

ANGAMOS.

---

REFUTACION

DE LOS

CARGOS HECHOS AL JEFE DE LA ESCUADRA

i comandante del blindado *Blanco Escalada*, a propósito  
de su participacion en ese combate,

POR

GALVARINO RIVEROS,

Contra-almirante de la Armada Nacional.

*Señor Ricardo Montaner*

---

SANTIAGO DE CHILE.

---

IMPRESA DE «LA REPÚBLICA», DE JACINTO NUÑEZ,  
Calle del Chirimoyo N.º 30.

1882.



ANGAMOS.

---

REFUTACION

DE LOS

CARGOS HECHOS AL JEFE DE LA ESCUADRA

i comandante del blindado *Blanco Encalada*, a propósito  
de su participacion en ese combate,

FOR

GALVARINO RIVEROS,

Contra-almirante de la Armada Nacional.



---

SANTIAGO DE CHILE.

IMPRESA DE «LA REPÚBLICA», DE JACINTO NUÑEZ,  
Calle del Chirimoyo N.º 30,

1882.

BIB 233404

---

---

# ANGAMOS.

---

La parte del «Blanco» en la captura  
del «Huáscar».

---

## I

### ESPLICACIONES.

Cumple hoy tres años el combate naval del 8 de octubre de 1879, que tuve la fortuna de dirigir como jefe de la Esquadra, i que dió por resultado la captura del *Huáscar*. Esta accion es sin duda la mas importante de las que ha sostenido la Armada nacional en la guerra del Pacífico, aun no del todo terminada; la mas importante, si no como lucha sangrienta i como valor desplegado, que tal gloria no pueden disputar los anales marítimos a los heróicos combatientes de Iquique, a lo ménos como decisiva para el desenlace de la contienda,

Esto explica fácilmente que la fortuna de haber combinado el plan de ataque, i la gloria del éxito, hayan sido disputadas con vivo empeño i emulacion. Por cierto que el móvil ha sido noble; pero, por desgracia, no lo han sido siempre las armas de que se han valido algunos para inclinar la opinion pública del lado de sus simpatías personales, i para vestir de laureles a unos, con perjuicio de la parte que lejitimamente corresponde a otros.

En efecto, casi desde aquel mismo dia, con timidez al principio, con insistencia mas tarde, pero siempre de una manera encubierta i sin franqueza, se han hecho circular especies falsas i absurdas, que envolvian graves censuras contra el manejo de la nave confiada mas directamente a mi comando, i que tenian al mismo tiempo el objeto de despojar de los servicios que felizmente pudieron prestar al pais en aquella ocasion, tanto el que esto escribe como otros jefes de la marina, para enaltecer con ellos a empleados cuya accion fué a menudo mas funesta que acertada.

Mientras tales cargos no revitiesen un carácter oficial o siquiera autorizado, no me quedaba otro partido que el silencio. No es posible ni es serio entrar a discutir mormuraciones anónimas, que se deslizan como una sombra, que nunca toman forma precisa, que no presentan responsabilidad alguna, i que, nacidas de la cólera o del despecho, tienen que morir en el desprecio i el olvido. De ahí que hayan quedado hasta hoy sin respuesta las suposiciones antojadizas que atribuian al *Blanco* uno de los tiros que hirieron al *Cochrane*, i que daban a este accidente una importancia que en ningun caso puede tener, aun suponiendo que fuese cierto; las voces que censuraban las maniobras del *Blanco* durante el combate; i, en fin, los estraños cargos de los que habrian deseado que este buque se detuviese a la distancia, convirtiéndose en impasible i desinteresado espectador de una lucha en que se decidia la suerte de tres paises, entre los cuales estaba aquel cuya gloriosa bandera flameaba en sus mástiles.

Callé tambien, i no podia hacer otra cosa, cuando un diario semi-oficial i de circunstancias, *EL COMERCIO*, dió a luz el año último algunos documentos truncos e incompletos,

acompañados de violentos comentarios, que por supuesto no, die firmaba.

Pero en pos de las murmuraciones sin cuerpo, anónimas i malignas, han venido los cargos esplicitos, tanjibles i con nombre propio: la historia de la guerra escrita por el señor Vicuña Mackenna, i un estudio sobre el combate de Angamos firmado por el teniente Farret, de la marina francesa, i traducido i publicado por la Oficina Hidrográfica de Chile. El señor Vicuña Mackenna da forma precisa a los diceres jenerales; i en cuanto a la laboriosa Oficina Hidrográfica, aunque en el prólogo con que encabeza el opúsculo del oficial frances manifiesta que no hace suyas las apreciaciones ni las aseveraciones contenidas en él, i que su objeto no es otro que el de atraer la discusion i la luz sobre los hechos marítimos de la guerra, su solo nombre i la merecida reputacion de que goza, bastan para dar cierto carácter oficial a la publicacion.

He creído, pues, que era llegado el momento de examinar con la calma serena de la verdad i de la justicia todo lo que se ha dicho, i he creído que este día era el mas oportuno, porque da a lo pasado un color momentáneo de actualidad. Ha trascurrido el tiempo bastante para que en todos los ánimos puedan hacerse oír la reflexion i la imparcialidad; el período activo de la guerra ha concluido; principian a ser conocidos muchos incidentes de la guerra ántes ignorados; i todas estas circunstancias concurren, por una parte, a hacer que se pueda discutir con espíritu tranquilo i equitativo, i por otra, que si hai alguna revelacion que dar al público, ella no sea perjudicial a la patria.

Me propongo dar a conocer la verdad estricta i completa de los hechos, a fin de dejar a cada cual la parte de gloria i de responsabilidad que le corresponde, i con este objeto voi a referir las operaciones que trajeron por resultado el combate de Angamos i la captura del *Buáscar*, i en particular la parte que al *Blanco Escalada* cupo en aquella accion de mar.

## II

### DE VALPARAISO A MEJILLONES.

Ante todo, i para mejor int'lijencia de lo que seguirá despues, no creo escusado esponer brevemente algunos antecedentes desde la partida de la escuadra de Valparaiso al centro de las operaciones.

Habiendo renunciado a su puesto de jefe de la Escuadra el contra-almirante don Juan Williams Rebolledo, i siendo indispensable hacer urjentes reparaciones en algunos buques, como repetidas veces lo habia indicado aquel jefe, la Escuadra fué disuelta para que pudiese venir en parte a repararse en Valparaiso. Las naves que aun continuaban en servicio activo operaron durante algun tiempo contra el enemigo, obedeciendo a las órdenes inmediatas de sus respectivos comandantes, a las superiores impartidas por la Comandancia Jeneral de Marina, i a las del Ministro de Marina en campaña, residente entónces en Antofagasta.

El 14 de setiembre de 1879 fué reorganizada la Escuadra con los siguientes buques: *Blanco Encalada*, *Cochrane*, *O'Higgins*, *Chacabuco*, *Magallanes*, *Covadonga*, *Amazonas*, *Loa*, i los trasportes que fueran necesarios para su servicio, i puesta bajo mis órdenes, al mismo tiempo que se me conferia el mando inmediato del *Blanco*.

Organizado el servicio jeneral, la mayoría de órdenes se contrajo a disponer lo necesario para la pronta partida hácia el teatro de la guerra de la nueva espedicion, que iba a llevar al norte al *Cochrane*, ya refaccionado en sus calderos i con sus fondos limpios; a la *O'Higgins*, que acababa de recibir nuevos calderos; i a los cruceros *Loa* i *Amazonas*, armados en guerra. Se dejó en Valparaiso a la *Chacabuco* para ponerle sus nuevos calderos, i a la *Magallanes* para que recibiese una reparacion igual a la efectuada en el *Cochrane*, i que

debía hacerse también en poco tiempo al *Blanco*, que a la sazón se hallaba en el norte, resguardando junto con la *Covadonga* los territorios ocupados por nuestras fuerzas.

La expedición llevaba también a Antofagasta un cuerpo de tres mil hombres que iban a reforzar el ejército de operaciones.

Listos los buques de la Escuadra i los trasportes del convoi, se fijó la partida para la 6 P. M. del 20 de setiembre, se dió la órden de formacion, i me embarqué con el Estado Mayor a bordo del *Amazonas*, mientras se pudiera izar la insignia en el *Blanco*, señalado como buque almirante.

Después de un ligero retardo ocasionado por no haber recibido el *Loa* toda su carga a bordo, el convoi se hizo a la mar a las ocho de la noche del día indicado, navegando el *Amazonas* a vanguardia; los trasportes *Malias Cousiño*, *Tollén*, *Huanay*, *Paquete de Maule*, *Santa Lucía*, i *Limari* en línea abierta; el *Cochrane* defendiendo el ala del este; la *O'Higgins* la del oeste; i el *Loa* a retaguardia.

El 21 se destacó el *Tollén* a Coquimbo, donde debía dejar dos cañones, i comunicar algunas órdenes particulares del comandante jeneral de marina.

Al amanecer del 23 fondeó el *Loa* en Caldera, donde debía tomar un cañón de ciento cincuenta del *Abtao*, convertido ahora en transporte. El *Amazonas* tomó a su bordo la jente sobrante de ese mismo transporte, a fin de completar la dotacion de los buques de la Escuadra. Por la tarde se recibieron comunicaciones telegráficas, dando indicaciones sobre el paradero de la Escuadra peruana.

El 24, a la altura de Chañaral de las Animas, cruzamos con el vapor *Ilo* de la carrera, i de él se trasbordó un oficial del Ejército, señor Dardignac, mandado en comision desde Antofagasta por el jeneral en jefe para encontrar a la Escuadra. Por él se supo a bordo que el *Huáscar* quedaba en Arica a la salida del *Ilo* de ese puerto, i que la *Union* i el *Chalaco* habian zarpado con rumbo al Callao.

El 25, a las doce del día, fondeó el convoi en Antofagasta. El mal estado de la barra impidió el desembarco de las tropas. El *Blanco* i la *Covadonga* se encontraban en Mejillones,

donde el blindado ejecutaba una reparacion provisional en sus máquinas; se envió en su ayuda al *Cochrane*, al mismo tiempo que se ordenó a la *O'Higgins* reparar en tierra sus válvulas de seguridad, que presentaban dificultades en su uso.

El 26 se desembarcó la tropa, i por la noche se celebró una junta de guerra, a la que asistieron los señores Ministro de la Guerra i Marina en campaña, don Rafael Sotomayor; jenerales don Erasmo Escala i don Manuel Baquedano; jefe de estado mayor, coronel don Emilio Sotomayor; comandante en jefe de la Escuadra, don Galvarino Riveros; comandante del *Amazonas*, don Manuel Thompson; comandante de la *O'Higgins*, don Jorge Montt; mayor de órdenes de la Escuadra, capitán don Luis Castillo; secretario del Ejército, don José Francisco Vergara; i secretario de la Escuadra, don Eusebio Lillo.

En este conssejo se discutió la posibilidad de mover hácia el norte nuestro Ejército mientras existiese el *Huáscar* en poder del enemigo. La mayoría opinó, en contra del parecer del comandante Thompson i del coronel Sotomayor, que la movilizacion era posible, i esta resolucion, consignada por escrito, fué trasmitida al Supremo Gobierno por el señor Ministro de la Guerra en campaña.

El 27 se repartieron a los buques instrucciones sobre el uso e intelijencia de señales.

El 28 zarpé en el *Amazonas* a Mejillones, junto con el trasporte *Copiapó*, que llevaba viveres para los buques. Llegado a ese puerto, trasladé mi insignia al *Blanco* i tomé su mando.

Un telegrama de la capital comunica que el Gobierno aprueba la resolucion de la junta del 26. Por la noche fondea la *O'Higgins*, llegada de Antofagasta.

En los días 29 i 30 terminó el *Blanco* las reparaciones de sus fondos i máquinas. El ingeniero 1.º Clarence O'Brien, que lo era del blindado, i que tenia ademas el cargo de inspeccionar las máquinas de todos los buques, presentó un informe muy desfavorable sobre el estado en que se encontraban las del *Blanco*, despues de la prueba a que fueron sometidas durante cuatro horas.

El 1.º de octubre llegó el *Loa*, conduciendo a su bordo al señor Ministro de la Guerra i Marina en campaña, el *Limari* con cañones para fortificar el puerto, i el *Matías Cousiño* con carbon.

El señor Ministro, portador de órdenes del Supremo Gobierno, ordena el ataque de Arica para apresar o destruir en su fondeadero al *Huáscar* i a la *Pilcomayo*, que segun las noticias recibidas hasta ese momento, debian encontrarse en aquel puerto.

### III

#### LA ESPEDICION A ARICA.

Segun lo que queda espuesto, el 1.º de octubre toda la parte útil de la Escuadra se encontraba en Mejillones.

Como se recordará, apénas hubiese llegado al norte la division naval salida el 20 de setiembre de Valparaiso, debia salir para este puerto el *Blanco*, con el objeto de repararse a su vez. Sin embargo, considerando mui útil el auxilio de este blindado para las operaciones que iban a emprenderse, solicité del señor Ministro, a mi paso por Antofogasta, que demorase todavia por algun tiempo su envío al sur. El señor Ministro no se manifestó dispuesto a acceder a esta indicacion.

Poco despues, cuando habiendo llegado a Mejillones i trasladado mi insignia al *Blanco*, se recibieron las órdenes del Supremo Gobierno para emprender el ataque de los buques peruanos abrigados en Arica, reiteré mis instancias ante el señor Ministro para que dejase a este blindado tomar parte en dicha espedicion. Le hice presente que su estado no era tan lamentable que no le permitiese prestar un eficaz apoyo al resto de la Escuadra, sobre todo en caso de ataque a las fortificaciones de Arica; la mala impresion que haria en el pais la vuelta a Valparaiso del jefe de la Escuadra, al dia si-

guiente de haber asumido su puesto, i sin haber realizado ninguna empresa de importancia; i finalmente, otras diversas consideraciones sujeridas por las circunstancias, i por mis deseos de no aparecer ante propios i estraños como alejándome en el momento preciso en que se iba a tentar una empresa de honra i de peligro.

El señor Ministro cedió a estas observaciones, i convino al fin en la permanencia del *Blanco* i en su participacion en el ataque de Arica, bajo condicion que, cualquiera que fuese el resultado de la expedicion, a su regreso seguiria el blindado viaje a Valparaíso.

I queriendo dejar constancia por escrito de su resolucion, dictó allí mismo, en mi propia cámara del *Blanco*, i a uno de los oficiales de mi secretaria, la siguiente nota:

«A bordo del *Blanco Encalada*.—Mejillones, octubre 1.º de 1879.—Despues de mis telegramas de ayer, en los que comuniqué a US. que el vapor *Pacifico* habia transmitido la noticia de hallarse el *Huáscar* i la *Pilcomayo* en el puerto de Arica i la *Union* en el Callao, he recibido del Supremo Gobierno un telegrama en que se me dice lo siguiente:

«Nos parece bien que *Cochrane*, *O'Higgins* i *Loa* salgan mañana mismo sobre Arica para atacar la Escuadra peruana, procediéndose en conformidad a las instrucciones; esto es, despues de discutir o resolver el asunto, ántes del ataque, las personas que en ellas se indican».

Mas adelante en el mismo telegrama se agrega:

«El viaje a Arica se emprenderá directamente, de manera que no puedan ser percibidos de ningun punto de la costa peruana».

Al trasmitir a US. esas instrucciones del Supremo Gobierno, creo oportuno recordarle el acuerdo celebrado en Antofagasta en la noche del 26 del próximo pasado setiembre, en el cual se estableció la urgente necesidad de que la Escuadra a

las órdenes de US. se encuentre de regreso en aquel puerto a mediados del mes corriente.

Teniendo US. presente esa necesidad, podrá, en la expedición que hoy se emprende, obrar prudencialmente según lo requieran las circunstancias, empleando en ella más o menos tiempo si lo exigen las probabilidades del buen éxito.

Del resultado de una conferencia que he tenido hoy con los ingenieros de este buque, sobre el estado de sus máquinas i calderos, juzgo que es conveniente ordenar a US. que este blindado marche en la presente expedición, pero solamente hasta Arica. No encontrando allí enemigo a quien combatir, debe éste regresar inmediatamente a Antofagasta en convoi con la *Covadonga*.

Desde ese puerto el *Blanco Encalada* seguirá a Valparaíso para recibir las reparaciones necesarias.

En el caso ántes indicado, US. puede impartir al resto de la Escuadra las órdenes que crea oportunas, teniendo presente la necesidad de su regreso a Antofagasta en el menor tiempo posible.

Dios guarde a US.—*R. Sotomayor*.—Al señor comandante en jefe de la Escuadra».

No sin alguna sorpresa me impuse poco después del contenido de la nota copiada, en la cual se me *ordenaba* aquello mismo que yo habia solicitado del señor Ministro, i que solo a fuerza de repetidas instancias habia conseguido obtener. No dudaba de la efectividad de la conferencia con los ingenieros del *Blanco*, a que alude el señor Sotomayor, apesar de que, encontrándome en la misma nave, no la noté; pero tengo la convicción de que, aun después de esa entrevista, el señor ministro habria persistido en su determinación de enviar el blindado a Valparaíso, sin mi insistencia en solicitar lo contrario. Por eso no me esplicqué entónces, como no me esplico ahora, que el señor Sotomayor no *accediese* a mi petición, sino que me *ordenase* su cumplimiento, como si se tratara de una medida nacida de él, de la cual yo no tenia conocimiento, i aun a la sual hubiese puesto yo algun obstáculo. ¿Era ésta una manera indirecta de advertirme que el jefe

de la Escuadra no tenia, delante del Ministro de Marina, otro papel que el de la obediencia pasiva, o era acaso el resultado del plan fijo i constante de hacer aparecer, en todo documento oficial, como de iniciativa gubernativa toda medida de guerra, aun aquellas mismas que encontraban resistencia en los directores supremos? Lo ignoro, i no trato en este momento de averiguarlo ni de hacer por ello un cargo a nadie; pero el hecho es que en aquel tiempo se hizo tal uso de esa palabra *ordenar*, como un arma de ataque i de suposiciones maliciosas en contra mia, que he creído indispensable hacer ahora estas observaciones.

Otro punto de la nota copiada que necesita tambien una lijera esplicacion es la referancia que en ella se hace al Consejo celebrado en Antofagasta el 26 de setiembre. Esa frase del señor Ministro se prestó tambien a comentarios erróneos, i dió motivo a algunos para asegurar que en aquel Consejo se habia discutido i acordado el plan de ataque sobre Arica. Sin embargo, como queda ya dicho, en esa reunion no se discutió otro asunto que la posibilidad de movilizar nuestro Ejército, miéntras el *Huáscar* estuviese en poder del enemigo; punto que, como tambien queda espuesto, fué resuelto afirmativamente casi por unanimidad. Sobre la espedicion de Arica no se insinuó otra cosa que la conveniencia de que la Escuadra se encontrase de regreso en Antofagasta a mediados de octubre, i a este único acuerdo es al que hace referancia el señor Sotomayor, como se desprende claramente de sus palabras.

Dada, pues, la órden de marchar sobre Arica, i dejándose al jefe de la Escuadra la libertad de combinar el plan que juzgase mas acertado, llamé a Consejo a los comandantes de los buques que debian tomar parte en la espedicion, i en él se acordaron todos los detalles del ataque. Creo conveniente trascribir aquí el acta de ese Consejo, para dejar perfectamente establecido que el plan de ataque i todos sus detalles fueron obra esclusiva de los jefes de la marina, sin participacion alguna de los empleados de otro órden.

Hé aquí el acta:

«A bordo del *Blanco Encalada*.—Mejillones, octubre 1.<sup>o</sup> de 1879.—A las 8 P. M. de este día, se reunieron en consejo a bordo del blindado *Blanco Encalada* los señores jefes de la escuadra que a continuacion se espresan: don Galvarino Riveros, capitan de navio al mando del *Blanco Encalada* i comandante en jefe de la escuadra; don Juan José Latorre, capitan de fragata, comandante del blindado *Almirante Cochrane*; don Jorje Montt, capitan de fragata, comandante de la corbeta *O'Higgins*; don Javier Molina, capitan de corbeta, comandante del vapor *Loa*; don Luis A. Castillo, capitan de corbeta i mayor de órdenes de la escuadra; don Guillermo Peña, capitan de corbeta i segundo comandante del *Blanco Encalada*; don Manuel J. Orella capitan de corbeta, comandante de la cañonera *Covadonga*, i don Eusebio Lillo, secretario del jefe de la escuadra.

El señor comandante en jefe de la escuadra hizo presente a los señores del consejo que habia recibido una nota del señor Ministro de la Guerra i Marina, en la cual, por resolucion suprema se ordenaba a la escuadra surta en este puerto expedicionara sobre Arica con la mayor prontitud posible.

El objeto de esta expedicion era atacar al blindado *Huáscar*, que, segun avisos recibidos, debia encontrarse en aquel puerto enemigo.

Aceptando con entusiasmo todos los señores presentes en el consejo la indicada órden suprema, entraron a deliberar sobre el mejor medio de llevar a cabo la expedicion proyectada.

Despues de cálculos detenidos sobre el derrotero de la escuadra, sobre los elementos indispensables para su movilidad, i de estudios sobre planos de la localidad en que debe operarse, los señores jefes de marina nombrados, arribaron al siguiente acuerdo:

La escuadra zarpará de este puerto a la 1 h. 20 ms. A. M. de esta misma noche. El vapor *Loa* se desprenderá de ella a la salida de la bahía i hará rumbo directamente a Tocopilla. Llegado a ese puerto desembarcará la carga que lleva, tomará su guarnicion i seguirá con la mayor rapidez posible a

incorporarse a la escuadra, en el punto marcado en instrucciones dadas a su comandante.

La escuadra seguirá rumbo al oeste, que cambiará hacia el norte así que pierda de vista la costa. Continuará su marcha yendo siempre en convoi hasta colocarse en el paralelo de Arica i como a cincuenta millas mar afuera. En este punto se detendrá para aprestar las lanchas-torpedos de los blindados, las que deben operar en Arica un ataque sobre el *Huáscar*, o en su defecto sobre cualquier otro buque de la escuadra enemiga, que allí se encuentre.

Preparadas aquellas lanchas, la escuadra se moverá calculando llegar, sin ser vista, como a seis millas de distancia de aquel puerto i todavía envuelto en las sombras de la noche. Desde esa distancia se lanzarán al ataque las lanchas-torpedos, i la escuadra las seguirá lentamente para llegar a tomar colocacion en el puerto enemigo, tan pronto como principie la claridad del dia.

Si los torpedos lograsen dañar a alguno de los buques enemigos, las naves de la escuadra secundarán ese resultado, rompiendo sus fuegos sobre los buques de guerra que quedasen i sobre las baterías flotantes i de tierra.

Si el ataque de los torpedos se malograre, las lanchas deberán replegarse al abrigo de los buques mas próximos de la escuadra, i ésta romperá inmediatamente sus fuegos. Los disparos de los blindados deben esclusivamente dirigirse sobre el *Huáscar*, si allí estuviese, o sobre cualquier otro buque de guerra enemigo, i los de la *O'Higgins*, de la *Covadonga* i del *Loa* sobre las fortificaciones.

En el caso de que no se encontrasen buques enemigos en Arica, se acordó no romper fuegos, i dejar a la determinacion del jefe de la escuadra el destacar hacia el norte recorriendo los puertos peruanos, hasta el Callao, al blindado *Cochrane*, a la *O'Higgins* i a uno de los trasportes, debiendo el *Blanco Encalada* i la *Covadonga* regresar a Antofagasta. El consejo estimó que no habia utilidad práctica en empeñar un combate con las baterías de tierra o flotantes, i juzgó que semejante operacion de guerra deberia emprenderse en las actuales circunstancias, solo con el propósito de destruir bu-

ques de guerra enemigos o con el de proteger desembarco de tropas.

Hizo presente el señor comandante en jefe que órdenes superiores, perfectamente motivadas, imponían a la escuadra el deber de encontrarse en Antofagasta a mediados del presente mes, i que cualquiera expedicion que se emprendiese ahora, debía subordinarse al estricto cumplimiento de esas órdenes.

En seguida los señores presentes en el consejo entraron a acordar la colocacion que debía tener cada buque en el ataque, las señales para romper los fuegos, para pedir i acudir en auxilio de las naves que lo necesitasen i para todas las emergencias de un combate, espresándose que debía dejarse a la discrecion de los comandantes de los buques cualquiera modificacion de las instrucciones acordadas, que les fuera impuesta durante la accion por circunstancias mui especiales.

Finalmente se acordó entregar a cada uno de los comandantes de los buques expedicionarios un pliego de las instrucciones acordadas, un diagrama del órden de marcha i un croquis de la bahía de Arica, en que se indica la posicion que debe ocupar cada buque durante el combate.

Se levantó la sesion del consejo a las 10.40 minutos P. M.  
—Galvarino Riveros.—J. J. Latorre.—Jerje Montt.—Javier Molina.—Luis A. Castillo.—J. Guillermo Peña.—M. J. Orella.—Eusebio Lillo».

Acordado el plan anterior, la escuadra se hizo a la mar para ponerlo en práctica.

Pero el 3 de octubre el *Loa* avisó que, habiéndose puesto al habla con el vapor de la carrera que venia del norte, éste le habia comunicado que el *Huáscar* no se encontraba ya en la bahía de Arica. Apesar de esta noticia, que frustraba desde su base la operacion que íbamos a emprender, resolví conducir el convoi hasta el puerto de su destino, con la esperanza de que fuese equivocada, o intencionalmente falsa, la noticia dada al *Loa* por los pasajeros del vapor.

Por desgracia ella era cierta, i los datos recojidos de algunos pescadores en la misma bahía de Arica no hicieron mas

que confirmar mis temores de que el monitor, acompañado esta vez de la *Union*, se hubiera dirigido al sur con el objeto de amagar nuestras costas indefensas i de dificultar el servicio de nuestros trasportes, esponiéndonos a un nuevo golpe semejante al del *Rimac*.

Así, pues, la presencia de la Escuadra en el sur se hacia necesaria i urgente, i no creí que fuese bastante motivo para retenerla en Arica i esponerla a sufrir pérdidas de consideracion, la probabilidad de destruir a la *Pilcomayo*, único buque de guerra enemigo surto en la rada. Acabó de influir en mi ánimo la circunstancia de que, malgrado el ataque de las lanchas-torpedos, i habiéndose puesto ya en guardia los peruanos, no era posible confiar en la sorpresa con que habíamos contado para el éxito de nuestras operaciones, i la posibilidad de destruir la cañonera enemiga se hacia mas difícil i problemática.

Deseando consultar sobre estos puntos la opinion de los jefes de naves, para proceder de unánime acuerdo, los llamé nuevamente a consejo. Las resoluciones a que en él se arribó constan del acta siguiente:

«A la vista de Arica, octubre 5 de 1879.—A las 8 A. M. de este día, a bordo del *Blanco Encalada*, manteniéndose sobre su máquina a la vista de Arica, se reunieron los señores comandantes del blindado *Almirante Cochrane*, de la corbeta *O'Higgins*, del vapor *Loa* i de la cañonera *Covadonga*. Fueron llamados a consejo por el señor comandante en jefe de la Escuadra al mando del *Blanco Encalada*, i asistieron al acuerdo el señor mayor de órdenes de la Escuadra i el secretario del comandante en jefe.

El señor comandante en jefe hizo presente que no habiendo encontrado fondeado en Arica ninguno de los buques de guerra peruanos cuyo ataque persigue esta Escuadra, i habiendo sabido por varios conductos que el *Huáscar* i la *Union* habian salido anteayer de esta bahía con rumbo al sur, creia necesario el acuerdo de los señores comandantes presentes, para resolver lo que debia hacerse en estas circunstancias.

Despues de una lijera discusion se acordó que el *Almirante Cochrane*, la *O'Higgins* i el *Loa*, marchasen rápidamente hácia el sur, fuera de la vista de la costa, recalasen a Tocopilla i continuasen hasta Mejillones.

El *Blanco Encalada* i la *Covadonga*, saliendo de esta bahía reunidos con los buques anteriores, se mantendrán mar afuera i volverán a este puerto, con las sombras de la noche, para repetir un intento de torpedos sobre la *Pilcomayo*, que es el único buque de guerra enemigo que existe en esta bahía. Se acordó ademas que esta operacion se llevase a efecto o se abandonase, segun lo creyera conveniente el señor comandante en jefe.

Los señores presentes, para resolver el no atacar a Arica, tuvieron en vista que la importancia de la *Pilcomayo* era tan insignificante, que no debia la Escuadra empeñar por aquella un ataque a los fuertes, cuando el *Huáscar* i la *Union* quedaban libres en el mar. Pensaron tambien que, segun todos los datos obtenidos, esas naves enemigas, habiendo marchado hácia el sur, era posible que se hallasen hostilizando la costa chilena i amenazando nuestros trasportes. Por tales motivos se decidió unánimemente la rápida marcha de los buques lijeros de esta Escuadra hasta Mejillones, para saber allí si las naves peruanas cruzaban en la costa de Chile i para recibir órdenes telegráficas del señor Ministro de Guerra i Marina.

Se entregaron a cada uno de los comandantes que marchan inmediatamente hácia el sur las instrucciones correspondientes, se leyó i aprobó la presente acta i se levantó la sesion a las 8 40 A. M.—*Galvarino Riveros*.—*J. J. Latorre*.—*Jorje Montt*.—*Javier Molina*.—*Luis A. Castillo*.—*Manuel Orella*.—*Eusebio Lillo*.

Es de advertir que en el acta anterior aparece como tomada por acuerdo unánime una resolucion que en realidad tuvo un voto en contra: fué éste el del comandante del transporte *Loa*, don Javier Molina, quien opinó por el ataque a las posiciones enemigas. Empero, esta contradiccion es mas aparente que real, porque si es verdad que el impetuoso i bravo

comandante del *Loa* estuvo por el combate, opinion tanto mas digna de encomio i admiracion, quanto que montaba el buque mas débil de la flota, tambien es verdad que, al ver el parecer unánime de los demas jefes, no insistió en el suyo, i firmó, junto con todos, el acta que acaba de leerse.

No es, pues, exacta la aseveracion del señor Vicuña Mackenna cuando dice en su Historia, refiriéndose a este consejo de guerra celebrado a la vista del enemigo: «solo dos bravos oficiales de mar estuvieron por el asalto inmediato de la plaza, el capitan Montt, porque no habia peleado, i el capitan Orella, talvez porque habia peleado demasiado».

Por el contrario, el señor don Eusebio Lillo, presente a la reunion, refiere con toda verdad este incidente en una Exposicion que a peticion mia tuvo a bien dirigirme sobre diversos puntos de la campaña maritima que me cupo el honor de dirigir como jefe de la Escuadra, i de la cual fué él mismo testigo ocular i útil consejero.

Refiriéndose a este punto, dice el señor Lillo:

«Algunos de ellos, excitados por un noble despecho, indicaron la necesidad de proceder al ataque, aunque solo fuese contra la *Pilcomayo*, que aparecia al amparo de aquellas fortalezas, i recuerdo mui bien que el comandante del *Loa* pronunció estas altivas palabras: «Si no atacamos, esta espedicion será una repeticion de la del Callao, i nuestra honra i nuestro valor volverán a ser puestos en duda». Esos levantados sentimientos, inspirados por un valiente patriotismo, cedieron ante la reflexion tranquila i fueron sacrificados a la necesidad de la situacion, que aconsejaba la rápida persecucion de los buques poderosos del enemigo».

El señor Lillo habla de *algunos de ellos* (los comandantes de buque); pero es sabido que esto es una metáfora mui usada, aun cuando se hable evidentemente de una sola persona. De todos modos, si hubo algun otro jefe que pensase como el comandante del *Loa*, esa debió ser una opinion manifestada en privado i antes o despues del consejo, porque no se hizo oír en la reunion.

Conforme a lo acordado, el movimiento de la Escuadra quedó decidido, i la division lijera compuesta del *Cochrane*, la *O'Higgins* i el *Loa*, partió al sur al mando del comandante Latorre, mientras la division pesada, formada por el *Blanco* i la *Covadonga*, debia seguirla poco despues. El ataque de torpedos contra la *Pilcomayo*, indicado por el consejo i dejado a mi resolucion, fué a poco abandonado por diversas consideracionés, entre las que influyeron poderosamente un contratiempo marineró acaecido a una de las lanchas que debian llevarlo a efecto; la imprescindible necesidad de no demorar el viaje al sur de los buques pesados de la flota; i tambien, debo decirlo, mi poca confianza en el poder efectivo de los torpedos de botalon, cuando el ataque no se basa en la sorpresa, circunstancia que se habia hecho ya imposible en aquellos momentos.

## IV

### DE VUELTA A MEJILLONES.

Frustrado el asalto de Arica, hice rumbo al sur, i el 7 de octubre, a las 9.40 A. M., fondeaban el *Blanco*, la *Covadonga* i el *Matias Cousiño* en la bahia de Mejillones, donde ya se encontraba la division lijera desde la noche anterior.

Habiéndome puesto inmediatamente en comunicacion con el señor Ministro en campaña para avisarle nuestra llegada, recibí a los pocos momentos el siguiente telegrama:

«Antofagasta, octubre 7 de 1879.—Por telegramas recibidos del sur se sabe que el *Huáscar* i la *Union* se hallaban hace dos dias frente a Tongoi. Parece se dirijen al norte. Conviene que el *Blanco* i la *Covadonga* vengán a cruzar esta noche a la boca de Antofagasta, pudiendo el *Blanco* continuar mañana su viaje a Valparaiso para hacer las reparacio-

nes que necesita.—*Rafael Sotomayor*.—Al señor comandante en jefe de la escuadra».

Fué este el primer despacho telegráfico recibido en Antofagasta.

Entre los documentos publicados por EL COMERCIO, el 5 de junio del año último, con el título de *Revelaciones oportunas*, pero sin firma, aparece un telegrama del señor Ministro al comandante Latorre, en el que se lee esta frase: «El *Blanco*, luego que llegue, recibirá el encargo de cruzar en frente de este puerto, i de perseguir a los buques enemigos si los encuentra».

La frase *luego que llegue el «Blanco»*, parece indicar que tanto este telegrama como los otros del mismo señor Ministro al comandante Latorre, fueron dirigidos con anterioridad a la llegada del blindado a Mejillones. No fué así, sin embargo: los telegramas del señor Ministro fueron despachados despues que el *Blanco* habia llegado a Mejillones, i aun despues que el que suscribe habia ya acordado i comunicado al señor Lillo la base fundamental del plan que debia producir la captura del *Huáscar*, i del cual se ha hecho aparecer despues como autor al señor Sotomayor.

En efecto, ni yo tuve noticia de los telegramas del señor Ministro ni de las instrucciones en ellos impartidas, ni el comandante Latorre hizo referencia a ellos durante todo el trascurso del dia 7. I como es de todo punto inadmisibile suponer que este distinguido i digno jefe hubiese querido ocultar intencionalmente a su inmediato superior las órdenes recibidas del Ministro para capturar al *Huáscar*, es evidente que hasta la tarde de ese dia el comandante Latorre no habia recibido la série de telegramas que, con fecha 7 de octubre, dirijió el señor Sotomayor a Mejillones, que han sido publicados posteriormente i que reproduciré mas adelante.

En realidad, ese cambio de comunicaciones se verificó solo en la noche de aquel dia; i aunque el comandante Latorre recibió los primeros despachos telegráficos cuando yo me encontraba aun en el puerto, i aunque los puso inmediatamente en mi conocimiento, debo creer que el señor Ministro me

suponia ya en viaje a Antofagasta, porque a no ser así, se habría comunicado directamente conmigo.

La frase del señor Sotomayor *luego que llegue el «Blanco»*, hacia por consiguiente referencia a la llegada del blindado a Antofagasta, no a su llegada a Mejillones, puesto que ya el señor Ministro, no solo tenía conocimiento de la llegada del *Blanco* a este puerto, sino que aun lo creía salido de él con rumbo al sur. Esto mismo contribuye a probar que los telegramas en que vengo ocupándome, solo fueron enviados en la noche del 7 de octubre, cuando se suponía al *Blanco* en camino hácia Antofagasta.

Ahora bien, como acabo de insinuarlo, las modificaciones que el comandante Latorre propuso a las órdenes del señor Ministro, despues que recibió las comunicaciones de este alto funcionario, estaban todas basadas en un plan tratado en un consejo naval celebrado bajo mi presidencia en la noche del 7 de octubre, despues que se habia recibido el primer telegrama del señor Sotomayor. Léjos, pues, de ser yo quien ha tratado de arrebatar glorias ajenas, han sido otros los que, por ignorancia o mala voluntad, han querido despojar de su obra exclusiva a los jefes de la Escuadra para enaltecer con ella al Ministro Sotomayor.

Es cierto que el señor Sotomayor indicó un plan, bueno o malo, para capturar al *Huáscar*; pero lo que es tambien mucho mas cierto es que fué a las modificaciones propuestas por la Escuadra a ese plan, modificaciones sugeridas por otro plan indicado por mi antes de tener conocimiento de aquel, a las que se debe en absoluto la caída del monitor enemigo.

Esta aseveracion, que a algunos podrá parecer presuntuosas, i que otros, estraviados de antemano en su juicio por las mil versiones erróneas o maliciosas que se han hecho circular, llegarán a juzgar inexacta, es la que trataré de comprobar, si no con documentos oficiales, que no han podido existir porque solo se trataba de órdenes directas del jefe de la Escuadra a sus subordinados, a lo ménos con testimonios tan decisivos i honorables, que ante la opinion pública tendrán la misma fuerza de un documento oficial.

Durante el trascurso del dia 7, antes de recibir comunica-

cion alguna del señor Sotomayor, resolví, i comuniqué esta resolucion al señor Lillo, marchar con la Escuadra hácia el sur en busca de las naves enemigas, separando las mias en dos divisiones: la primera, compuesta de los buques pesados *Blanco*, *Covadonga* i *Matias*, debia recorrer la costa reconociéndola minuciosamente, miétras que la division lijera, formada por el *Cochrane*, *O'Higgins* i *Loa*, marcharia detras de la anterior i a veinte millas de la costa. La escuadra se dividiria así en dos grupos que avanzarian al sur guardando la formacion de *escalon en aleta*, i yo esperaba fundadamente que esta disposicion traeria por resultado inevitable el encuentro de las naves enemigas. Se sabia, en efecto, que éstas, al regresar al norte despues de cada una de sus correrias, navegaban a quince o veinte millas de tierra, i fué este dato el que me indujo a fijar la distancia a que debian mantenerse de ella los buques de la division lijera. Si las naves peruanas se encontraban operando todavía sobre nuestra costa, serian descubiertas i perseguidas por el *Blanco*, i en su fuga habitual i obligada se irian a estrellar fatalmente con el *Cochrane*. Si, por el contrario, se habian hecho ya a la mar en busca de sus ordinarias guaridas, i no eran vistas por la division pesada que examinaba la costa, no escaparían igualmente de la division lijera, que por venir en el camino habitual que ellas tomaban al volver, tendria que cerrarles inevitablemente el paso. De todos modos, i cualquiera que fuese en esos momentos el paradero del *Huáscar*, habria de producirse el combate anhelado.

Basta fijarse un poco para conocer que la formacion indicada era la única posible i la única que podia dar buenos resultados en aquellas circunstancias; ella no ha sido jamas objetada ni censurada, i el éxito vino despues a probar la exactitud i prevision de los cálculos en que se fundaba, i la seriedad de las esperanzas que se tenian. Porque si es verdad que el plan primitivo fué anulado por las aventuradas disposiciones del señor Sotomayor, que ordenando al *Cochrane* i a sus naves auxiliares ir a cruzar entre Iquique i Arica, comprometió el éxito i pudo perderlo todo; si es cierto, decia, que mi primer plan no fué observado hasta el fin, tambien

lo es que, gracias a las modificaciones propuestas desde a bordo a las órdenes del Ministro, i aceptadas por éste, las dos divisiones de la escuadra chilena se encontraban en la mañana del 8 de octubre exactamente en las mismas posiciones que habrían guardado respectivamente si se hubiesen cumplido sin variacion alguna las disposiciones acordadas por el comandante en jefe en la bahía de Mejillones.

## V

### EL PLAN DEFINITIVO.

El 7 de octubre, despues de dar carbon a los buques de la escuadra, se ordenó a ésta levar anclas para hacerse a la mar en realizacion del plan resuelto, cuando el jefe de estado mayor, capitán don Luis Castillo, vino a avisarme que el comandante Latorre recibia en esos momentos un telegrama del señor Ministro en campaña. Serian mas o ménos las 7 P. M.

Ordené inmediatamente demorar la partida, i envié al capitán Castillo a preguntar al comandante Latorre lo que ocurría. Poco despues llegaban ambos jefes a bordo del *Blanco*, i el comandante del *Cochrane* me mostraba la órden que le enviaba el señor Sotomayor de cruzar esa noche frente a Mejillones, a distancia de cincuenta millas de la tierra, i de dirigirse en seguida a cruzar entre Iquique i Arica.

Los demas comandantes se encontraban ya a bordo del *Blanco*, i reunidos en consejo, se trató de lo que deberia hacerse en vista de las órdenes recibidas. La opinion unánime fué considerar absurda, por lo excesiva, la distancia de cincuenta millas de la costa fijada por el señor Sotomayor al crucero del *Cochrane*, i entónces ordené al comandante Latorre reducirla a quince o veinte millas. De esta manera se conseguia que, por lo ménos hasta las doce del dia siguiente,

se mantuviesen los buques en una situacion análoga a la que se habia acordado ya en el proyectado viaje al sur.

El comandante Latorre espresó ademas su opinion desfavorable respecto de la órden que se le daba de cruzar entre Iquique i Arica, malgastando así un tiempo precioso, i manifestó que consideraba preferible ir a situarse tras del cabo Paquica, pues era mas fácil sorprender a las naves peruanas desde ese apostadero que desde el punto designado por el señor Ministro.

Con esto se disolvió la reunion, i poco despues zarparon de Mejillones los tres buques de la division pesada.

Como lo he dicho, la relacion que precede no puede ser probada con documentos oficiales, porque la premura del tiempo no permitió levantar acta de ese consejo; pero sobrá para formar el juicio de todos, el testimonio del señor Lillo, el del comandante Latorre, i el de los demas jefes que concurrieron a él, quienes pueden asegurar la perfecta exactitud de lo que queda espuesto.

Por mi parte, ignoré durante mucho tiempo que, despues de celebrado ese consejo, el comandante Latorre telegrafara al señor Ministro en campaña proponiéndole las modificaciones acordadas en él, i solo vine a saberlo cuando, el 5 de junio del año pasado, publicó EL COMERCIO los telegramas cambiados entre ambos. Es posible que el comandante del *Cochrane* juzgase necesario comunicar al señor Ministro los acuerdos tomados por los jefes de la Escuadra, para salvar en todo caso su responsabilidad; pero es conveniente observar, por una parte, que esa responsabilidad personal no existia para él, desde que obraba con auencia i por órden del jefe de la Escuadra; i por otra parte, cuando el comandante Latorre dice en sus telegramas que propone tal o cual modificacion «de acuerdo con los comandantes de la *O'Higgins* i el *Loa*», es necesario no olvidar que la resolucion de alterar las órdenes ministeriales fué propuesta i acordada en la cámara del *Blanco*, con el voto de casi todos los jefes de la Escuadra, i bajo la presidencia inmediata del que suscribe.

En confirmacion de todo esto, se me permitirá copiar al-

gunos párrafos de la ya citada Esposicion del señor Lillo, relativos a estos diversos puntos:

«Por eso, dice el señor Lillo dirijiéndose al que esto escribe, decidió usted en Arica seguir, sin perder hora, las aguas de la division lijera que marchaba adelante, i organizar en Mejillones el plan que estimó usted conveniente para sorprender al enemigo en las costas del sur, por donde cruzase. Ese plan era zarpar de Mejillones hácia el sur en las primeras horas de la noche del 7, navegando el *Blanco* i la *Covadonga* a la vista de tierra para examinar prolijamente la costa; a poca distancia debian seguir el *Cochrane*, la *O' Higgins* i el *Loa*, abrazando en esa recorrida una estension de quince a veinte millas».

Mas adelante agrega:

«Hizo (la Escuadra) sus apretos, i a las 7 P. M., de ese dia, i cuando se impartia a los buques la órden de marchar, se supo a bordo del *Blanco* que el comandante del *Cochrane* habia recibido un telegrama del Ministro de la Guerra en campaña. En ese telegrama se ordenaba que la division lijera cruzase durante esa noche i parte del siguiente dia, a cincuenta millas al oeste de Mejillones; i, si el enemigo no era avistado, hiciese esa division rumbo al norte hasta Arica. Segun supe despues, el Ministro de la Guerra en campaña, conociendo la retirada de Arica, suponía que el *Blanco* estaria ya en camino para Antofagasta».

Por último, dice el señor Lillo:

«Volviéron a reunirse los comandantes de nuestras naves a bordo de la capitana, i allí, analizándose la situacion, el comandante del *Cochrane* hizo presente que no creia acertado alejarse en su crucero las cincuenta millas prescritas, porque segun sus propias palabras, «las naves peruanas efectuaban siempre su retirada sin separarse mucho de tierra». Esta

indicacion, que estaba de acuerdo con el plan formulado por usted, fué inmediatamente aceptada».

Conocidos ya estos antecedentes, copio a continuacion, tomándolos del diario en que fueron publicados, los telegramas cambiados el 7 de octubre, en la noche, entre el Ministro de la Guerra en campaña i el comandante Latorre:

«Mejillones, octubre 7 de 1879.—Señor comandante del *Cochrane*:—Por el Ministerio de Marina se comunica lo siguiente:

«Por noticias que tenemos hasta ahora de los buques peruanos, creemos que éstos se han devuelto al norte i que probablemente llevarán ese rumbo desde antenoche, en que se les vió cerca de Coquimbo como a la una de la noche. Deben, pues, estar próximos a pasar frente a Antofagasta.

Creemos que *Cochrane*, *O'Higgins* i *Loa*, en posesion de e tos datos, deben estar desde luego en observacion, avanzándose a Iquique i a Arica, i cruzando por la costa peruana, e tre los puertos indicados, tomarán el rumbo que crean mas adecuado para encontrarlos. Los buques recalarán talvez a algun puerto de la costa peruana en busca de noticias sobre nuestra escuadra. Nuestros marineros deben aprovechar esta circunstancia para sorprenderlos. Ese puerto puede ser Iquique, Mollendo o Pisagua, ya que no es natural que vayan a Arica directamente.

Si los encontraren en los puertos indicados i aun en Arica, creemos que deberán ser atacados si hai probabilidades de éxito. Si no encontraren a los buques enemigos en los puertos indicados, despues de cruzar por allí tres o cuatro dias, no deberán avanzar al norte de Arica sino volver a Antofagasta, salvo que operaciones pendientes de importancia los obliguen a detenerse por mas tiempo».

Cumpla usted con las instrucciones que preceden, debiendo salir en convoi de ese puerto hoy mismo. Recomiendo particularmente a usted la mayor vijilancia i la distribucion de los buques bajo sus órdenes de manera que sus observaciones abracen el mayor horizonte posible. Usted queda en

libertad, oyendo a los comandantes de los otros buques, de dirigir sus operaciones de la manera que crea mas eficaz al fin propuesto; pero no olvidando que la rapidez de los movimientos de la escuadra puede contribuir poderosamente al éxito de su expedicion. En cuanto al ataque de Arica e Iquique, deliberará usted especialmente con los comandantes ántes de intentarlo, pero procederá sin vacilaciones una vez tomado un acuerdo.

Comuniqueme usted la hora de su partida. Importa mucho conocer el resultado de expedicion i la direccion de los buques enemigos, para apreciar el grado de confianza que puede inspirarnos el tráfico de nuestros trasportes al sur de Antofagasta.—(Firmado) *Rafael Sotomayor*».

---

«Octubre 7 de 1879.—Comandante Latorre:—Se asegura de nuevo que el *Huáscar* i *Union* navegaban frente a la isla de Chañaral, entre Coquimbo i Huasco, ayer lúnes a la una i media A. M. No se ha vuelto a tener noticias de estos buques, por lo cual se cree que regresan al norte. Creo seria conveniente, i así lo hará usted si lo estima oportuno, que los buques a sus órdenes crucen esta noche i parte del día de mañana al frente i a cincuenta millas al oeste de Mejillones. Es probable que si el *Huáscar* i la *Union* no han tocado en algun otro puerto de nuestra costa, pasen frente a Antofagasta en la noche de hoi.

El *Blanco*, luego que llegue, recibirá el encargo de cruzar enfrente de este puerto i de perseguir a los buques enemigos si los encuentra. Esta circunstancia i el crucero frente a Mejillones, paso forzoso de los buques enemigos, seria mui importante.

Recomiendo a usted esta idea, i sigala como parte de sus instrucciones hasta la hora del día de mañana que estime oportuna. Si durante este crucero hasta la hora que usted determine no se hubieren presentado los buques enemigos, seguirá usted cruzando al norte, como está prevenido.—(Firmado) *Rafael Sotomayor*».

«Octubre 7 de 1879.—Comandante Latorre:—Antes de salir de ese puerto comuniqué usted el rumbo que piensa seguir para el caso que convenga enviarle algún aviso por *Copiapó*. Puede usted retardar la salida del *Loa* el tiempo que juzgue necesario para comunicarle las novedades que puedan ocurrir dentro de ese tiempo.—(Firmado) *Rafael Sotomayor*».

---

«Comandancia del blindado *Almirante Cochrane*.—Mejillones, octubre 7 de 1879.—Salgo a la media noche para cruzar hasta mañana a medio día en el paralelo de Mejillones; pero sin que se aleje mas allá de veinte millas de la costa el buque mas cercano a ella, distancia que los buques enemigos estimarán como bastante resguardo.

Creo conveniente así mismo manifestar a V. S. que sería oportuno variar las instrucciones en la parte en que se ordena cruzar entre Iquique i Arica, por cuanto es natural que la *Union* i *Huáscar* estarán, desde el momento de recalar a Iquique, sabiendo nuestros menores movimientos, siempre que éstos se concreten a cruzar entre Iquique i Arica i a la vista de tierra, derrotero obligado para los buques enemigos.

Si V. S. acepta la anterior modificación, me permito proponerle, de acuerdo con los comandantes de *O'Higgins* i *Loa*, que nuestros buques se dirijan después del crucero de esta noche directamente a guarecerse tras el cabo Paquica, diez millas al norte de Tocopilla, i esperar allí la pasada de los buques peruanos hasta el oscurecer del día 10 del presente, en que seguiremos nuestro viaje al norte, procurando amanecer el 11 en Iquique i el 12 en Arica.

Desde Paquica podría establecerse comunicación con Tocopilla, enviando para este efecto al *Loa*, i así imponernos de la oportuna recalada del *Huáscar*, si esta vez, como de costumbre, pasa el monitor, ántes de seguir para Iquique, por nuestro puerto de mas al norte.

No creo conveniente dejar el *Loa*, en consideración a la

hora de la partida i a lo corto de nuestra permanencia frente a Mejillones.

Dios guarde a V. S.—(Firmado) *J. J. Latorre*.—Al señor Ministro de Marina».

---

«Mejillones, octubre 7.—(Recibido a las 11 hs. 17 ms. P. M.)—Comandante del *Cochrane*: Acepto las modificaciones que Ud. propone a las instrucciones, i proceda en todo como Ud. juzgue mas oportuno.—(Firmado) *R. Sotomayor*.»

«Es copia conforme con lo que existe archivado a bordo del *Almirante Cochrane*.—A bordo, etc.

Abril 30 de 1881.—*Luis Artigas C.*, ayudante de órdenes».

Basta la simple lectura de estos telegramas i las explicaciones con que he creído necesario precederlos, para comprender que la captura del *Huiscar* se debió por completo a las alteraciones hechas desde a bordo a las órdenes del señor Ministro en campaña, con el acuerdo de todos los comandantes de la flota reunidos en consejo en la cámara del *Blanco*, i no solamente con el de los comandantes de la *O'Higgins* i del *Loa*, como insinúa el comandante Latorre.

Esas alteraciones hicieron que, en el momento de avistarse el *Huiscar*, las dos divisiones de la escuadra guardasen la formacion de *escalon en aleta*, acordada desde el primer instante por el que suscribe. I sin embargo, fueron esos mismos telegramas, que prueban hasta la evidencia lo erróneo del plan acordado por el señor Sotomayor, i lo acertado del que se combinó en la escuadra, los que sirvieron de base a un diario semi-oficial para estampar una cadena de injurias contra el jefe de la escuadra, vertidas con una insolencia de lenguaje i con una bajeza de intencion de que afortunadamente no presenta muchos ejemplos la prensa de nuestro país.

Sin embargo, si no tiene ni dignidad, ni escusa, ni hidal-

guía, tiene a lo ménos una fácil i mezquina esplicacion ese encarnizamiento de cólera i de despecho contra determinadas personas, en ciertos momentos de excitacion política. Lo que no puede aceptarse sin protesta, es que se pretenda despojar a los jefes de la marina de la gloria de haber previsto i dispuesto lo necesario para la captura del *Huáscar*, con el objeto de hacerla reflejar sobre un funcionario que fué sin duda activo i patriota i que prestó algunos servicios, pero cuya accion inmediata en aquellas circunstancias fué peligrosa i pudo llegar a ser funesta.

¿Qué habria sucedido, en efecto, a obedecerse, tales como fueron impartidas, las órdenes del señor Sotomayor? Que el *Huáscar* i la *Union* habrian burlado una vez mas, gracias a su mejor andar, la persecucion del *Blanco*, i habrian ido a recalar al Callao o a Iquique, para saber ahí que el *Cochrane* i otros dos buques chilenos se entretenian en pasear entre este puerto i Arica. I aun suponiendo que las naves peruanas hubiesen cruzado el paralelo de Mejillones antes que las chilenas abandonasen su crucero frente a este puerto, ¿habrian sido siquiera sospechados por los vijias del *Cochrane*, colocado a cincuenta millas de tierra, i por consiguiente a treinta o cuarenta millas del derrotero del *Huáscar*?

Demos gracias todavía a nuestra buena estrella, que hizo que las naves enemigas fuesen descubiertas i perseguidas antes de las doce del dia del 8 de octubre: seis horas de retardo, solo seis horas, habrian bastado para que la division lijera hubiese faltado de su puesto frente a Mejillones, i para que la empresa se hubiese desenlazado por una nueva burla de las ájiles naves peruanas a la pesadez de las nuestras. Al pensar en esto es cuando siento mas firme mi conviccion, i casi justificado el orgullo que pudiera tener, recordando que el plan primitivo de llevar la escuadra al sur, abierta en escalon de divisiones, aseguraba la captura del monitor peruano, pues sus resultados no debian fenecer a las doce del siguiente dia, sino con el encuentro mismo del enemigo.

Hé ahí lo que se olvida, cuando por cólera o por error se trata de arrancar su escaso jiron de fortuna a los que no tienen otra gloria ni otra satisfaccion que haber servido en algo

a la patria, ni otro pesar que no haber podido ser aun mucho mas útiles en los dias del peligro, del esfuerzo i del sacrificio. Quémese enhorabuena incienso ante el ara de las simpatias personales; pero, ¿acaso para alzar a unos es indispensable arrojar el nombre, los servicios i los actos de los otros a hoguera de injurias i de odios?

Pero reflexiones son estas que no me toca hacer a mí, sino a los espíritus justos, serenos e imparciales.

Espuestos los antecedentes, manifestado el plan de la empresa i la parte que en él corresponde a cada uno, entro ya a referir la participacion que en el combate mismo de Angamos tomó el *Blanco Encalada*.

## VI

### SE ENCUENTRA AL «HUÁSCAR».—EL COMBATE.—LOS CARGOS.

Se sabe ya cómo nuestras naves avistaron a las enemigas frente a Punta Tetas, a las 3. 30 de la madrugada del 8 de octubre; cómo fueron perseguidos el *Huáscar* i la *Union* por el *Blanco* i la *Covadonga*, hasta ser llevados a estrellarse contra la division Latorre; i cómo se inició el combate que nos dió la posesion del monitor peruano.

Son tambien conocidas, con amplia profusion de detalles, las peripecias de la accion misma; i por esto, i por no ser mi propósito escribir la crónica del combate, no entraré en otros pormenores que los que se refieren a los cargos formulados contra la participacion i el manejo del *Blanco* en el combate.

Procuraré tomarlos en cuenta i analizarlos en su orden natural i lójico.

Si el *Blanco* debió o nó tomar parte en la lucha;

La manera cómo entró en accion;

El momento en que lo hizo;

La manobra del *Blanco* que obligó al *Cochrane* a alejarse del *Huáscar*;

La bala que, según se dice, puso el *Blanco* en el casco del *Cochrane*;

I finalmente, los motivos que demoraron la publicación del primer parte del comandante Latorre sobre el combate.

## VII

### ¿DEBIÓ EL «BLANCO» TOMAR PARTE EN EL COMBATE?

Basta enunciar esta proposición ante cualquier hombre de juicio recto, por muy dispuesto que estuviese a formular cargos, para que ella quede resuelta por sí sola.

I a la verdad, nunca pude imaginar que un jefe de Escuadra tuviera que sentarse en el banco de los acusados para justificarse del crimen de haber tomado parte en un combate naval trabado al alcance de sus cañones, por uno de los buques de su mando, contra otro que, aunque más débil, podía muy bien, auxiliado por la casualidad, por la fortuna, por algunos de aquellos accidentes que escapan a toda previsión, convertir en un triunfo para él, o por lo menos en un desastre para ambos, lo que según todas las probabilidades era una victoria segura para nosotros. Sin embargo, la acusación ha sido formulada claramente, repetidas veces, dándole las proporciones de un verdadero crimen. Mas aún: se ha llegado hasta lanzarme al rostro ese extravagante cargo como una injuria aplastadora, como un estigma de baldón; en efecto, el diario semi-oficial que ya he citado, haciendo como árbitro supremo el reparto de la gloria de Angamos, falla que solo ha cabido «al almirante Riveros la vergüenza de no haber sabido ser un espectador sereno i desinteresado de la hazaña lejendaria de los tripulantes del *Cochrane*».

Cuando uno oye por primera vez formular semejantes juicios, llega a preguntarse sinceramente si el que los expresa

está en la posesion perfecta i serena de su criterio i de su razon; pero cuando los vé repetidos en diversas formas i por diversos conductos, se convence de que es conveniente tomarlos en cuenta i discutirlos como si fuesen cosa séria, porque solo entónces viene a conocer que son muchos los que tienen la misma absurda idea sobre los deberes i las responsabilidades militares.

Permitaseme, pues, sincerarme de haber contribuido a la captura del *Huáscar*, i de haber evitado talvez un desastre irreparable en el personal o en el material de nuestra Escuadra.

Desde luego, es evidente que el *Cochrane* bastaba por sí solo para vencer al *Huáscar*, puesto que nuestros blindados tienen mayor poder de ataque i de defensa que ese monitor; es así mismo evidente que desde el principio de la guerra la impunidad i la salvacion del *Huáscar* fué asunto de carbon i de velocidad, i que una vez limpios i reparados nuestros blindados, i mejorado por consiguiente su andar, la pérdida o la captura del monitor era inevitable; pero tambien es de todo punto evidente que, una vez iniciada la lucha entre el *Huáscar* i uno de los blindados, la rendicion del enemigo i su imposibilidad de dañarnos se hacían mas rápidas i mas seguras con el refuerzo de un nuevo buque que lo batiera.

La entrada del *Blanco* en combate significaba mayor número de proyectiles puestos en un tiempo dado en el casco enemigo, mas rápido aniquilamiento de sus medios de ataque i defensa, mas bajas en su personal; en una palabra, importaba para nosotros ménos peligros, ménos pérdidas, mas seguridad i mas rapidez en el desenlace, que si se hubiese batido únicamente el *Cochrane*. En ambos casos la destruccion o la captura del *Huáscar* era segura, dando por averiguado que no sobrevendria ningun accidente imprevisto; pero con el auxilio del *Blanco* ese resultado se obtenia dentro de un limite menor de tiempo i de desgracias. La espectacion «serena i desinteresada» del *Blanco* durante el combate, cuando tenia al *Huáscar* a tiro de cañon, habria sido un apoyo indirecto, o mas bien, un auxilio eficaz i positivo prestado al monitor en contra del *Cochrane*, porque habria economizado los

perjuicios que le podíamos causar, habria prolongado su defensa i su ataque, i le habria permitido lanzar sobre el *Cochrane* mas disparos de los que le hizo: ¿i no es verdad que aunque se hubiese jugado únicamente la vida de uno solo de nuestros hombres, ella habria bastado para hacer obligatoria la cooperacion de toda fuerza chilena que pudiera contribuir a salvarla?

Adviértase ahora que he dicho que la pérdida del *Huáscar* era en todo caso segura, porque daba como cierto que no acacceria ningun contratiempo imprevisto. Pero en realidad, ¿entra en lo imposible un accidente cualquiera, un caso fortuito, sobretodo en acciones de mar? ¿Acaso habia mayor desequilibrio de potencia entre el *Cochrane* i el *Huáscar*, que entre la *Covadonga* i la *Independencia*? I sin embargo, ya se habia visto cómo en Punta Grueso, la buena fortuna, poniéndose de parte de la debilidad suprema de un barquichuelo i del valor indomable de los que lo tripulaban, convirtió en una victoria prodijiosa lo que parecia un desastre irremediable. I es tambien fuera de duda que cuando el *Huáscar*, despues de haber visto a la *Esmeralda* hundirse en el mar con su bandera al tope, descuartizada mas no vencida, siguió las aguas de la *Independencia*; es indudable, decia, que si en vez de encontrar encallada, a la fragata la hubiese hallado todavía batiendo i persiguiendo a su débil enemigo, habria tomado parte en la lucha para apresurar la destruccion de la goleta, ya que sabia que la idea de rendirse no cabe nunca en pechos chilenos.

I es que la guerra moderna no se hace, como en los tiempos que soñaba el héroe de Cervantes, para conquistar glorias abstractas, ni para probar que un número menor de jentes puede vencer a un número mayor, sino que se hace para llegar a un resultado práctico, a un desenlace rápido, económico i fijo: el desarme del adversario. Hacer al enemigo, en el menor espacio de tiempo i con el menor sacrificio propio que sea posible, la mayor suma de daño necesario para que se declare vencido, hé ahí el objeto de la guerra i el móvil que debe guiar todos los actos que en ella se emprendan, desde las altas decisiones de los gobernantes hasta

las medidas de detalle que toma en una refriega el simple sarjento o cabo que manda media docena de soldados. Por esto, si en un combate naval un jefe de escuadra dispone de cinco, de diez o de mas naves que no sean necesarias en otra parte, las diez deben ser lanzadas contra un solo buque enemigo que se encuentre al paso, si esto contribuye a salvar la vida de un solo marinero, o a acelerar en un minuto el término de la lucha.

Ademas, hai que tener presente otra consideracion en el combate de Angamos: si el *Huáscar*, por su menor poder i menor andar, no podia escapar al *Cochrane*, en cambio podia mui bien, siendo dueño de su timon i de su gobierno, como era mi deber suponerlo, dirigirse a tierra i encallar; ¿i debia el jefe de la escuadra contribuir a la posibilidad de que se perdiese para el pais la adquisicion de una valiosa nave de guerra, con el único objeto de que los idealistas pudiesen decir despues que el *Huáscar* habia sido atacado i destruido por uno solo de nuestros buques?

Nó; la verdad es que los mismos que hoy hacen capítulo de culpa contra el *Blanco* la parte que tomó en la accion, habrian sido los mas irritados i los primeros en pedir el enjuiciamiento i la degradacion de su comandante, si por desempeñar el papel de «espectador sereno i desinteresado», hubiese dejado que se causaran mayores perjuicios al *Cochrane*, o que se perdiese para el pais una nave de guerra que, a su considerable valor material, une para nosotros un precio moral de no menor estimacion. I entónces sí que habrian sido justos i razonables, porque los estigmas de cobarde i de traidor no calificarian aun con suficiente enerjia la conducta de un jefe de escuadra que hubiese detenido su buque a la distancia, i que con corazon de hielo i sangre no chilena, hubiese presenciado impasible las peripecias de un combate en que se decidia la suerte de la patria.

Por mi parte, i estoi seguro de que en esto soi el eco de la opinion unánime de todos los miembros del Ejército i de la Marina, llamado a un consejo de guerra para juzgar sobre la conducta de un jefe que tal hiciese, no me tomaria ni siquiera el trabajo de discutir el único fallo que creeria posi-

ble dar en nombre de la patria, de la lei militar, de la conciencia i del honor: degradacion i pena capital.

I basta ya: en vez de detenerme en esplayar las consideraciones anteriores i reforzarlas con otras nuevas, creo que deberia mas bien pedir excusas a la opinion sensata por haber levantado esta primera censura que se me ha hecho a la altura de una discusion razonada i de un cargo sério, i dejando que vaya a perderse de nuevo en la ignorancia o la torpeza en que nació, paso a ocuparme en el segundo punto que dejo indicado, i que forma el segundo capitulo del proceso que, con mas decidido empeño que acierto, me han formado algunos.

## VIII

### COMO ENTRÓ EL «BLANCO» EN COMBATE.

Hai comentadores de la accion de Angamos que, aceptando no solo la conveniencia, sino la obligacion imprescindible, militar, de la participacion del *Blanco*, censuran la manera como entró este blindado en combate, porque, segun ellos, se lanzó imprudentemente al espolon, en los momentos en que el *Cochrane* se venia sobre el monitor, en sentido contrario, encontrándose, por consiguiente, los dos blindados en inminente peligro de espolonearse.

A ser cierta la manera como se hace entrar en combate al *Blanco*, el cargo seria verdaderamente grave; mas, por fortuna, todo no pasa de ser una invencion antojadiza.

Desde luego, es completamente inexacto que el *Blanco* hiciese su entrada al espolon.

En seguida, aunque es verdad que instantes despues de entrar el *Blanco* en accion, los dos blindados chilenos seguian rumbo encontrado, es tambien completamente falso que estuvieran jamas en peligro de espolonearse, pues bastaba que uno de ellos o que los dos virasen como lo hicieron,

para pasar a gran distancia uno de otro. Este movimiento era tan sencillo, tan natural, tan obligado, tan instintivo aun, que el peligro de encontrarse no habria existido, aun cuando los blindados hubiesen sido dirigidos por el mas inesperto i novel aspirante de marina. Mas aun: suponiendo que los blindados hubiesen sido dos adversarios, i que el uno hubiese gobernado intencionalmente para espolonear al otro, habria bastado a éste un simple movimiento de caña para evitar la colision. Los blindados, aunque seguian rumbo opuesto, se encontraban reciprocamente en la situacion de un hombre que, colocado dentro de una linea férrea, vé venir a gran distancia un tren, i tiene tiempo sobrado para salir de los rieles.

Mas adelante se verá cual de los dos buques debió ceder el paso al otro; por ahora me concretaré a demostrar que la situacion encontrada en que se vieron, i que como acabo de decir, no ofreció peligro alguno, no fué orijinada por la entrada del *Blanco* al espolon, suposicion que, lo repito, es completamente falsa, sino por un movimiento del *Huáscar* independiente de la maniobra de nuestros buques.

Ante todo, debo llamar la atencion sobre una circunstancia de que pocos, o talvez ninguno de los comentadores de Angamos, se han dado cuenta entre nosotros: tanto el señor Vicuña Mackenna en su *Historia de la Campaña* como el redactor de LA PATRIA de Valparaiso en sus mezquinos i cobardes ataques personales contra el que suscribe, i como todos los que censuran la conducta del jefe de la escuadra en aquella accion, refuerzan i autorizan sus cargos con las opiniones que sobre ella han emitido oficiales ingleses, franceses, etc. Pues bien, quede constancia de que *ningun buque neutral, ni ningun oficial de marina extranjero* fué testigo del combate, i que *todas* las opiniones emitidas por periódicos europeos están basadas sobre el articulo que el ENGINEERING de Lódres publicó con el título de *The capture the of Huascar*, i sobre el diagrama del combate que dió ese mismo periódico. A su vez, el ENGINEERING no hizo otra cosa que publicar la correspondencia de un oficial ingles que recojió todos sus datos i todas sus observaciones a bordo del Co-

*chrane*, i que junto con ella envió una copia, casi calcada, del plano del combate hecho tambien a bordo de este blindado.

Así, pues, la opinion de toda la prensa estrangera sobre el combate de Angamos no es otra cosa que la opinion de los oficiales del *Cochrane*; i cuando en historias o en simples comentarios se refuerza esta opinion con aquella, no se hace mas que reproducir una misma e idéntica cosa. Me apresuro a declarar que al llamar la atencion hácia este hecho, no es mi intencion acusar a los oficiales del *Cochrane* de desconocer los hechos, ni mucho ménos de tergiversarlos; pero es perfectamente natural, i aun necesario, que durante el combate, el comandante i los oficiales de una nave se concreten de preferencia a analizar los movimientos de su propio buque con relacion a los del enemigo, sin emplear su tiempo i su atencion en analizar los movimientos de las demas naves auxiliares. De aquí resulta lójicamente que las maniobras de estas últimas son a veces esplicadas por aquellos de distinta manera de lo que en realidad debieran serlo. Por esto, los oficiales del *Cochrane* juzgaban con relacion a su propio buque los movimientos del *Blanco* con relacion al *Huáscar*, lo que forzosamente debia perjudicar a la exactitud de sus apreciaciones.—Tal es la esplicacion sencilla i natural de las diverjencias que sobre ciertos detalles pueden notarse entre mi parte oficial de la accion, i el parte del comandante Latorre.

Para llegar a obtener la verdad estricta, es pues necesario analizar esas diverjencias, dando tanto valor a una parte como a otra, oyendo con igual espíritu la deposicion de uno como la de otro: decidir por lo que dicen los estraños, que solo se limitan a repetir la version de uno de los actores de la contienda, no es equitativo, ni es tampoco la mejor manera de conocer la verdad.

He dicho que la acusacion que se hace al *Blanco* de haber entrado en combate lanzándose al espolon, descansa en una invencion de todo punto inexacta. En efecto, el *Blanco* no trató jamas, ni en ese momento ni en ningun otro, de espolonear al *Huáscar*; fué, al contrario, el monitor el que, acusado estrechamente por el *Cochrane*, se lanzó repentinamente

sobre el *Blanco*, con la esperanza de sorprenderlo desprevenido i de producir un choque fatal para ambos.

Me será fácil poner en evidencia esta aseveracion.

Explicando la entrada del *Blanco* en combate, digo yo en mi parte oficial:—«El *Blanco*, miétras tanto, avanzaba sobre el enemigo. El *Huáscar*, despues de un sostenido cañoneo con el *Cochrane*, dirijió su proa hácia el *Blanco*, haciendo sobre este blindado algunos disparos que fueron inmediatamente contestados».

Por su parte el comandante Latorre, hablando de este primer momento, dice:—«El *Blanco*, en su rápido ataque sobre el monitor, se interpuso entre él i nuestro buque».

¿Cómo conciliar ambas versiones? ¿Fué el *Blanco* el que atacó al *Huáscar*, o fué éste quien se lanzó sobre aquel?

Antes de acudir al testimonio de los demas, permitaseme referir segun mis propios recuerdos lo ocurrido en aquel momento. El *Cochrane* i el *Huáscar* se batian navegando sin rumbo fijo, pero en jeneral con direccion al norte. El *Blanco* avanzaba desde el sur, i a pesar de su menor andar, acertaba visiblemente la distancia, gracias a las guiñadas del enemigo. Aunque poco despues nos encontrábamoz ya a tiro de cañon, no creí conveniente durante largo rato ordenar *romper el fuego*, porque el *Cochrane* i el *Huáscar* se nos presentaban casi en una misma línea, i habia el peligro de herir al uno, tirando sobre el otro. Por esta misma razon, i procurando no estorbar los movimientos del *Cochrane*, ordené a la máquina—*media fuerza!* i poco despues—*pára!* hasta que una ocasion propicia nos permitiese tomar parte en la refriega sin molestar al otro blindado.

Nos encontrábamoz así, con la máquina inmóvil, avanzando solo en virtud del impulso recibido, cuando el *Huáscar* viró repentinamente, i pasando por la proa del *Cochrane*, el cual trató de espolonearlo, se lanzó directamente i a toda máquina sobre el *Blanco*. Recuerdo aun que el teniente Señoret, que se encontraba a mi lado, viendo este movimiento del monitor, exclamó:—«Señor, el *Huáscar* se nos viene encima!»

Tuve apénas el tiempo preciso para mandar—*avante i*

*babor!* que era la banda que el *Huáscar* nos dejaba libre, i con este movimiento ambos buques pasaron a treinta o cuarenta metros de distancia, haciéndose un nutrido fuego de artillería i fusilería.

Aun suponiendo que el *Huáscar* se encontrase ya sin gobierno, lo que no creo, ello no implicaría nada en contra de la efectividad del hecho, i siempre queda evidenciado que el *Blanco*, léjos de entrar imprudentemente al espolon, como se ha dicho, habia por el contrario parado su máquina i detenido su marcha para no estorbar la accion del *Cochrane*, i que no volvió a dar avante sino precisamente para esquivar el choque del *Huáscar*.

Hé aquí ahora comprobado lo que dejo espuesto con las declaraciones mas autorizadas, porque son las de los actores i testigos del hecho.

El capitán de fragata don Meliton Carvajal, comandante del *Huáscar* durante la mayor parte de la accion, porque, como se sabe, Grau fué muerto a los pocos momentos de trabado el combate, dice en su parte oficial sobre Angamos, lo siguiente:—«Las dificultades del gobierno no permitian al *Huáscar* mantener una direccion constante, de manera que solo aprovechaba parte del andar que le producía la máquina; esto fué causa de que el *Blanco* i la *Covadonga* llegasen a estrechar su distancia hasta ponerse a doscientos metros por la aleta de estribor. En esta situacion, no contando ya el *Huáscar* con la ventaja de su andar, i encerrado por los blindados, a la par que dirijió sus fuegos sobre el *Blanco*, viró para embestirlo con el espolon, ataque que fué prontamente evadido».

Se ve que, esceptuando la llegada de la *Covadonga*, que quedaba todavía mui atras hácia el sur, i el reducir a doscientos metros la distancia del *Blanco* en aquel momento, el párrafo transcrito del parte oficial peruano se encuentra en todo de acuerdo con la version que dejo hecha.

El señor Lillo, que presencié todo el combate desde el puente del *Blanco*, dice tambien en la Exposicion varias veces citada:—«Acosado por el *Cochrane* el *Huáscar* cesó de hacerle frente, i se dirijió resueltamente sobre el *Blanco*, que

continuaba avanzando. Nuestro blindado disparó sus cañones sobre el enemigo, i la distancia se estrechó hasta el punto de juzgarse inminente un choque de ambas naves; pero *en el Blanco se deseaba no echar a pique al buque enemigo, i el choque se evitó con hábil maniobra.*»

El corresponsal de EL MÉRCURIO de Valparaíso, en una estensa relacion de sus entrevistas con los prisioneros del *Huáscar*, (MÉRCURIO del 20 de octubre de 1879), dice lo siguiente:—«El ingeniero dice que *en el momento de embestir de proa el Huáscar al Blanco*, llevaba una fuerza de trece millas, i que era fuera de duda que ambos se habrian ido a pique».

Estas citas, que podria multiplicar, bastan para probar lo que he sostenido, es a saber, que la supuesta entrada del *Blanco* al espolon, fué precisamente todo lo contrario, un movimiento de defensa para evitar el choque del *Huáscar*.

Pero si estas pruebas no fuesen aun suficientes, el parte oficial del mismo comandante Latorre confirma de la manera mas esplicita mi aseveracion. En efecto, en diversos pasajes, que no están muy de acuerdo con aquella frase de «el *Blanco*, en su rápido ataque sobre el monitor», el parte del comandante Latorre se encarga de manifestar lo ocurrido.

Hé aquí algunos de esos párrafos:

«Prosiguió (el *Huáscar*) paralelo con el *Cochrane* hasta que, trascurridos diez minutos, el enemigo ejecutó la peligrosa maniobra de jirar sobre estribor, que solo me la puedo esplicar por alguna avería en la torre o en su timon.

«A este movimiento, cerré la caña a babor *para espolonearlo*, sin disminuir, sin embargo, el andar de la hélice de estribor.....

«El *Huáscar* pudo pasar libremente por nuestra proa; pero este movimiento *lo echó sobre el «Blanco»* que en ese momento avanzaba con lijereza hácia nosotros».

Ahora bien: ¿no está todo esto de acuerdo con lo que dejo dicho, i con la version misma de los peruanos? El movimiento del *Huáscar*, que pareció tan estraño al comandante

Latorre, i que lo era en efecto, queda claramente explicado por el repentino acuerdo del jefe enemigo de lanzarse de improviso sobre el *Blanco* para aprovechar la sorpresa del primer momento. Ese ataque, desesperado como era, se presentaba al comandante peruano como el único partido que aun podía tomar, vista la imposibilidad de escapar al fuego del *Cochrane*, i se comprende que para verificarlo se espusiera aun al ariete de este blindado. El *Cochrane* trató, en efecto, de espolonearlo, pero el golpe falló. El *Huáscar* pasa entónces libre por la proa del *Cochrane*, i se vá sobre el *Blanco*, que a su vez esquiva rápidamente el choque. ¿Hai en todo esto algo que no esté perfectamente explicado, i claro como la luz del medio dia?

Analizadas así las cosas, serena, minuciosa, comprobadamente, la única diferencia entre la esposicion del comandante Latorre, i la mia está en que éste dice que tal movimiento «echó al *Huáscar* sobre el *Blanco* que en ese momento avanzaba con lijereza hécia nosotros», al paso que yo he dicho, como así es la verdad, que el *Blanco* tenia en ese momento su máquina parada, i que solo se movia en virtud del impulso anterior.

Pero esta contradiccion es en realidad hasta cierto punto aparente, i tiene una explicacion sencilla.

En efecto, es natural que el comandante Latorre, contraido a la operacion de espolonear al *Huáscar*, la mas difícil i la que exige mas precauciones de cuantas puede ofrecer un combate, no pusiera en aquellos momentos mucha atencion para observar si el *Blanco* avanzaba con mucha o poca rapidez. Dedicado por completo al cuidado de su propio buque que se lanzaba al espolon, veia cada vez mas cerca al *Blanco*, i no podia detenerse a averiguar si esa distancia se iba acortando en virtud del movimiento simultáneo de ambas naves, o únicamente en virtud del movimiento de aproximacion de su propio buque. Por otra parte, es bien difícil, aun en circunstancias normales, apreciar la velocidad de un buque que se acerca, cuando se navega en otro que avanza sobre la misma línea recta i en sentido opuesto. Por un efecto de óptica mui fácil de explicarse, cuando un buque camina rápidamente

te sobre otro, colocados proa a proa, los que están sobre el puente del primero creerán que el otro se acerca a ellos con la misma rapidez, aun cuando en realidad esté inmovil, o que solo camine lentamente.

Hai que advertir además que la paralización de las máquinas del *Blanco* no fué larga, i que ella influyó, por consiguiente, mui poco en el andar del blindado, pues como dije ántes, tuve a los pocos momentos que mandar—*avante!* para evitar el choque del *Huáscar*. Fué en este momento cuando los dos blindados se encontraron avanzando en direccion opuesta, circunstancia que esplica por completo la frase del comandante Latorre:—«El *Blanco* que avanzaba con *lijereza* hácia nosotros».

He advertido ya que estudiaré a en tiempo la maniobra de ambos blindados despues de este primer instante.

Entre tanto, lo que dejo espuesto basta para manifestar hasta la evidencia lo infundado de las censuras que se han hecho al *Blanco* por haber entrado en combate al espolon, i por haber espuesto a los dos blindados a una colision que habria sido fatal.

Queda tambien manifestada la poca autoridad que en este punto tienen las narraciones de algunos oficiales extranjeros, que recojieron todos sus datos de los oficiales del *Cochrane*, los que a su vez no pudieron darse cuenta exacta de las maniobras ejecutadas, por encontrarse en su puesto de combate, en la batería de su buque, i dieron a esos movimientos una interpretacion involuntariamente equivocada.

Finalmente, prueba lo que dejo espuesto la profunda inexactitud de aquella frase del señor Vicuña Mackenna en su *Historia de la campaña*, en que hablando de la entrada del *Blanco* en accion, no hace mas que repetir la imaginaria invencion del vulgo:—«Entraba (el *Blanco*) en la batalla con tal brio al espolon, que estuvo a punto de producir una fatal colision entre los dos blindados chilenos. Era el ansia de la victoria, vértigo de los mas nobles ánimos, lo que tal peligro provocaba».

Pasaré ahora al tercer punto, que es el ménos conocido del público, porque a primera vista no presenta interes, pero

que en realidad es de grave importancia, i el único en que verdaderamente difieren los dos partes oficiales de la jornada.

## IX

### A QUÉ HORA ENTRÓ EL «BLANCO» EN BATALLA.

He procurado manifestar que las diverjencias que aparecen entre el parte del comandante Latorre i el mio, pueden explicarse fácilmente con un poco de exámen i de atencion, en vista de las peripecias del combate.

Obligado el *Blanco* a tomar parte en la contienda, ántes de la oportunidad propicia que aguardaba, ¿en que momento de la accion lo hizo? Tal es el único punto en que difieren esencialmente los dos partes del combate, como acabo de insinuarlo.

Es sabido de todos que en el combate de Angamos la bandera del *Huáscar* fué arriada dos veces: la primera, a consecuencia talvez de haberse cortado la driza, porque habiéndose suspendido los fuegos por nuestra parte, fué izada nuevamente uno o dos minutos despues, i continuó el combate; la segunda vez, treinta o cuarenta minutos despues, cuando el monitor peruano se rindió definitivamente.

Mi parte oficial señala la entrada del *Blanco* en combate como *anterior* a la primera vez que se arrió la bandera del *Huáscar*; el parte del comandante Latorre la señala como quince minutos *posterior* a ese momento. Admitida mi version, cabe al *Blanco* una buena parte en la obra de poner al *Huáscar* fuera de combate; admitida la del comandante Latorre, aquél no hizo otra cosa que disparar sobre un buque que «de hecho estaba vencido», segun la espresion del señor Vicuña Mackenna. Como se vé, hai en esto una notable contradiccion, que es de no escasa importancia, tanto porque esa diferencia de quince minutos abarca precisamente el período mas inte-

resante i decisivo de la jornada, cuanto porque ella dió motivo, como se verá despues, a una observacion hecha oficialmente al parte del comandante Latorre.

Procuraré poner de manifiesto la verdad, relacionando entre sí todas las narraciones del combate escritas por testigos presenciales, en cuanto se refieren al punto que se trata de averiguar.

Ademas del parte oficial del comandante Latorre i del mio, fijan horas a las diversas peripecias de la accion los siguientes testigos oculares: 1.º el teniente de la Armada Bianchi Tupper, en una correspondencia enviada al *MERCURIO*, i publicada en este diario; 2.º el capitán Peña, segundo comandante del *Blanco*; i 3.º el capitán Molina, comandante del *Loa*; estos dos últimos en observaciones i apuntes tomados personalmente durante la lucha, i entregados por ellos a la prensa.

Se han publicado tambien algunas cartas privadas escritas por oficiales del *Blanco* i del *Cochrane*, que estaban obligados a mantenerse en su puesto de combate, bajo cubierta, i hasta en las cámaras, i que por consiguiente no pudieron presenciar por sí mismos todos los detalles que refieren.

Ni el señor Caviedes, corresponsal habitual de *EL MERCURIO* en el Ejército i Armada, ni los corresponsales de los demas diarios de la República se hallaban ese día a bordo; no habiendo presenciado tampoco los hechos, han tenido que referirlos en conformidad a los datos mas o ménos exactos que pudieron procurarse despues.

Estas correspondencias i aquellas cartas no revisten, por tanto, el grado de autoridad suficiente para formar prueba, i por eso me limitaré únicamente a la deposicion de los testigos presenciales.

Hé aquí las diversas horas marcadas por éstos a las peripecias mas salientes del combate, segun sus propias versiones, que tomo del *BOLETIN DE LA GUERRA DEL PACÍFICO*, número del 20 de octubre de 1879:

DETALLES DEL COMBATE.	Segun Riveros.	Segun Latorre.	Segun Molina.	Segun Peña.	Segun Bianchi.
<i>Huáscar</i> rompe el fuego.....	9.15	9.20	9.20	9.20	9.25
<i>Cochrane</i> rompe el fuego.....	—	—	9.25	9.25	—
<i>Blanco</i> rompe el fuego.....	—	10.25	10.15	10.09	10.05
<i>Huáscar</i> arria bandera (1. <sup>a</sup> vez)....	—	10.10	10.20	10.10	10.25
<i>Huáscar</i> arria bandera (2. <sup>a</sup> vez)...	—	10.55	—	10.55	10.55

Nótase a primera vista gran diverjencia entre las horas señaladas para un mismo hecho, en las diversas columnas del cuadro anterior; pero aun en medio de esta diverjencia, todas ellas están unánimemente de acuerdo con relacion al punto que trato de esclarecer.

Es necesario, en efecto, no olvidar que un oficial tiene durante un combate graves deberes profesionales que cumplir i un puesto fijo que atender; se comprende, pues, que no pueda dedicar su atencion a estar consultando cada cinco minutos la esfera de su reloj, ni perder su tiempo en apuntar sus observaciones sobre un papel. «En la guerra, ha dicho un distinguido jefe del Ejército frances, cuando uno se bate realmente, rara vez consulta su reloj». Esa es la verdad, i por esto, las horas apuntadas por el capitán Peña i por el teniente Bianchi Tupper, pueden no ser exactas en absoluto, es decir, en cuanto se refieren al momento preciso en que sucedió un hecho determinado; pero deben ser exactas relati-

vamente, esto es, en cuanto indican que tal hecho se verificó *antes* o *después* de tal otro.

Un ejemplo hará que se me comprenda mas claramente: es seguro que entre los que leen estas líneas (i entre los mismos sobrevivientes del combate de Iquique) no habria uniformidad al señalar el minuto preciso en que el capitán Uribe tomó el mando de la destrozada corbeta; pero todos, necesaria i unánimemente, estarian de acuerdo en afirmar que ese acto se verificó *después* que el capitán Prat habia saltado al abordaje del *Huáscar*, i *antes* de que saltara a su vez el teniente Serrano.

En cuanto a datos, los indicados por el comandante Molina se encuentran en condiciones mas favorables de exactitud absoluta que los del capitán Peña i los del teniente Bianchi Tupper. En efecto, el *Loa* estaba a la distancia, su comandante no se batia personalmente, i podia en consecuencia, por sí mismo o por medio de un oficial comisionado para ello, llevar con perfecta minuciosidad un apunte de la hora precisa en que se verificaba cada faz del combate. El horario del comandante Molina ofrece, pues, mas garantías, no solo de exactitud relativa, sino de exactitud absoluta.

El cuadro mismo que dejo formado, manifiesta la justicia i la verdad de esta observacion. Así, por ejemplo, el momento de la rendicion definitiva, que hace cesar el combate, que es saludado con jeneral aclamacion, que permite subir a cubierta a los oficiales que han estado bajo de ella, i que por su importancia capital convida a todos a consultar su reloj para saber la hora precisa en que se ha verificado, está indicado con la mas perfecta unanimidad por todos los testigos: las 10.55 A. M.

Aun el comandante Molina, que a causa de la gran distancia a que iba quedando, no podia ya ver que el *Huáscar* arriaba su bandera, apuntó las 10. 57 A. M. para el disparo único de la *Covadonga* que, como se sabe, fué hecho pocos instantes después de la rendicion del monitor.

Otro tanto sucede con la hora a que principió el combate, pues aunque el horario del teniente Bianchi Tupper difiere en cinco minutos de los restantes, este oficial me ha explica

do despues que, habiendo bajado en aquel momento a la batería a cumplir una órden superior, solo pudo apuntar por cálculo la hora en que el *Huáscar* rompió el fuego. Así, pues, las indicaciones de los diversos actores i testigos están conformes al señalar el principio i el final de la accion, i solo difieren en los detalles intermedios.

Por mi parte, consulté el reloj al primer disparo del *Huáscar*, i noté las nueve quince; desde ese momento no volví a mirarlo hasta mucho despues de finalizada la accion, i preferi por esto no apuntar hora alguna en mi parte oficial, ántes que apuntar datos que pudieran ser rectificadlos por erróneos, como acontece al parte del comandante Latorre.

Ahora bien, he dicho que aunque no hai entre los diversos testigos un acuerdo perfecto sobre la hora precisa en que el *Blanco*, viéndose atacado por el *Huáscar*, rompió el fuego, existe entre ellos la mas completa uniformidad para constatar que ese momento fué *anterior* a la primera vez que el *Huáscar* arrió su bandera, incidente que por su importancia debia fijar la atencion de todos, por lo ménos en cuanto a saber si él se produjo ántes o despues de otro.

Compárense, al efecto, las diversas indicaciones, i se verá resaltar esa uniformidad.

Segun el horario del comandante Molina:—*Huáscar* arrió su bandera a las 10. 20; *Blanco* rompe el fuego a las 10. 15, esto es, *án*tes de aquel acto.

Horario del capitán Peña:—*Huáscar* arria bandera a las 10. 10; *Blanco* habia roto el fuego a las 10. 09, *án*tes de aquella.

Horario del teniente Bianchi Tupper:—*Huáscar* arrió bandera a las 10. 25; *Blanco* rompió el fuego a las 10. 05, *án*tes tambien del mismo acto.

Como se vé, las indicaciones de todos los testigos presenciales guardan sobre un punto determinado la mas perfecta consonancia: discrepando entre sí, a veces considerablemente, en cuanto a señalar las horas, todas concurren con unánime acuerdo en un solo punto, cual es el de establecer que *el Blanco se batia ya con el Huáscar ántes que éste arriase su bandera por primera vez.*

¿En qué se funda, pues, el comandante Latorre al retardar hasta *quince minutos despues* de ese momento la entrada del *Blanco* en combate, para compartir con el *Cochrane* los deberes i los peligros de la jornada? Lo ignoro por completo, i dejo a los espíritus serenos i equitativos que busquen la esplicacion de ese dato tan gravemente equivocado.

Por lo demas, creo conveniente advertir que esta demostracion fundada en versiones ajenas, solo la he hecho para llevar el convencimiento al ánimo de los demas, porque en cuanto a mí, me basta con el recuerdo vivo i personal de los hechos.

Veo ahora, como en el dia mismo del combate, caer arriada la bandera del *Huáscar* despues de un buen rato de luchar con el *Blanco*; recuerdo claramente que cuando di la orden de *¡alto el fuego!* fué necesario que los oficiales contuviesen a algunos marineros que, enardecidos con la lucha, querian todavia disparar sus rifles que habian quedado cargados; aun oigo las aclamaciones i los *hurras!* de otros marineros, mezclados con el grito habitual de combate i de victoria de los chilenos, *¡Viva Chile!* I todo esto me basta para saber que en aquel momento nos habiamos batido ya con el *Huáscar*, por mas que el parte oficial del comandante Latorre nos coloca a quince minutos de distancia.

Lo repito, mirando hoi las cosas desde léjos, i haciéndome a mí mismo las reflexiones que preceden, estoi seguro de que el horario mas exacto del combate de Angamos es el llevado por el comandante Molina. I para que se vea con qué minucioso cuidado se llevó ese horario, copio en seguida la parte que se refiere al punto que estoi analizando.

Dice así:—«10 hs. 15 ms. A. M., *Blanco* dispara su primer tiro a mui corta distancia: tres rebotes. *Huáscar* hace rumbo a tierra. 10 hs. 20 ms. A. M., magnifico tiro del *Cochrane*: le dá en la popa. 10 hs. 24 ms. A. M., *Blanco* dispara un tiro mui bueno; *Cochrane* sigue haciendo fuego con éxito. *Huáscar* sigue rumbo a tierra; parece que quiere entrar a Mejillones. 10 hs. 20 ms. A. M., arrió bandera el *Huáscar*; momentos despues izó otra al palo mayor. 10 hs.



28 ms. A. M., *Huáscar* se va hácia el *Blanco* i cambia tiros».

Dejando con esto comprobada la verdad de mi version oficial del combate en el único punto en que verdaderamente difiere de la del comandante Latorre, paso a examinar el tercer cargo que ha dado tema para las censuras que vengo analizando.

## X

### MANIOBRA DEL «BLANCO» QUE OBLIGÓ AL «COCHRANE» A ALEJARSE DEL «HUÁSCAR».

Todos los comentadores del combate de Angamos, nacionales i extranjeros, jentes de la profesion i estraños a ella, saben que despues de salvar el *Blanco* el ataque que sobre él llevó el *Huáscar*, aquel blindado ejecutó una maniobra que obligó al *Cochrane* a aumentar en mil metros su distancia al monitor enemigo. Algunos han fundado en este acto, citado en el parte oficial del comandante Latorre i en el mio sin comentarios, criticas acerbas contra el manejo del *Blanco*. Sin embargo, sostengo por mi parte que esa maniobra estaba perfectamente justificada, como trataré de probarlo.

La prueba, empero, no puede ser completamente tanjible, pues no se trata aquí de averiguar si lo que se refiere como un hecho se verificó o nó efectivamente, sino que, admitido el hecho mismo, cumple hacer sobre él las reflexiones a que se presta, lo que deja, naturalmente, vasto campo a las apreciaciones individuales. Por otra parte, para que mis observaciones pudieran ser claramente comprendidas por los lectores de este estudio, seria necesario, en primer lugar, acompañarlas con un plano o diagrama de los movimientos de los tres buques durante la accion; i en segundo lugar, evitar el uso de términos técnicos, que son poco conocidos de la jene-

alidad. Lo primero no es posible en un artículo destinado a la prensa diaria (1); i en cuanto a lo segundo, procuraré, como lo he hecho hasta aquí, no emplear sino aquellas expresiones técnicas que no tengan un equivalente preciso en el lenguaje comun.

Para los que deseen seguir en un plano del combate la hilacion de mis observaciones, me remitiré al liagrama hecho a bordo del *Cochrane*, i que supongo autorizado por el comandante Latorre. Este diagrama ha sido reproducido con algunas alteraciones en el *ENGINEERING* de Lóndres, la *REVUE MARITTIME* de Paris, i varias otras publicaciones extranjeras. En Chile ha sido impreso por la Oficina Hidrográfica en su traduccion del estudio del teniente Farret, i no es difícil obtenerlo. A todas estas reproducciones impresas son preferibles las copias manuscritas, que existen tambien en gran número.

Sin embargo, debo advertir que, aunque haré referencia a ese diagrama, estoi distante de aceptarlo como perfectamente exacto; advertencia necesaria, por cuanto en el artículo citado del *ENGINEERING* i en el folleto del teniente Farret, se atribuye a los comandantes de los dos blindados chilenos la formacion de ese plano. Sea como quiera, en la parte del combate que voi a examinar, es decir, en los momentos que siguieron al primer ataque del *Huáscar* sobre el *Blanco*, el diagrama da una idea clara i exacta de la manera cómo pasaron los hechos. Aceptándolo, pues, en esta parte, solo me resta observar que adopto para mis referencias el diagrama orijinal hecho en el *Cochrane*, i no las copias reproducidas en los periódicos europeos, porque hai entre ambas algunas

(1) Ahora que se han reunido en un folleto estos artículos publicados primero en los diarios, he creido conveniente agregar el diagrama del combate en la parte que se refiere a la maniobra de los blindados de que se trata en el presente capítulo.

El diagrama que vá al final de este folleto es tomado exactamente del orijinal hecho a bordo del *Cochrane*, con la única diferencia de haberlo reproducido en mayores dimensiones, para la claridad de las observaciones que sobre él se hacen.

diferencias graves, que alteran por completo la verdad. Así, por ejemplo, en el momento del ataque al espolon del *Huáscar* al *Blanco*, i en el instante preciso en que estos buques pasaban a contra borda, el *Cochrane*, segun los planos impresos, se encontraba por la aleta de estribor del *Huáscar*, siendo que en el diagrama orijinal se le ve por la aleta de babor, como era la verdad.

Examinemos ahora los hechos.

Al dirigirse el *Huáscar* contra el *Blanco*, el monitor hizo naturalmente rumbo al sur; el *Cochrane* lo siguió por la aleta de babor, i por lo tanto, con rumbo tambien al sur; el *Blanco* salvó el espolonazo, siguiendo con rumbo al norte, i pasando por el costado de estribor del *Huáscar*. (Véase la posicion núm. 7 del diagrama orijinal).

Despues de ese momento, pudo el *Blanco* tomar uno de estos tres caminos: o seguir al norte, o jirar a babor, o jirar a estribor. Fué esto último lo que hizo. En los dos primeros casos habria dejado franco el paso al *Cochrane*, pero el *Blanco* se habria alejado del *Huáscar*. En el tercer caso, i maniobrando como lo hizo, se obligaba al *Cochrane* a alejarse del enemigo, pero el *Blanco* tomaba su lugar por la aleta del monitor. La exactitud de todo esto puede comprobarse estudiando la posicion núm. 8 del diagrama orijinal, en el que se ve al *Blanco* ocupando respecto del *Huáscar* el lugar que ántes tenia el *Cochrane*.

Así, pues, la maniobra que obligó al *Cochrane* a alejarse del *Huáscar*, no alteraba en nada nuestras ventajas en el combate, puesto que no hizo mas que sustituir un blindado por otro de igual potencia. Bajo este punto de vista es como debe considerarse el hecho, i no como un alejamiento peligroso o inconveniente del *Hochrane*, porque esto seria examinar las cosas por el lado de un detalle que no tenia influencia alguna en el desenlace. Colocado el análisis de las cosas en este terreno, el cargo de haber obligado al *Hochrane* a separarse del *Huáscar* pierde hasta las apariencias de razon i de fuerza.

Pero, se dice, es que esa maniobra espuso a los dos blindados chilenos a sufrir un choque. Ya hemos visto que esa suposi-

cion es completamente antojadiza, i que semejante peligro no existió jamas. Entre el *Huáscar* i el *Cochrane* habia espacio mas que suficiente para que el *Blanco* pasase sin temor alguno de abordaje. I la mejor prueba de ello es que en efecto pasó, i que no solo no chocaron los blindados, sino que jamas se encontraron a una distancia que justificase el temor de una colision.

Pero, se vuelve a decir, si el choque fué evitado, débese ello a que el *Cochrane* viró. Sin duda: ¿i acaso no era su obligacion hacerlo, al ver la maniobra ejecutada por el *Blanco*? ¿Acaso en el *Blanco* no se sabia qué espacio libre necesitaba el *Cochrane* para efectuar su maniobra? ¿Acaso, en fin, se ignoraba en el *Blanco* que los blindados podian hacer uso de su doble hélice para acortar en caso necesario el radio de su evolucion?

Es indudable que si el *Cochrane*, despues de ver que el *Blanco* se interponia entre él i el *Huáscar*, sigue adelante sin virar, habria existido el peligro de colision; mas, para imaginar semejante hipótesis, seria necesario aceptar préviamente que ambos blindados eran dos adversarios, i que *Cochrane* se lanzaba intencionalmente al espolon para echar a pique al *Blanco*. Esto solo bastaria para pasar en silencio sobre el cargo en que me ocupo, sin hacerle los honores de la discusion.

I sin embargo, aun aceptando esa absurda hipótesis, siempre habria quedado al *Blanco* la facultad de salvar a su turno el choque que le llevaba el *Cochrane*, cediéndole el paso i alejándose a su vez del *Huáscar*, porque tenia para ello el tiempo i el espacio suficientes.

Así, pues, poniéndonos en los extremos mas inadmisibles i absurdos, jamas hubo el menor peligro de que se estrellasen ambos blindados, como lo han dicho los que se dan el placer fácil de hablar, sin darse al mismo tiempo el trabajo de estudiar las cosas de que hablan.

Lo único exacto i verdadero en este asunto es que el *Cochrane* se vió obligado a alejarse momentáneamente del *Huáscar*, pero dejándolo entregado al *Blanco*, que llegaba de refresco, i que como potencia de ataque valia tanto como

él. El jefe del *Blanco*, al esquivar el ataque del *Huáscar*, se vió en la alternativa de alejarse del buque que habia ido a provocarlo, entregándoselo, como ya lo estaba ántes, al *Cochrane*, o bien de alejar a éste i ocupar su lugar. Optó por lo segundo, porque no habia en ello peligro alguno, así como no habria vacilado en alejarse del combate, si la maniobra que ejecutó pudiera haber traído resultados peligrosos.

Como ya lo he dicho, en nada se disminuian las fuerzas que batian al *Huáscar* por el hecho de ocupar el *Blanco* el lugar del *Cochrane*, durante los cinco o diez minutos que se necesitaban para que éste volviera a colocarse en la misma situacion favorable en que ántes estaba con relacion al enemigo: el mismo poder de artillería, el mismo espesor de blindaje, igual facilidad de evolucion, tripulaciones igualmente adiestradas, formaban en uno i otro caso la potencia de ataque i defensa que batia al *Huáscar*; únicamente la velocidad del *Blanco* era inferior a la del *Cochrane*, pero no tanto que pudiese eso solo justificar al jefe de la Escuadra ante su propia conciencia i ante el juicio de sus subalternos, para ceder a otro el puesto de mayor peligro, cuando se presentaba una ocasion favorable de tomarlo para sí.

En efecto, desde el principio de la persecucion del *Huáscar*, se vió claramente que su velocidad era bien poco superior a la del *Blanco*. El autor del artículo del **ENGINEERING**, i el teniente Farret de la marina francesa, que en sus deducciones copia a aquél al pié de la letra, creen la diferencia en el andar de ambos buques debia ser mui considerable, fundándose en la facilidad con que el *Huáscar* pasó al norte del *Blanco* cuando éste lo avistó frente a Punta Tetas, i en que el *Blanco* llegó al punto del combate una hora despues que el *Cochrane* se batia con el enemigo. Pero esos articulistas, como todos los marinos extranjeros, ignoran que en la persecucion al *Huáscar* la velocidad del *Blanco* se redujo **INTENCIONALMENTE** a media fuerza, precisamente con el objeto de permitirle que pasase al norte sin obligarlo a alejarse de tierra mas de las quince o veinte millas a que debia cruzar el *Cochrane*. I en cuanto a la demora del *Blanco* para presentarse en la escena de la accion, hai que tener presentes dos

circunstancias: la primera, que el *Blanco* no llegó tan tarde como aparece en el parte del comandante Latorre, según lo he probado ya con el horario del comandante Molina, i de los demás actores i testigos del hecho; i la segunda, que el *Blanco* pudo romper sus fuegos mucho ántes de lo que lo hizo, i que si se abstuvo de ello, fué únicamente por temor de herir al *Cochrane*.

En resumen, i esta es una circunstancia singular que pueden atestiguar todos los que se hallaban aquel día a bordo del blindado: si al emprender el *Blanco* la persecucion del *Huáscar* la diferencia de velocidad era escasa, al entrar el *Blanco* en accion habia alcanzado tal grado de rapidez, que jamas obtuvo otra igual en toda la campaña. En cambio el *Huáscar* disminuia gradualmente la suya, a causa de los destrozos sufridos en la chimenea i de llevar a la rastra una chalupa i otros diversos objetos. Tengo, por esto, la conviccion de que en esos momentos el andar del *Blanco*, aunque algo inferior al del *Cochrane*, era ya superior al del *Huáscar*, que era cuanto se necesitaba para sostenerse por la aleta de babor del enemigo.

Ahora, así como no se perdía de nuestra parte ventaja alguna reemplazando el *Blanco* al *Cochrane* en su posicion favorable por la popa del monitor, tampoco es exacto que la manio-bradel *Blanco* permitia al *Huáscar* escapar al norte, como lo asegura el articulista del *ENGINEERING*, i como lo repite a su vez el señor Vicuña Mackenna en su *Historia de la campaña de Tarapacá*. Basta mirar el diagrama del combate para ver que en ese momento el *Cochrane* se encontraba precisamente por el norte, cerrando el paso al monitor, i que en la posicion núm. 8, que es la inmediatamente posterior, el *Huáscar* se encuentra inevitablemente cojido entre dos fuegos.

Mas, suponiendo aun, para desvanecer hasta en sus mas absurdas i erróneas hipótesis las críticas hechas, que la manio-bra del *Blanco* hubiera dejado algun camino franco al *Huáscar*, ¿cómo es posible sostener que podía escaparse cuando tenia ya un andar inferior a nuestros dos buques, i en todo caso, visiblemente inferior al del *Cochrane*, que bastaba

por sí solo para cerrarle toda salida, como lo había hecho durante los primeros cincuenta minutos de la acción, ántes de que el monitor sufriese las averías que ya lo tenían impedido i debilitado?

Esto prueba que en Europa, como en todas partes, se aceptan con inconcebible lijereza errores que no resisten al mas leve exámen, i que se presentan como verdades inconcusas. El crítico inglés del *ENGINEERING* i el teniente Farret, creyendo, como el vulgo, que el *Blanco* entró en combate al espolon, censuran el manejo de este blindado i aplauden el del *Cochrane*, que solo en última instancia hizo uso de su ariete: vale mas, dicen ellos, capturar un buque que echarlo a pique. I sin embargo, les habria bastado leer el parte del mismo comandante Latorre para saber que fué el *Cochrane* quien intentó por tres veces espolonéar al *Huáscar*, al paso que el *Blanco*, no solo no tuvo jamas la idea de emplear su ariete, sino que evitó cuidadosamente la embestida del *Huáscar*, mas por temor de que se fuese a pique este monitor, i de que se escapase una buena presa, que por temor propio.

Los mismos periodistas europeos se han acusado entre sí de sus inexactitudes: así, el *ENGINEERING* del 19 de diciembre de 1879, comparando un grabado dado por él, i que representa al *Huáscar* despues del combate, con otro dado por el *ENGINEER* bajo la autoridad del capitán S. B. Luce, de la marina americana, llega a la conclusion de que ellos difieren por completo, i afirma que «uno u otro deben tener su orijen en una brillante imaginacion».—I sin embargo, por el solo hecho de venir de Europa, esas apreciaciones i esos juicios son recibidos aquí sin beneficio de inventario, i aceptados como fallos inapelables.

Esto por lo que respecta a los criticos i comentadores europeos, que en cuanto a los nuestros, suelen a veces emitir su opinion con tal falta de conocimiento i de preparacion, que llegan a separarse en absoluto i por completo de la verdad de las cosas. Basterá un ejemplo para comprobar esta afeveracion: el *ENGINEERING* del 23 de enero de 1880, aplaudiendo con justicia una maniobra del *Cochrane*, cuando

comenzaba el combate, i cuando el *Blanco* no entraba todavía en acción, dice que si nuestro blindado hubiese maniobrado de otra manera, habria dado al *Huáscar* una posibilidad de escapar, como sucedió en Cartajena con uno de los buques intransijentes colocado en una situacion análoga. Pues bien, el señor Vicuña Mackenna se apodera de esta indicacion, la altera por completo, traslada el momento a que ella se refiere a una situacion mui posterior del combate, dá como aplicado al *Blanco* lo que el comentador ingles dice del *Cochrane*, i haciendo de todo un enredo inextricable, concluye por encontrar una fuerte censura contra el manejo del *Blanco*, que aun no llegaba siquiera al lugar del combate, en lo que el periódico europeo no hace mas que aplaudir una maniobra del *Cochrane*.

Despues de esto, ¿es justo tomar como base del juicio propio esas apreciaciones hechas con tanta lijereza, a menudo erróneas, a veces fundadas en suposiciones imaginarias, otras veces enteramente contrarias a la verdad?

Volvamos ahora a la maniobra del *Blanco* que estoi analizando. Admitido que ella no provocó ni remotamente el peligro de una colision entre los blindados, i que no disminuyó tampoco en nada el poder de ataque i defensa que habia al *Huáscar*, ni por consiguiente nuestras ventajas en el combate, se hace todavía una última observacion en su contra:—«Sea comoquiera, han dicho algunos, ya que el *Cochrane* sostuvo la accion desde el principio, justo era dejarle hasta el fin el lugar de preferencia».

Hai en eso un error evidente de criterio i de apreciacion: fué precisamente el *Blanco* quien inició la obra de aquel dia, descubriendo a los buques enemigos, persiguiéndolos calculadamente durante seis horas, llevándolos inevitablemente al lugar del combate, i encerrándolos por fin entre dos fuegos. Si la accion se trabó con el *Cochrane*, fué solo porque el *Huáscar*, al verse encerrado, prefirió buscar una escapada por el norte, donde tenia su acostumbrado asilo, ántes que volver al sur, donde se habria estrellado con el *Blanco*. El comandante del *Cochrane* presentó batalla sin detenerse a pensar en que el *Blanco* tenia la prioridad en la persecucion al

enemigo, i en ello obró perfectamente, pues su deber como jefe i como patriota era batirlo desde que lo tuviera a su alcance.

De la misma manera, desde que el *Huáscar* desistió de su inútil empeño de huir al norte, i jirando al rumbo contrario llevó su ataque sobre el *Blanco*, era deber del comandante de este buque, tambien como jefe i como patriota, batirlo por todos los medios que estaban en su poder, sin detenerse en consideraciones de cortesía. Pretender que el *Blanco* debió alejarse i ceder al *Cochrane* el honor de la lucha, solo porque este buque la habia iniciado, vale tanto como decir que el *Cochrane* no debió comenzar el combate, sino entretener al *Huáscar* hasta que se presentase el *Blanco*, que lo venia persiguiendo desde hacia seis horas. Ambas proposiciones son igualmente absurdas.

Si por esa curiosa razon de cortesía hácia el *Cochrane* se hubiese alejado el *Blanco* del combate, despues de salvar el ataque que le llevó el *Huáscar*, es seguro que no serian solo algunos críticos officiosos, sino todo el mundo, quien hubiese pensado que la cortesía del comandante de un buque tan estrañamente cortés, se parecia demasiado al miedo i a la cobardía. Todo el mundo habria estado de acuerdo para juzgar como indigna i vergonzosa la conducta de un jefe de escuadra que se alejaba del enemigo en el momento preciso en que era directamente provocado por éste, i en que las circunstancias le permitian tomar para sí el puesto del peligro, ocupado hacia largo rato por otra nave. Todo el mundo, en fin, i no solamente un torpe porta-voz oficial habria fallado entónces que en la jornada de Angamos solo cabia al almirante chileno la vergüenza de no haber sabido colocar la bandera de su patria i su propia insignia a la altura del honor, de la hidalguía i del buen nombre de su marina.—La diferencia entre las censuras que en este caso se me habrian hecho, i las censuras que ahora se me hacen, está en que aquéllas habrian sido profundamente justas i condenadoras, al paso que las segundas no perturban en nada la tranquilidad de mi conciencia, ni tampoco, confio en ello, pesarán nada en el ánimo de los que juzgan con el sano criterio de la verdad i de la justicia.

Una última consideracion, que estoi seguro hará gran fuerza entre los comentadores extranjeros, sobre todo entre los marinos, pero que en nuestros hábitos i con nuestras ideas de disciplina militar no adquiere toda su importancia decisiva, es que el *Blanco* era montado por el jefe superior de las fuerzas ahí presentes. Esta circunstancia, que parecen ignorar los críticos extranjeros, desvanece por completo el cargo de intrusion i de falta de miramientos al *Cochrane*, hecho al comandante del *Blanco*.

Al jefe de una escuadra es al que corresponde decidir, ya sea por señales, ya por los movimientos del buque que monta, el puesto que deben ocupar los diversos buques de que aquella se compone, así como toca al jefe de una division de tierra ordenar la colocacion de los diversos rejimientos o batallones bajo su mando. I así como a nadie se le ocurriria censurar a este jefe porque señala tal o cual lugar a sus batallones, i porque toma él mismo la posicion que le parece mas conveniente, así tampoco son admisibles las censuras que por igual motivo se hagan a un jefe de escuadra, siempre que sus disposiciones estén plenamente justificadas por la conveniencia i por los resultados, como sucede en el caso de Angamos.

En la escuadra inglesa, por ejemplo, no se ocurriria a nadie censurar la conducta del jefe superior que en un combate hiciera a un lado a uno de sus buques para tomar él, con un buque igualmente poderoso, el puesto de mas peligro o de mas responsabilidad. Pero el jefe subalterno que, por deseos de batirse, i sin recibir órdenes para ello, se interpusiera entre su almirante i el enemigo, i tomara de propia autoridad el puesto de aquel, seria no solo censurado, sino justificable.

Por esto, acepto i discuto toda crítica i todo cargo que se me haga basados en los peligros a que mi maniobra pudo esponer a nuestros blindados, o en las facilidades de huir que pudo dar al *Huáscar*; pero no admito las censuras que se basan únicamente en las razones de cortesía hácia el *Cochrane*, o en los irreflexivos deseos de aquellos que habrian querido ver al *Huáscar* destruido i copturado por un solo

buque chileno, cuando estaban presentes otros buques que podian acelerar el desenlace i evitar desgracias considerables de nuestra parte.

Sin duda que la cortesía es un hermoso deber militar; pero es aun mas santo i querido el derecho de cada uno para servir a su patria con su esfuerzo i con su vida. Apreciando sinceramente al comandante Latorre, yo no podia ménos que haber recibido con el mas vivo placer la noticia de que èl solo, con su buque, habia capturado al *Huáscar*. Pero desde el momento en que las circunstancias me colocaron en situacion de poder contribuir con mi persona i con el buque que montaba a obtener ese resultado tan anhelado, estaba no solo en el derecho, sino en el imprescindible deber de hacerlo. I estaba tambien en mi derecho, como jefe superior, para tomar el puesto que me pareciera mas conveniente, aunque al hacerlo tuviera que alejar momentáneamente del suyo a otro de los buques que formaban la Escuadra de mi mando; tanto mas, cuanto que con ello no impedía que ese otro buque siguiera batiéndose, porque solo lo obligaba a separarse algunos metros, que podia recuperar en cinco o diez minutos de buen andar.

Hoi que el comandante Latorre es el jefe de la Escuadra, ¿miraria impasible i como «espectador sereno i desinteresado» una lucha trabada entre uno de sus buques i otro enemigo, o tomaria parte en el combate, dando a su propio buque la colocacion que creyera mas conveniente? Por cierto que haria esto último i que en ello obraria perfectamente. I el jefe que venga mañana haria lo mismo, i del mismo modo se conducirá siempre todo jefe que estime en algo el honor de su nombre i de su puesto.

Es posible, i aun es natural, que la participacion del *Blanco* en el combate haya sido motivo de decepcion para el comandante i los oficiales del *Cochrane* que, llevados por el noble deseo de gloria, habrian deseado ser solos en la empresa; pero convertir esos levantados i patrióticos deseos en una censura contra el comandante del *Blanco*, es obrar con una lijereza e injusticia que nada justifica.

En conclusion, la maniobra del *Blanco* que alejó al *Co-*

*chrane* del *Huáscar*, cosa que todos saben, no tuvo otro resultado que colocar en lugar de un blindado a otro, cosa que muchos ignoran. Al hacerlo, no se perdieron en nada las ventajas de nuestra parte, no hubo temor alguno de colisión entre nuestros buques, ni se ofreció remotamente siquiera, al enemigo la posibilidad de escapar.

Dejando probado esto, entro ahora a examinar el cargo mas jeneralmente repetido, el que se presenta como mas grave por sus consecuencias materiales, el que ha sido mas fácilmente admitido por el vulgo, i que, apesar de todo esto, es todavia mas infundado, si cabe, que los anteriores: me refiero al tiro que se dice hirió al *Cochrane* por la popa, i que un rumor de malicia o ignorancia, cuyo orijen seria imposible averiguar, atribuye al *Blanco*.

## XI

### LA BALA QUE HIRIÓ AL «COCHRANE» POR SU ALETA DE ESTRIBOR.

El señor Vieuña, haciéndose eco del rumor sin nombre ni orijen que achacaba al *Blanco* el tiro que mas averías causó en el *Cochrane*, dice lo siguiente en su *Historia de la Campaña*:—«Háse dicho tambien que en esta falsa maniobra el *Blanco* metió una bala en la popa del *Cochrane*, causándole considerable daño, porque aunque por fortuna no reventó, hirió con las astillas a varios marineros. Mas, aunque el hecho dáse como efectivo en razon de que el buque así herido no presentó en ninguna ocasion su popa al monitor, por otros ha sido negado, si bien no contradicho».

En el párrafo anterior, que compendia todos los rumores, el historiador principia por una acusacion perfectamente clara, para concluir con un enigma absolutamente oscuro. En efecto, yo a lo ménos, no puedo esplicarme cómo puede ser negada por alguien una afirmación, sin que, por eso solo,

quede contradicha. ¿O acaso cuando se niega la verdad de una cosa debe entenderse que se confirma i se autoriza esa misma cosa? El señor Vicuña lo entiende así, puesto que dice que la aseveracion de ser el *Blanco* quien hirió al *Cochrane* ha sido negada, pero que esa aseveracion no ha sido contradicha. Sin embargo, prefiero creer que lo que ha querido decir es que hasta hoi no se han dado pruebas o razones para desvanecer tal afirmacion, i son esas pruebas las que voi a esponer.

Ante todo, se me permitirá observar que el señor Vicuña Mackenna i cuantos creen o aparentan creer, en la fábula del balazo del *Blanco* al *Cochrane*, olvidan que es regla universal de justicia exijir las pruebas de toda acusacion, no a la persona acusada, sino a la persona acusadora. Se verifica el combate naval del 8 de octubre, i algunos dias mas tarde, nótese bien que solo algunos dias mas tarde, comienza a murmurarse que el balazo que hirió al *Cochrane* en tal punto no fué del enemigo sino del *Blanco*: lo justo, lo lójico, lo natural, lo cuerdo aun, habria sido no dar crédito a tan estraña especie miéntras ella no se presentase confirmada por algunas pruebas, o a lo ménos autorizada con la palabra responsable de alguno de los testigos presenciales de la accion. Sin embargo, se deja a un lado todo principio de lójica i de cordura, i se da como un hecho auténtico la absurda invencion, solo porque así *se dice*, i porque los acusados no se presentan a probar lo falso del cargo que nadie les hace de una manera directa, pública i autorizada.

Es cierto que el redactor de LA PATRIA de Valparaiso, en una de aquellas odiosas diatribas que escribió por órden del ex-Ministro Vergara, i en las cuales, no encontrando mejor manera de hacer la defensa imposible del antiguo Ministro, lanzaba a manos llenas las injurias mas soeces i las mas groseras calumnias contra todos los jefes del ejército i de la armada; es cierto, decia, que en los repugnantes panfletos de ese redactor se dijo una vez que yo no perdonaria nunca al comandante Latorre el no haber guardado secreto sobre aquel disparo mal dirigido. Pero esto no pasa de ser una vil calumnia, como todo lo demas, porque el comandante Latorre no ha in-

sinuado nunca, ni en sus partes oficiales, ni en documentos públicos, ni en comunicaciones privadas, ni aun que yo sepa en conversaciones íntimas, semejante imputacion. Al contrario, tengo muchos i fundados motivos para creer que ella no ha nacido ni del comandante del *Cochrane*, ni de ninguno de los oficiales de ese blindado que pudieron seguir desde la cubierta las diversas peripecias del combate. Si la invencion salió de a bordo, seria de entre aquellos que servian en la batería o en los entrepuentes, i que por tanto no podian ver quién les enviaba los proyectiles recibidos, ni siquiera darse cuenta de los movimientos de los tres buques combatientes. Ignoro si el comandante Latorre cree del *Blanco* la bala que hirió al *Cochrane*; pero, lo repito, de lo que puedo estar convencido es de que no ha autorizado jamas, por escrito o de palabra, semejante aseveracion.

Pero supongamos que el balazo sea efectivamente del *Blanco*, i que sean el comandante i los oficiales del *Cochrane* quienes lo aseguren. ¿Acaso el hecho, a ser cierto, daria motivos para formular un cargo contra mí, ni empañaria en un ápice mi conducta personal en el combate? Semejante cargo tendria apénas excusa en boca de los que no conocen ni de vista un buque de guerra; que oirian con asombro decir que no es el comandante quien dispara los cañones; i que creerian que se abusaba de su buena fé si se les asegurase que, desde su puesto de combate, ese comandante no divisa siquiera la batería de su buque, ni tiene en ella mas injerencia que mandar romper o cesar el fuego.

Así, dando por cierto el disparo del *Blanco* sobre el *Cochrane*, los que hacen de ese hecho causa de censura contra el comandante de aquel blindado, son jentes con las cuales es imposible toda discusion, porque no tienen idea de cómo pasan las cosas.

En cuanto a los que tienen alguna nocion sobre naves de guerra, no se les ocurriria jamas hacer tales censuras, porque saben mui bien que si, en un combate, un buque cualquiera pone un proyectil en el casco de otro buque amigo, ese accidente, que nada tiene de raro, no afectaria la responsabilidad del almirante de la escuadra, ni la del comandante del buque,

ni siquiera la de sus oficiales, sino única i esclusivamente la del cabo de cañon, que tomaba un buque por otro. El hecho, como lo observa el mismo señor Vicuña Mackenna, no tendria mas importancia que las equivocaciones casi obligadas en que incurren los cuerpos de ejército que toman parte en una batalla, haciendo fuego sobre otros de su misma bandera, o dando contra ellos mortales cargas de caballería. I todavía hai una diferencia considerable en favor del jefe de una nave, cual es la de que el comandante de un batallón manda i dirige por si mismo a sus soldados hácia el punto de ataque, al paso que el comandante de una nave no tiene intervencion personal alguna en la batería de su buque.

«Sin embargo, se observa con apariencias de razon, si el comandante de un buque no es directa ni personalmente responsable de esos perjudiciales errores, lo es a lo ménos indirectamente, porque ellos revelan poca instruccion i pericia militar en sus subalternos».

Pues bien, ni aun este cargo, que por lo demas seria de mui dudosa justicia, tendria razon de ser en el accidente de Angamos, pues de todos es sabido que el 8 de octubre, dia del combate, hacia apénas una semana que yo habia tomado el mando del *Blanco*.

Al examinar, pues, el punto de que trato, no tengo interes alguno de defensa personal, porque en ningun caso me toca en el hecho responsabilidad alguna; ni pretendo tampoco hacer una defensa de los oficiales o tripulantes del *Blanco*, porque no la necesitan. Solo me guia el interes de hacer luz sobre un punto oscuro, de poner en manifiesto la verdad, de desvanecer una creencia errónea, basada en rumores irresponsables, mantenida por malicia, i llevada por lijereza hasta el tribunal severo de la historia.

Así, dejando establecida la completa inculpabilidad del comandante i de los oficiales del *Blanco*, aun en el supuesto de que esos diceres fuesen verdaderos, procuremos averiguar si esta bala misteriosa que hirió al *Cochrane*, salió efectivamente de los cañones del *Blanco*.

Las razones que se alegan para asegurar que fué del *Blanco* el tiro que hirió al *Cochrane* por su aleta de estribor, i no por la popa, como erróneamente se dice, son las siguientes:

1.<sup>a</sup> Porque habiendo esa bala atravesado el blindaje del *Cochrane*, no pudo ser disparada por el *Huáscar*, cuyos cañones no tenían la suficiente fuerza de penetración para ello;

2.<sup>a</sup> Porque habiéndose recojido dicha bala a bordo del *Cochrane*, se vió que era de las mismas que usaban nuestros blindados; i

3.<sup>a</sup> Porque el *Cochrane* no presentó jamás su popa al *Huáscar*, i no pudo por tanto ser herido en esa parte por el monitor enemigo.

La primera de estas razones no manifiesta otra cosa que el completo desconocimiento que tienen de nuestros blindados los que tal dicen. El punto del *Cochrane* herido por este proyectil no tiene blindaje de ninguna especie, de modo que puede ser atravesado por cañones de ménos calibre i de ménos alcance que los del *Huáscar*. Si algo prueba esta primera razon, es solo que ella no ha salido ni del comandante, ni de los oficiales, ni de los tripulantes del *Cochrane*, todos los cuales saben bien qué puntos del buque son blindados, i cuáles no lo son.

La segunda prueba es simplemente una invencion maliciosa o ignorante. Basta recordar los destrozos i el camino hechos por aquel proyectil para convencerse de que él no ha sido, ni ha podido ser recojido a bordo: dicha granada penetró al *Cochrane* por su aleta de estribor, destruyendo el camarote del comandante, signió despues su curso despedazando el cubichete de la máquina, un tubo cohetero, la botica, i por fin salió por el costado de babor, cayendo al mar.

Queda, por último, la gran prueba, la prueba decisiva, indestructible, que manifiesta con evidencia la impericia del *Blanco*, i que el tiro en cuestion salió de su batería: el *Cochrane* no presentó nunca su popa al enemigo, i no pudo en consecuencia, ser herido por éste en esa parte. Sin embargo, basta echar una ojeada al plano del combate hecho a bordo del mismo *Cochrane*, i mirar en él la posición núm. 7, para convencerse a vista de ojo de la falsedad de aquel aserto,

Esa posición marca el instante inmediatamente anterior a aquel en que el *Blanco* se interpuso entre el *Huáscar* i el *Cochrane*, obligando a éste a virar por babor. Al hacer este movimiento, el *Cochrane* presentó sucesivamente al *Huáscar* su costado de estribor, la aleta del mismo lado, la popa, la aleta de babor, este costado, i finalmente la proa, para llegar a la posición núm. 8 del diagrama. I si no existiese el diagrama hecho a bordo del *Cochrane* para probar la exactitud con que he descrito el movimiento de este blindado en aquel momento, me bastaría recurrir al testimonio del mismo comandante Latorre para dejar completamente establecido que sucedió tal como he dicho; mas aun, me habría bastado indicar solamente el movimiento mismo, para convencer a todos los que tienen alguna noción naval, de que tuvo necesariamente que suceder así.

Se comprende, i aun se escusa, que hagan esas observaciones aquellos críticos navales de tierra firme que no tienen la mas remota idea de lo que pueden ser las maniobras marineras en un combate; que no comprenden que el buque que ataca puede verse obligado a presentar su popa al buque atacado i perseguido; i que haciendo equivocadamente estensiva a los modernos combates la máxima fundada en las antiguas lides singulares cuerpo a cuerpo, de que el combatiente que es herido por la espalda huía perseguido por su adversario, deducen que el buque que es herido por la popa tiene tambien que ser el que huye. Pero no se comprende que tales cargos sean formulados por personas ilustradas, por los escritores que se dan la misión de formar i dirigir la opinión pública, i que van a inscribir sus opiniones i sus juicios en el proceso de la historia. Por eso no puedo explicarme que el señor Vicuña Mackenna, que ha tenido a la vista los diagramas del combate, i que se ha preocupado de sacar de ellos la prueba de que el *Blanco* hizo perder al *Cochrane* ochocientos metros de distancia al enemigo,—circunstancia que yo mismo espongo i admito en mi parte oficial, i que en este estudio he probado que era perfectamente justificada i correcta;—no me esplico, digo, que el señor Vicuña Mackenna asegure que «en esa falsa maniobra el *Blanco* puso

un proyectil en el casco del *Cochrane* i que agregue despues que este blindado «no presentó en ninguna ocasion su popa al monitor».

Con lo que dejo espuesto, las tres grandes razones que dan los que aseguran que el tiro que hirió al *Cochrane* por su aleta de estribor debe ser del *Blanco*, quedan reducidas a nada; o mejor dicho, a ménos que nada, a invenciones completamente falsas.

Esto bastaria a mi justificacion, puesto que siendo yo el acusado, no me corresponde otra cosa que probar la falsedad de la acusacion. Sin embargo, despues de refutar i desvanecer todos los cargos, puedo todavía inclinar mas vivamente el convencimiento de los jueces imparciales hácia el hecho de que el balazo en discusion no ha salido del *Blanco*. Naturalmente, la prueba no puede ser palpable i evidente, porque para ello seria necesario exhibir a la vista la bala misma que se atribuye a ese blindado, cosa imposible desde que, como he dicho, ella fué a perderse en el fondo del mar; pero si es posible manifestar que todas las razones de probabilidad, de induccion i de lójica concurren a confirmar mi aseveracion.

En primer lugar, el *Cochrane* ha tenido que ser herido por su aleta de estribor en el momento preciso en que presentaba esa parte al *Huáscar*, puesto que ántes de ese momento ninguna bala del *Blanco* podia herir al *Cochrane*, i despues de ese momento semejante suposicion es de todo punto absurda, como se verá en seguida.

En efecto, i en segundo lugar, despues que el *Cochrane* hubo presentado su popa al *Huáscar*, el *Blanco* quedó interpuesto entre los dos, teniendo a uno por babor i al otro por estribor. Para suponer que en esta situacion podia una bala del *Blanco* herir al *Cochrane*, seria necesario admitir préviamente que los que servian las baterías del *Blanco* eran ciegos o idiotas, puesto que tratando de tirar sobre el enemigo, que estaba por un costado, disparaban los cañones del costado enteramente opuesto.

En tercer lugar, todas las granadas disparadas por los blindados reventaron, al paso que no reventó ninguna de las que disparó el *Huáscar*, como sucedió con una que hirió al

*Cochrane* sobre el espolon, i que fué rocojida a bordo,—*única granada tambien recojida a bordo*. Ahora bien, la granada que se atribuye al *Blanco* i que hirió al *Cochrane* por su aleta de estribor, *no reventó*, apesar de todas las resistencias que encontró a su paso.

¿No es verdad, entónces, que segun todas las probabilidades, segun las reglas de induccion, segun la lójica del combate, i segun la posicion respectiva de los tres buques en el momento en que el *Cochrane* ha debido ser herido, esa bala ha tenido que ser necesariamente del *Huáscar*? ¿I no es verdad que para atribuirselas al *Blanco* es necesario hacer un esfuerzo prodijioso de inventiva, de ignorancia o de mala fé, i sentirse devorado por el deseo de encontrar en el combate de Angamos algun punto oscuro, algun asidero a la murmuracion, algun pequeño tema de sabrosa i anónima calumnia? La gloria de aquel dia tan esperado i tan celebrado por el país era demasiado completa, la fortuna demasiado amplia, i las murmuradoras comadres que reputaron su mejor dia aquel en que los astrónomos descubrieron que habia manchas hasta en el sol, no se resignaban a dejar perfectamente puro i sereno el combate naval del 8 de octubre.—¿Si consiguiésemos arrojar por ahí alguna pequeña sombra! se dijeron suspirando. I luego averiguaron que entre los balazcs recibidos por el *Cochrane* habia uno, uno solo, que habia conseguido traspasar al blindado i causarle considerables perjuicios. Pues bien, se repitieron, hé ahí nuestro negocio: ese balazo es del *Blanco*, tiene que ser necesariamente del *Blanco*. ¿Por qué? Es claro, porque no habiendo atravesado el blindaje del *Cochrane* ninguna bala del *Huáscar*, desde que sus cañones no tienen fuerza para ello, esa bala lo atravesó; en seguida, porque esa bala se recojó a bordo i se vió que era del *Blanco*; i por último, porque el *Cochrane* no presentó nunca su popa al monitor enemigo.

Tal fué la novela inventada por las comadres; pero al lado de la fábula he procurado poner hoi la verdadera historia, i estoi seguro que el juicio de los hombres sensatos no podrá vacilar en la eleccion.

I si todavía, despues de lo anterior, fuese necesario acudir

a un testimonio público, auténtico, oficial, para probar que ese balazo fué del *Huáscar*, solo habria que recurrir al parte oficial del mismo comandante Latorre, quien, describiendo las averias sufridas por el *Cochrane* en el combate, dice testualmente:

«Nuestras punterias en jeneral fueron correctas, i desastrosos sus efectos tanto entre los tripulantes del monitor como en su casco, segun heutos podido apreciar en seguida; en cambio las del *Huáscar*, a pesar de su buena direccion, casi siempre pasaban altas, alcanzándonos en el casco solo cinco de sus proyectiles de a 300: uno en el blindaje de la batería, aflojando los pernos de la plancha respectiva por efecto de la concusion; OTRO EN LA ALETA DE ESTRIBOR, que destrozó el camarote del comandante, parte de la sala de armas, botica, cubichete de la máquina, pañol del piloto, yendo a salir por el lado opuesto; un tercero que perforó la proa a estribor, metro i medio sobre la línea de agua, destrozó las cocinas, bita de babor de proa i otras averias pequeñas; el cuarto cerca de la línea de agua, debajo del portalon de estribor, que no causó ningun daño por venir en direccion mui oblicua; i finalmente, el quinto que se llevó el pescante de la gata de babor».

Esta enumeracion del comandante del *Cochrane* basta para desautorizar i poner fin a todas las fábulas i suposiciones; pero las comadres no abandonan fácilmente su tarea. Es, dicen, que el parte primitivo i orijinal fué devuelto al comandante Latorre para que lo modificara; i se le pidió que lo modificara, precisamente porque en ese parte primitivo i orijinal se daba a entender claramente que el balazo recibido por la aleta de estribor venia del *Blanco*.

Pues bien, previendo esta objecion i adelantándome a ella, he copiado el párrafo que acaba de leerse del parte primitivo i orijinal del comandante Latorre, del parte que le fué devuelto, de ese parte que dió tema a la invencion i que no ha sido aun publicado. Por lo demas, ese párrafo no fué modificado ni en una letra por el comandante Latorre, i existe

testualmente en su segundo parte, como puede comprobarlo el que lo desee.

I esto me trae ya al último punto que me he propuesto tratar en este estudio de descargo, de verdad histórica i de análisis exacto i comprobado de los hechos:—cuáles fueron las causas que motivaron la devolucion del primer parte del comandante Latorre i el retardo en la publicacion del segundo.

## XII

### LOS DOS PARTES DEL COMANDANTE LATORRE.

El mismo dia del combate redacté mi parte oficial, i al siguiente pedi al comandante Latorre que me remitiese el suyo a la brevedad que le fuese posible, a fin de enviarlo conjuntamente con el de los demas jefes de la Escuadra al Supremo Gobierno.

Contestóme el comandante Latorre que siendo aquel el primer combate naval empeñado entre blindados de tipo moderno, i estando por esto destinado a fijar la atencion i el interes de las jentes de la profesion, deseaba pensarlo con detenimiento i queria disponer de algun tiempo mas para redactarlo. Ofreció enviármelo en todo caso a Antofagasta al dia siguiente. La observacion del comandante Latorre era mui justa, sus deseos mui naturales, i no tuve objecion alguna que poner al plazo que deseaba darse.

Dos dias despues, próximo ya a salir de Antofagasta para Valparaiso, donde me llevaban las reparaciones urgentes que necesitaba el *Blanco*, i que ya no tenian motivo de retardo, telegrafié al comandante del *Cochrane*, recordándole nuevamente la conveniencia de que me enviase pronto su parte; mas no recibí por entónces respuesta a mi telegrama.

Por fin, estando ya en Valparaiso, recibí por el vapor del 22 de octubre el parte del comandante Latorre. Lo recorri mui a la lijera, en rápida lectura, porque tenia en el coman-

dante Latorre, como en todos los jefes de la Escuadra, la mas completa i merecida confianza, i no noté en él otra inexactitud que la hora que indicaba para la entrada del *Blanco* en accion, hora que estaba en notable desacuerdo con la que yo habia marcado en mi parte oficial. En consecuencia, ordené al mayor de órdenes de la Escuadra que remitiese al Supremo Gobierno aquel parte, haciendo sobre ese punto la observacion del caso. Así se hizo ese mismo dia.

Entretanto, mi parte oficial i el de los otros jefes se habia dado a la publicidad; los dias i las semanas pasaban, i el del comandante Latorre se mantenía oculto. La murmuracion tomó pié de este misterio para echar a circular una multitud de pequeñas fábulas que se comentaban maliciosamente en los corrillos. Se aseguraba que el parte del comandante Latorre era una fuerte i continuada censura contra el gobierno del *Blanco* durante el combate. I como en los dias de grandes sucesos, cuando la curiosidad pública está excitada, cada uno quiere aparecer como poseedor de los secretos que ignora la multitud, a medida que alguno referia las cosas a su manera, otro se apresuraba a agregar un nuevo detalle de su invencion, para manifestar que estaba mucho mejor informado que su vecino. Así fué cómo nacieron i cómo fueron tomando cuerpo i consolidándose ante el vulgo las invenciones mas antojadizas i mas absurdas.

Súpose por entónces que el parte del comandante Latorre le habia sido devuelto por el Supremo Gobierno, i la murmuracion vió en esto la mas decisiva confirmacion de todas sus fábulas. Es indudable, se dijeron los solícitos inventores de ineptias, que el parte del comandante Latorre contenia los mas graves cargos contra el jefe de la Escuadra i comandante del *Blanco*; por eso el Gobierno, que por honor del pais no quiere que se dé a nuestros adversarios i a todo el mundo que presencia esta contienda, una prueba de la torpeza de nuestros marinos, atestiguada en un documento oficial, ha devuelto su parte al comandante del *Cochrane*, ordeuándole que suprima todos los cargos i modifique sus aseveraciones.

¿Qué habia de cierto, entretanto, en medio de todo esto?

El público va a verlo. Tengo a la mano el parte primitivo del comandante Latorre, el que le fué devuelto por el Gobierno, i su lectura va a probar hasta qué grado de falsedad i de falta absoluta de fundamento suelen llegar las especies que circulan como cosas evidentes i seguras.

PARTE PRIMITIVO  
DEL COMANDANTE LATORRE.

Comandancia del buque *Almirante Cochrane*.—Núm. 86.—Mejillones, octubre 8 de 1879. —Anoche, momentos despues que US. dejara este puerto, el señor Ministro de Marina me ordenaba por telégrafo zarpar del fondeadero, i navegando en conserva con los buques *O'Higgins* i *Loa*, nos estableciéramos de crucero en el paralelo de Punta Angamos i a veinte millas distante de la tierra mas cercana.

Para cumplir debidamente estas instrucciones, salimos de Mejillones a la media noche, alcanzando a las 4 hs. A. M. de hoy el punto preciso de nuestra estadia.

Al aclarar el dia se avistó un humo que nos demoraba al SS. E., i sucesivamente un segundo cercano al primero; ambos, por lo visibles que se iban haciendo, los supuse de buques sospechosos, i en prevision de que fuesen enemigos, ordené desde luego levantar la mayor presion posible. Momentos despues, nuevos humos que aparecian en la misma direccion, no me dejaban duda alguna que

PARTE PUBLICADO  
DEL COMANDANTE LATORRE.

Comandancia del buque *Almirante Cochrane*.—Núm. 86.—Mejillones, octubre 8 de 1879. —Anoche, momentos despues que dejara US. este puerto, el señor Ministro de Marina me ordenaba por telégrafo zarpar del fondeadero, i navegando en conserva con los buques *O'Higgins* i *Loa*, nos estableciéramos de crucero en el paralelo de Punta Angamos i a veinte millas distante de la tierra mas cercana.

Para cumplir debidamente estas instrucciones, salimos de Mejillones a la media noche, alcanzando a las 4 hs. A. M. de hoy al punto preciso de nuestra estadia.

Al aclarar el dia se avistó un humo que nos demoraba al SS.E., i sucesivamente un segundo cercano al primero; ambos, por lo visibles que se iban haciendo, los supuse de buques sospechosos, i en prevision de que fuesen enemigos, ordené desde luego levantar la mayor presion posible. Momentos despues, nuevos humos, que aparecian en la misma direccion, no me dejaban duda alguna que

los buques *Blanco* i *Covadonga* perseguian en su retirada al norte a los de la marina peruana *Huáscar* i *Union*. Incontinenti ordené forzar las máquinas, gobernando a la vez rectamente sobre Punta Angamos, donde creia poder cortarles su derrota, obligándolos a empeñar el combate.

Apercibido de nuestra maniobra, el enemigo, que al principio se mantuvo a rumbo, seguro de la superioridad de su marcha, comenzó a dar muestras de sorpresa una vez descubierto su error. Despues de cambiar dos o tres veces la derrota, la *Union*, destruyendo el convoi, enmendó su proa al norte i siguió esa direccion a todo vapor, en tanto que el *Huáscar*, al parecer, se disponia a aceptar el combate.

En el acto, por medio de señales, ordené al señor comandante de la *O'Higgins* que emprendiera la persecucion de la corbeta, i lo propio en seguida al del *Loa*.

Persistiendo por mi parte en la maniobra que habia emprendido, reconocia, al estar a tres mil doscientos metros del monitor peruano, que éste me presentaba sus cañones abiertos tres cuartos de nuestra proa, por estribor. Esto no obstante, proseguí a cortarle su rumbo, en la conviccion que buscaba oportunidad de escapar. Eran entónces las 9 hs. 20 ms. A. M.

los buques *Blanco* i *Covadonga* perseguian en su retirada al norte a los de la marina peruana *Huáscar* i *Union*. Incontinenti ordené forzar las máquinas, gobernando a la vez rectamente sobre Punta Angamos, donde creia poder cortarles su derrota, obligándolos a empeñar el combate.

Apercibido de nuestra maniobra, el enemigo, que al principio se mantuvo a rubo, seguro de la superioridad de su marcha, comenzó a dar muestras de sorpresa una vez descubierto su error. Despues de cambiar dos o tres veces la derrota, la *Union*, destruyendo el convoi, enmendó su proa al norte, i siguió esa direccion a todo vapor, en tanto que el *Huáscar*, al parecer, se disponia a aceptar el combate.

En el acto, por medio de señales, ordené al señor comandante de la *O'Higgins* que emprendiera la persecucion de la corbeta, i lo propio en seguida al del *Loa*.

Persistiendo por mi parte en la maniobra que habia emprendido, reconocia, al estar a tres mil doscientos metros del monitor peruano, que éste me presentaba sus cañones abiertos tres cuartos de nuestra proa, por estribor. Esto no obstante, proseguí a cortarle su rumbo, en la conviccion que buscaba oportunidad de escapar. Eran entónces las 9 hs. 20 ms. A. M.

Al sentir pasar dos proyectiles por sobre nuestra borda, goberné directamente hácia el monitor, juzgando que este movimiento, a la vez que disminuía la distancia, amenazando al enemigo con el espolon, le obligaría a colocarse en una situación desventajosa, por cuanto debía venirse sobre el *Cochrane* o caer sobre estribor, presentando aquella parte de su buque hácia la cual, según informes, no podía dirigir la boca de sus cañones por defectos en su torre.

El *Huáscar*, a la distancia indicada, abrió sus fuegos, a los que solo contesté una vez colocado a dos mil doscientos metros, la que, por la dirección que seguíamos, comenzó a disminuir. El enemigo, continuando sus disparos, cayó sobre estribor, lo que me hizo gobernar paralelamente a él para continuar el combate en estos términos hasta que se llegó a estrechar la distancia a cuatrocientos cincuenta metros.

A las 10 hs. 10 ms., el *Huáscar* arrió la única bandera que izaba al pico del palo mayor; pero como el buque durante mas de dos minutos no detuviera su marcha, juzgué que la insignia habria caído i, en consecuencia, ordené continuar el fuego. Al sentir estos disparos se izó de nuevo la bandera a bordo del monitor i prosiguió paralelo con el *Cochrane*, hasta

Al sentir pasar dos proyectiles por sobre nuestra borda, goberné directamente sobre el monitor, juzgando que este movimiento, a la vez que disminuía la distancia, amenazando al enemigo con el espolon, le obligaba a colocarse en una situación desventajosa, por cuanto debía venirse sobre el *Cochrane* o caer sobre estribor, presentando aquella parte de su buque hácia la cual, según informes, no podía dirigir la boca de sus cañones por defectos en su torre.

El *Huáscar*, a la distancia indicada, abrió sus fuegos, a los que solo contesté una vez colocado a dos mil doscientos metros, la que, por la dirección que seguíamos, comenzó a disminuir.

El enemigo, continuando sus disparos, cayó sobre estribor, lo que me hizo gobernar paralelamente a él para continuar el combate en estos términos, hasta que se llegó a estrechar la distancia a cuatrocientos cincuenta metros.

A las 10 hs. 10 ms. A. M., el *Huáscar* arrió la única bandera que izaba al pico del palo mayor; pero como el buque durante mas de dos minutos no detuviera su marcha, juzgué que la insignia habria caído; i en consecuencia, ordené continuar el fuego. Al sentir estos disparos, se izó de nuevo la bandera a bordo del monitor, i prosiguió paralelo con el *Co-*

que, trascurridos diez minutos, el enemigo ejecutó la peligrosa maniobra de jirar sobre estribor, que solo me la pude explicar por alguna avería en la torre o en su timon.

A ese movimiento cerré la caña a babor para espolonear, sin disminuir, sin embargo, el andar de la hélice de estribor, porque si bien con esto conseguiria aumentar la rapidez de la caída, disminuía la marcha, que era sobre todo lo que nos importaba mucho conservar, atendida la del enemigo.

El *Huáscar* pudo pasar libremente por nuestra proa; pero este movimiento lo echó sobre el *Blanco*, que en ese momento avanzaba con lijereza hácia nosotros. Eran a la sazón las 10 hs. 25 ms. A. M.

El *Blanco*, en su rápido ataque sobre el monitor, se interpuso entre él i nuestro buque, de tal manera, que hubimos de jirar sobre babor i el *Blanco* sobre estribor, motivando así que la distancia entre el *Huáscar* i el *Cochrane* se aumentara de doscientos metros a que estaba, a mil doscientos. Ordené entónces forzar cuanto era posible nuestras máquinas, a la vez que el *Huáscar*, desesperando talvez de escapar a las fuerzas que ahora lo combatian, describió un arco de círculo i puso resueltamente proa al *Cochrane*. En el acto imité la maniobra del monitor, lo que visto por éste, cerró su caña a estri-

*chane*, hasta que, trascurridos diez minutos, el enemigo ejecutó la peligrosa maniobra de jirar sobre estribor, que solo me la pude explicar por alguna avería en la torre o en su timon.

A ese movimiento cerré la caña a babor para espolonear, sin disminuir, sin embargo, el andar de la hélice de estribor, porque, si bien con esto conseguiria aumentar la rapidez de la caída, disminuía la marcha, que era sobre todo lo que nos importaba mucho conservar, atendida la del enemigo.

El *Huáscar* pudo pasar libremente por nuestra proa; pero este movimiento lo echó sobre el *Blanco*, que en ese momento avanzaba con lijereza hácia nosotros. Eran a la sazón las 10 hs. 25 ms. A. M.

El *Blanco* en su rápido ataque sobre el monitor, se interpuso entre él i nuestro buque, de tal manera que hubimos de jirar sobre babor i el *Blanco* sobre estribor, motivando así que la distancia entre el *Huáscar* i el *Cochrane* se aumentara de doscientos metros a que estaba a mil doscientos. Ordené entónces forzar cuanto era posible nuestras máquinas, a la vez que el *Huáscar*, desesperando talvez de escapar a las fuerzas que ahora lo combatian, describió un arco de círculo i puso resueltamente proa al *Cochrane*. En el acto imité la maniobra del monitor, lo que visto por éste cerró su caña a estribor,

bor, alcanzando su popa a pasar franca de nuestro espolon cinco metros distante. Se aprovechó esta circunstancia para disparar una de nuestras piezas con puntería por depresion.

Como el *Huáscar* continuara jirando sobre estribor, el *Blanco*, que mas atras que nosotros hacia el mismo rumbo que anteriormente el *Cochrane*, aprovechó el momento para tambien espolonearlo, operacion que todavía una vez mas intentamos sucesivamente ambos blindados, pero sin alcanzar el objeto propuesto. Miéntas tenian lugar estos movimientos, nuestros fuegos continuaban, viéndose por fin el enemigo obligado a enderezar su proa al norte i rendirse en seguida, habiendo arriado definitivamente su bandera a las 10 hs. 55 ms. A. M., terminándose así este combate despues de una resistencia que enaltece el valor de los señores jefes, oficiales i tripulantes del monitor *Huáscar*.

Los proyectiles gastados por el *Cochrane* durante el combate, se estampan a continuacion:

- 45 granadas Pellisser de 9 pulgadas.
  - 12 id. de segmento de 20 libras.
  - 4 id. dobles de 7 libras.
  - 12 id. Shrapvell de 7 libras.
  - 560 cápsulas de ametralladoras.
  - 1000 id. de rifles.
- Nuestras punterías en jeneral fueron correctas i desastro-

alcanzando su popa a pasar franca de nuestro espolon cinco metros distante. Se aprovechó esta circunstancia para disparar una de nuestras piezas con puntería por depresion.

Como el *Huáscar* continuara jirando sobre estribor, el *Blanco*, que mas atras que nosotros hacia el mismo rumbo que anteriormente el *Cochrane*, aprovechó el momento para tambien espolonearlo, operacion que todavía, una vez mas, intentamos sucesivamente ambos blindados, pero sin alcanzar el objeto propuesto. Miéntas tenian lugar estos movimientos, nuestros fuegos continuaban, viéndose por fin el enemigo obligado a enderezar su proa al norte i rendirse en seguida, habiendo arriado definitivamente su bandera a las 10 hs. 55 ms. A. M., terminándose así este combate despues de una resistencia tenaz i vigorosa.

Los proyectiles gastados por el *Cochrane* durante el combate, se estampan a continuacion:

- 45 granadas Pellisser de 9 pulgadas.
  - 12 id. de segmento de 20 libras.
  - 4 id. dobles de 7 libras.
  - 12 id. Shrapvell de 7 libras.
  - 560 cápsulas de ametralladoras.
  - 1000 id. de rifle.
- Nuestras punterías en jeneral fueron correctas i desastro-

sus efectos, tanto entre los tripulantes del monitor como en su casco, según hemos podido apreciar en seguida; en cambio las del *Huáscar*, a pesar de su buena dirección, casi siempre pasaban altas, alcanzándonos en el casco solo cinco de sus proyectiles de a 300: uno en el blindaje de la batería, aflojando los pernos de la plancha respectiva por efecto de la concusión; otro en la aleta de estribor que destrozó el camarote del comandante, parte de la sala de armas, botica, cubichete de la máquina, pañol del piloto, yendo a salir por el lado opuesto; un tercero que perforó la proa a estribor metro i medio sobre la línea de agua, destrozó las cocinas, bita de babor de proa i otras averías pequeñas; el cuarto cerca de la línea de agua debajo del portalón de estribor, que no causó ningun daño por venir en dirección mui oblicua; i finalmente, el quinto, que se llevó el pescante de la gata de babor.

El fuego de ametralladora de la cofa del *Huáscar* nos cortó casi toda la maniobra de babor, perforó en varias partes la chimenea, como asimismo el blindaje de las cofas, quebró algunos vidrios de cubichete i atravesaron tambien algunos botes.

Las bajas experimentadas en la tripulación son las siguientes:

Herrero 1.º: Pedro Espinosa, herido gravemente por astilla-

sus efectos, tanto entre los tripulantes del monitor como en su casco, según hemos podido apreciar en seguida; en cambio las del *Huáscar*, a pesar de su buena dirección, casi siempre pasaban altas, alcanzándonos en el casco solo cinco de sus proyectiles de a 300: uno en el blindaje de la batería, aflojando los pernos de la plancha respectiva por efecto de la concusión; otro en la aleta de estribor que destrozó el camarote del comandante, parte de la sala de armas, botica, cubichete de la máquina, pañol del piloto, yendo a salir por el lado opuesto; un tercero que perforó la proa a estribor, metro i medio sobre la línea de agua, i destrozó las cocinas, bita de babor de proa i otras averías pequeñas; el cuarto cerca de la línea de agua, debajo del portalón de estribor, que no causó ningun daño por venir en dirección mui oblicua; i finalmente, el quinto que se llevó el pescante de la gata de babor.

El fuego de ametralladora de la cofa del *Huáscar* nos cortó casi toda la maniobra de babor, perforó en varias partes la chimenea, como asimismo el blindaje de las cofas, quebró algunos vidrios de cubichete i atravesaron tambien algunos botes.

Las bajas experimentadas en nuestra tripulación son las siguientes:

Herrero 1.º: Pedro Espinosa, herido gravemente por astilla-

zos en la pierna i muslo derecho.

Grumete: Domingo Johnson, herido gravemente por balas de ametralladora en el estómago i pierna.

Calafate: José M. Villarreal, gravemente herido por astillazos en la cabeza i pierna derecha.

Carbonero: Vicente Diaz, herido gravemente por astillazos en la cara i pierna derecha.

Soldado: Custodio Segura, gravemente por bala de ametralladora en la pierna izquierda.

Soldado: José M. Jofré, gravemente por bala de ametralladora en la rodilla derecha.

Carbonero: José R. Morales, levemente en la cabeza por astillazos.

En oficio aparte daré cuenta a US. del comportamiento observado por los señores jefes, oficiales i tripulantes del buque de mi mando. Por el momento me limito a anticipar a US. que en jeneral, la conducta de mis subordinados ha sido digna de los mayores elogios.

Dios guarde a US.—*J. J. La Torre*.— Señor comandante en jefe de la Escuadra.

zos en la pierna i muslo derecho.

Grumete: Domingo Johnson, herido gravemente por balas de ametralladora en el estómago i pierna.

Calafate: José M. Villarreal, gravemente por astillazos en la cabeza i pierna derecha.

Carbonero: Vicente Diaz, gravemente por astillazos en la cara i pierna derecha.

Soldado: Custodio Segura, gravemente por bala de ametralladora en la pierna izquierda.

Soldado: José M. Jofré, gravemente por bala de ametralladora en la rodilla derecha.

Carbonero: José R. Morales, levemente en la cabeza por astillazos.

En oficio aparte daré cuenta a US. del comportamiento observado por los señores jefes, oficiales i tripulantes del buque de mi mando. Por el momento me limito a anticipar a US. que en jeneral, la conducta de mis subordinados ha sido digna de los mayores elogios.

Dios guarde a US.—*J. J. La Torre*.— Al señor comandante en jefe de la Escuadra.

Como se vé, todas las variaciones pedidas i hechas, consisten solo en dos o tres palabras. Donde el parte primitivo decia: «una resistercia que enaltece el valor de los jefes, oficiales i tripulantes del monitor *Huáscar*», el segundo parte dice: «una resistencia tenaz i vigorosa». Esto fué todo.

El Gobierno no queria, sin duda, que en un documento

público i oficial se hiciesen elojios de los insultadores sistemáticos de nuestra patria, de nuestro ejército i de nuestra marina; de aquellos que en su despecho, mas dignos de lástima que de cólera, habian injuriado de una manera soez i cobarde la memoria de los héroes de Iquique, que habian despertado la admiracion del mundo entero. Por eso pidió el comandante Latorre que modificase su parte en ese pasaje; el comandante Latorre se limitó a cambiar dos palabras, despues de conservar el parte largo tiempo en su poder,—lo que esplica el considerable retardo de su publicacion,—i volvió a enviarlo al Supremo Gobierno sin cambiar en todo lo demas ni una sola letra.

Tal es la historia auténtica de los dos partes del comandante Latorre, que no son en realidad mas que uno solo, con algunas letras de diferencia;—confio en que la publicacion que de ellos he hecho bastará para poner término definitivo a las dudas i a las vacilaciones de los que, a menudo apesar suyo, se dejan influenciar por rumores que a fuerza de ser repetidos, llegan a pasar como la espresion de la verdad. Confio, sobre todo, en que la Historia, que debe ser mas serena, mas justa, mas precavida i mas investigadora que la multitud, no buscará en adelante sus relaciones entre los murmuradores i los noveleros, sino en el exámen detenido de los hechos i en la comprobacion de los documentos auténticos.

## CONCLUSIONES.

Antes de poner fin a este estudio, réstame solo agrupar sumariamente los puntos que en en él he tratado de demostrar, esponiéndolos como las conclusiones que se desprenden naturalmente de la larga esposicion de pruebas i de testimonios autorizados que he aducido.

I.—El plan del señor Sotomayor para capturar el *Huáscar* fué modificado sustancialmente a bordo de la escuadra. Las modificaciones, a las cuales se debe por completo el triunfo

de Angamos, fueron ordenadas por mí al comandante Latorre, i estaban basadas en otro plan que yo habia combinado con anterioridad al momento en que principiaron a recibirse los telegramas del señor Sotomayor, i que con anterioridad tambien a ese momento, habia ya comunicado al señor Lillo.

II.—El período mas interesante i decisivo del combate de Angamos, fueron los quince o veinte minutos que siguieron al momento en que la bandera del *Huáscar* se vió caer por primera vez, lo que se debió seguramente, no a ser arriada intencionalmente, sino a haberse cortado la driza que la sostenia, puesto que el monitor no paró su máquina ni sus fuegos, i volvió a izar inmediatamente su bandera.

Ahora bien, el *Blanco*, segun el testimonio unánime de todos los testigos presenciales, habia entrado en combate ántes de ese momento, i por consiguiente fué actor en la lucha durante su período mas enérgico i decisivo, contribuyendo poderosamente a la rendicion del *Huáscar*.

III.—El *Blanco* no entró en combate al espolon, ni trató en ningun momento de hacer uso de él. Al contrario, obedeció durante toda la accion a la idea fija de no echar a pique al monitor enemigo, sino obligarlo a rendirse i capturarle.

IV.—Al llegar al sitio de la contiénda, el *Blanco* detuvo sus máquinas para no estorbar los movimientos del *Cochrane* que se batia vigorosamente con el *Huáscar*, i esperó un momento oportuno para contribuir con su poder al desenlace del combate i a la pronta rendicion del enemigo.

En esta colocacion, el *Huáscar* se vino rápidamente i de improviso sobre él, para atacarlo con su espolon; el *Blanco* salvó el ataque, i maniobrando convenientemente, se puso en situacion de batir a su adversario, interponiéndose naturalmente entre el *Cochrane* i el *Huáscar*.

Esta maniobra no nos hizo perder ninguna ventaja, no ofreció peligro alguno de colision entre los blindados, ni procuró siquiera remotamente al *Huáscar* la posibilidad de escapar.

V.—Se ha atribuido falsamente al *Blanco* el disparo del *Huáscar* que hirió al *Cochrane* en su aleta de estribor, en

momentos en que este blindado presentaba ese punto al monitor.— como le presentó poco despues su popa. Es lógicamente imposible, a ménos de suponer un absurdo, que ese balazo haya sido del *Blanco*, porque en ese momento este buque tenia a un costado al *Huáscar*, i al otro costado opuesto al *Cochrane*, i por consiguiente, solo hacia uso de la batería que miraba al enemigo, i no de la que daba al otro blindado.

VI.—Son absolutamente falsas todas las suposiciones a que dió orijen la demora en la publicacion del parte del comandante Latorre, i el hecho de haberle sido devuelto su parte primitivo para que lo modificara. El comandante Latorre no hizo mas alteracion en su primer parte que cambiar dos palabras, que en nada se referian a los detalles del combate ni al gobierno del *Blanco* en él.

I aquí pongo fin a la tarea que me habia impuesto, mas ingrata i áspera para mí que el cumplimiento de los mas penosos deberes de mi profesion. Si hubiera algo en el mundo que pudiese amargar en mi espíritu la satisfaccion íntima i profunda de haber servido a mi patria, seria sin duda esta apelacion a la publicidad, ajena a mis hábitos i a mi carácter, para justificarme de cargos hechos con una violencia i una acritud que no tienen razon, i a veces con un desconocimiento de las cosas que llega a lastimar.

Sin embargo, no ha sido mi propósito único hacer una defensa personal; he querido tambien llevar alguna luz, alguna prueba, a la discusion que en la prensa i en la historia se ha abierto sobre los hechos de la guerra, i confio que en esta parte mi tarea no haya sido completamente estéril.

Los que tenian ya una idea preconcebido sobre el combate de Angamos i sus incidentes, podrán haberse dejado convencer o no con esta esposicion; pero yo que he juzgado de mi deber recojer todos los errores i las causas para analizarlos a la luz de los hechos, creo que, a su turno, es el primer deber de la historia dejarse convencer por la verdad.

---

El diario LA EPOCA de esta capital, en una série de artículos publicados como en contestacion al estudio que acaba de leerse, insiste en aseverar que el plan que produjo la captura del *Huáscar* fué dispuesto i ordenado esclusivamente por el señor Sotomayor, sin intervencion alguna de los jefes de la Escuadra, de los cuales, i especialmente del comandante en jefe, dice que ni siquiera tenian idea de los propósitos del señor Sotomayor ni del objeto de sus disposiciones.

He repetido ya que es imposible comprobar con documentos públicos la exactitud de las aseveraciones que yo he hecho sobre este punto, porque desgraciadamente no quedó constancia oficial, por la premura del tiempo, de las discusiones habidas a bordo, i de las resoluciones acordadas en ellas. Pero he repetido tambien que hai testimonios tan imparciales i fidedignos, que ante la opinion desapasionada valen por un documento oficial.

Entre ellos está principalmente el del secretario jeneral de la Escuadra, señor don Eusebio Lillo; no perteneciendo el señor Lillo al personal profesional de la Armada, su testimonio no puede ser tachado de interesado ni de parcial; i no teniendo tampoco responsabilidad alguna en los actos militares de la misma Armada, ofrece todas las garantías de independencia que hacen sério e incontestable ese mismo testimonio.

Por eso he pedido al señor Lillo la confirmacion de lo que dejo espuesto anteriormente con relacion al plan de capturar al *Huáscar*, i daré a continuacion su respuesta.

Dos son los puntos capitales que LA EPOCA ha puesto en duda, o mas bien que ha negado terminantemente: 1.º Que yo hubiese imaginado plan alguno para perseguir i capturar los buques enemigos; i 2.º Que despues de recibido el telegrama del señor Sotomayor que ordenaba al comandante del *Cochrane* cruzar a cincuenta millas al oeste de Mejillones, hubiese yo modificado esa disposicion, ordenando a dicho comandante que redujera esa distancia a solo quince o veinte millas.

He aquí, ahora, la carta que con este motivo he dirigido recientemente al señor Lillo, i la respuesta de este caballero:

«Sr. D. Eusebio Lillo.

Presente.

*Santiago, octubre 29 de 1882*

Apreciado señor i amigo:

Habiendo el diario LA EPOCA impugnado algunos puntos de mi manifiesto sobre el combate de Angamos, i necesitando comprobar la exactitud de lo que he aseverado con la palabra de las personas que fueron testigos de los hechos, me dirijo a Ud. para que se sirva contestarme a las preguntas siguientes:

1.<sup>a</sup> Si es verdad que el 7 de octubre, a las siete de la tarde, mas o ménos, i cuando se hacia desde el *Blanco* señales a la Escuadra para zarpar de Mejillones, el mayor de órdenes, capitán don Luis Castillo, avisó al comandante en jefe que el comandante del *Cochrane* recibia en esos momentos un telegrama del señor Ministro de la Guerra en campaña.

2.<sup>a</sup> Si es verdad que, habiéndose suspendido por esta noticia la salida de la Escuadra, hice llamar a bordo del *Blanco* al comandante Latorre, a fin de tomar conocimiento de aquel telegrama;

3.<sup>a</sup> Si es verdad que, reunidos en la cámara del *Blanco* los comandantes Molina, Castillo, Peña, Orella, i el secretario de la Escuadra, llegó el comandante Latorre, i dió por sí mismo lectura al telegrama del señor Ministro que ordenaba a la division lijera cruzar a cincuenta millas al frente de Mejillones;

4.<sup>a</sup> Si es verdad que, habiendo manifestado el comandante Latorre que le parecia poco acertada la dispesicion de ir a cruzar a cincuenta millas de Mejillones, i siendo tambien éste el parecer de todos los jefes presentes, yo ordené al comandante del *Cochrane* que redujese a quince o veinte millas la distancia que se le señalaba.

Agradeciendo a Ud. de antemano este servicio, quedo de Ud. atento seguro servidor i amigo.—*Galvarino Riveros*».

«Sr. D. Galvarino Riveros.

Presente.

*Santiago, octubre 30 de 1882.*

Apreciado señor i amigo:

Apelando a mis recuerdos, debo contestar afirmativamente las cuatro preguntas que Ud. me dirije en su estimable comunicacion fecha de ayer.

Lo que no podré precisar, es la hora a que se refiere la primera de esas preguntas.

Saluda a Ud. su atento seguro servidor i amigo.—*Eusebio Lillo*».

Como se vé, el señor Lillo confirma con su autorizada palabra los puntos de mi esposicion que han sido contradichos por LA EPOCA. Solamente, el señor Lillo no recuerda la hora exacta del momento en que se hacia desde el *Blanco* señales a la Escuadra para zarpar; mas este detalle no tiene importancia alguna, i si la tuviese, me bastaria para confirmarlo recordar las ya citadas palabras del señor Lillo en su *Esposicion* ántes nombrada, i que dicen testualmente:—«A las 7 P. M. de ese dia (del dia 7) i cuando se impartia a la Escuadra la órden de marcha».

Quedan, pues, comprobados los dos puntos siguientes:

1.º Que el dia 7 habia yo dado órden a la Escuadra para zarpar con direccion al sur.

¿Con qué objeto? Con el que ya he dicho en el curso de este estudio, i que confirma el señor Lillo en su *Esposicion*, cual era el de ir a buscar a las naves peruanas, llevando a las que estaban bajo mis órdenes en la formacion de *escalon en aleta*, que fué la misma en que se encontraron al dia siguiente, 8 de octubre, cuando fueron avistados el *Huáscar* i la *Union*.

Eso prueba que a bordo habia ya un plan de captura al

*Huáscar*, i que ese plan se habia principiado a poner en ejecucion.

2.º Que yo ordené al comandante del *Cochrane*, con la autoridad que me daba mi puesto, sin esperar la resolucion del señor Sotomayor, i juzgando profundamente desacertada la disposicion de este funcionario, reducir a 15 o 20 millas la distancia fijada por él al crucero del *Cochrane* frente a Mejillones. Ya he manifestado tambien que a esta modificacion se debió esclusivamente la captura del monitor enemigo, i que las órdenes del señor Sotomayor, a haberse cumplido sin observacion por parte de la Escuadra, habrian traído por consecuencia inevitable una nueva escapada del *Huáscar*.

Dejando con esto confirmados los únicos puntos de este estudio que han sido objetados, solo me resta declarar que será ésta la última vez que acuda al tribunal de la publicidad. Descanso tranquilo en el juicio del público i de la historia, cuyos fallos serán ahora mas exactos despues de haber oído a todas las partes, i cuyo criterio he procurado ilustrar en algo, esponiendo la verdad sincera de los hechos.

Galvarino Riveros.





# COMBATE DEL 8 DE OCTUBRE

SEGUN EL COMANDANTE LATORRE.

(Copia exacta autenticada).



