

October 1879

The other steering gear having been
The man of this
head -
The first thing we done was to
a
and replace another purchase to
harbour on port
and clear away the tackle we had
to
ropes were laying all over and

DIARIO DE EDWIN JOHN PENTON

A bordo de la Fragata Blindada Cochrane
1878 - 1882

Transcripción del original de Roger D. Clark



Andrés Contador Zelada

DIARIO DE
EDWIN JOHN PENTON
A bordo de la Fragata Blindada Cochrane
1878-1882

Transcripción del Original
Roger D. Clark

Traducción, Adaptación y Comentarios
Andrés Contador Zelada

Corporación Patrimonio Marítimo de Chile
2017

Autor

Andrés Contador Zelada

Diseño Portada

Erna Becerra González

Diagramación

Paula León Martino

ISBN

978-956-09016-1-3

Propiedad Intelectual

Nº 283.269

Primera Edición 300 Ejemplares

Noviembre 2017

Imprenta de la Armada

Índice

Introducción versión en español.....	5
Introducción y Prefacio versión británica.....	9
Biografía de Edwin John Penton.....	17
Aclaraciones previas al lector.....	19
El Diario de Edwin John Penton.....	21
Anexos	
I. Documentos Contractuales de Edwin Penton con la Marina de Chile ..	157
II. Ficha Técnica e Hitos de la Fragata Blindada “Cochrane”	167
III. Cuadro Comparativo de Fuerzas Navales.....	171
IV. Partes Oficiales Batalla Naval de Angamos.....	173
V. Diagrama de Daños sufridos por el “Huáscar” en Angamos.....	189
VI. Glosario de Términos Náuticos.....	195
Bibliografía de Apoyo para Notas y Comentarios.....	207

Introducción

En el año 2011, encontrándome como Director del Museo Corbeta Esmeralda en el puerto de Iquique, llegó a mis manos una copia en inglés, de la transcripción del Diario de Vida de un marino británico que había estado al servicio de Chile durante la Guerra del Pacífico, más específicamente entre 1878 y 1882. Se trataba del **Oficial de Mar de 1ª Clase Edwin John Penton**, quien se desempeñó durante el periodo mencionado, como Carpintero Jefe a bordo de la Fragata Blindada “*Cochrane*”, una suerte de lo que hoy conoceríamos también, por los alcances de sus tareas, como Encargado de Control de Reparaciones y Averías (C.R.A). En una rápida ojeada de los escritos, me percaté de la riqueza del relato, tanto por lo descriptivo, como por lo inédito y vivencial. Me hice la promesa de poder traducirlo alguna vez, objeto pudiese estar disponible para historiadores y otros investigadores históricos, aficionados a la historia naval. No obstante lo anterior y por la carga laboral propia de mi puesto, este proyecto fue quedando postergado hasta que, a mediados del año 2016, decidí contactar a quien había hecho la transcripción de los manuscritos originales, Roger D. Clark del Condado de Surrey, Inglaterra, para solicitar su venia en este empeño. Lo primero, fue recurrir a los antecedentes que el propio Clark entregaba en su Introducción y Agradecimientos, llegando a dar con una dirección postal. Hecho el contacto epistolar inicial, que derivó luego en un intercambio de mails, éste accedió gustoso a apoyar mi iniciativa de traducir el diario y de darlo a conocer en Chile.

Para contextualizar un poco, antes de seguir avanzando, la transcripción que llegó a mis manos correspondía a una versión hecha el año 2001, impresa y encuadernada de manera más bien artesanal y que, según palabras del Sr. Clark, tuvo un tiraje de sólo un número muy limitado de ejemplares (20 copias), quedando algunos de ellos en poder de la familia del Sr. Clark (descendientes de Edwin Penton); otro en el Museo Naval de Callao, Perú; otro en el Museo Marítimo Nacional de Chile y un último ejemplar, en poder de la Universidad del Condado de Hull, Reino Unido, lugar de construcción de los blindados chilenos, en la década de los 70's del siglo XIX.

Sobre los manuscritos, desde el fallecimiento del Sr. Penton, acaecido en la ciudad de Southampton en 1888, éstos habían pasado de generación en generación hasta el presente. Durante todos estos años, además de entregarse religiosamente los apuntes de este hombre, casi como una reliquia familiar, nadie le había prestado mayor atención a su contenido. No es sino hasta 1986, cuando los textos pasan a manos de Roger D. Clark, tataro nieto de Edwin Penton. El Sr. Clark iniciaría entonces, un largo proceso de intentar descifrar y transcribir los manuscritos que, al no ser él mismo marino de profesión, poco conocedor de la Guerra del Pacífico, ajeno a la toponimia de los lugares mencionados y del nombre de los participantes, le tomaría varios años de trabajo el llevarlos al papel.

Cuando se piensa que la Guerra del Pacífico es un tema agotado, salen a la luz nuevas publicaciones o reediciones de antiguos libros, que despiertan el interés de las nuevas generaciones de compatriotas. Como prueba están, por ejemplo:

- “*Crónicas de Guerra: Relatos de un ex-combatiente de la Guerra del Pacífico y de la Revolución de 1891*” del Mayor de Ejército (R) Arturo Olid Araya, editado originalmente en 1999 y actualmente en su **5ª edición.**
- “*La Guerra del Pacífico en imágenes relatos y testimonios*” de Rafael Mellafe y Mauricio Pelayo, editado originalmente en 2007 y actualmente en su **8ª edición.**
- “*El Combate de Iquique*” de Eloy Caviedes, editado originalmente en el año 2007 y actualmente en su **2ª edición.**
- “*Un Veterano de tres Guerras*” de Guillermo Párvex, sobre los escritos del Teniente Coronel José Miguel Varela, actualmente en su **13ª edición.**
- “*Días de Cautiverio (Diario de Campaña de 1879)*” de Manuel Bulnes Pinto, con Prólogo y Notas de Mauricio Pelayo, editado en 2016 y actualmente en su **2ª edición.**
- “*Mitos y verdades de la Guerra del Pacífico*” de Rafael Mellafe, publicado en 2016 y que va en su **3ª edición.**

Mención aparte merece el libro “*Seis años de vacaciones. Recuerdos de la Guerra del Pacífico 1879-84*” del Mayor “*inválido*” Arturo Benavides Santos, publicado originalmente en 1927, que en su época tuvo al menos 3 ediciones y que redescubierto por la Editorial Francisco de Aguirre, en la década de los 70’s, tiene su **8ª o 9ª edición**, el año 2016.

Dentro de estos libros mencionados, el relato vivencial parece ser el factor común de su éxito y pasados casi 140 años del inicio de las hostilidades, el hallazgo de testimonios inéditos pareciera ser casi un milagro, pero ellos ocurren y prueba de aquello, está en el Diario de Edwin J. Penton.

Pero, ¿por qué son importantes los escritos de Penton y por qué se estima necesario el traducirlos al español?

Porque fue testigo ocular, de primera fuente, de la mayoría de los hechos que relata, constituyéndose en una fuente primaria para historiadores. Porque a diferencia de los libros testimoniales antes mencionados, todos escritos por oficiales chilenos, Penton nos da la doble perspectiva de su visión como extranjero y como “*Warrant Officer*” (Oficial de Mar de 1ª Clase). Porque nos muestra, además, cómo los marinos extranjeros, al servicio de Chile, se identificaron de tal modo con nuestra causa, que la sintieron como propia. Porque nos da la mirada más técnica y también humana de los acontecimientos, la solución de los problemas cotidianos, el cansancio, la incertidumbre y la cercanía a Dios, que sienten los hombres en situaciones de apremio.

Penton también nos refresca, nos confirma y en algunas muy contadas ocasiones, nos contradice las versiones históricas oficiales y aquellas versiones del imaginario popular, sobre determinados acontecimientos de la Campaña Naval, todo en un lenguaje espontáneo, en ocasiones muy crudo y siempre aportando datos inéditos e interesantes.

Porque siendo él de un nivel de educación y cultural, superior a la media de las tripulaciones de la época y habiendo sido parte de la vida de la Fragata Blindada “*Cochrane*”, desde que estaba en las etapas finales de su construcción en Hull (de hecho, hace mención de haber prestado servicios a la Marina de Chile a/c de 1875), tiene una opinión bien formada y fundamentada sobre los acontecimientos que le toca vivir y sobre las capacidades y limitaciones de su buque.

En la traducción y adaptación de los textos de Edwin Penton, desde el inglés al español, se empleó la terminología náutica nacional, adicionando además, información biográfica del propio Penton y antecedentes técnicos de la Fragata Blindada “*Cochrane*”; así como también, un Cuadro Comparativo que incluye los otros buques de guerra mencionados, tanto chilenos como peruanos. Se recurrió también a fotografías de la época y eventualmente a otros testimonios, como Partes Oficiales, para complementar, comparar y contextualizar el relato del marino británico. Un aspecto muy importante, como elemento clarificador y quizás el mayor aporte del suscrito, fueron las notas al pie y la adición de información disponible en los diferentes archivos de la Armada como el Archivo Histórico de la Armada y el Archivo de la Dirección General del Personal de la Armada, como documentos contractuales y decretos del afectado y otros.

Llamará tal vez la atención de los lectores, las extensas y repetidas “*faenas de carbón*” de los buques, pero no hay que olvidar que la eficiencia (consumo v/s rendimiento) de las máquinas en la época, no era de las mejores y en más de una ocasión, los buques debieron ser auxiliados y remolcados por falta de combustible. Así también, como muy bien lo expresa el historiador CN (Ret.) don Carlos Tromben Corbalán, los constantes movimientos y cambios de fondeadero durante los extensos periodos de bloqueo, como fue el caso de Arica y Callao, derivados de la amenaza latente de ataques nocturnos con torpedos y otros ingenios explosivos, obligaba a los buques a tener que abandonar sus fondeaderos diurnos en bahías, puertos y caletas y mantenerse “*sobre las máquinas*” durante las noches. Esto produjo un desgaste en las propias máquinas, gran consumo de carbón y cansancio en las dotaciones.

De modo de respetar al máximo la estructura e integridad de la obra que llegó a mis manos, decidí también mantener y traducir, tanto la Introducción como el Prefacio, escritos por el señor Roger D. Clark.

Como anexo final, va un glosario de términos navales, que permitirá a los menos avezados en la nomenclatura náutica, poder entender mejor el relato.

No quiero terminar estas palabras, sin agradecer a quienes hicieron posible este trabajo como el Sr. Roger D. Clark, por su generosidad al permitir su edición en Chile; al Museo Marítimo Nacional y al Archivo Histórico de la Armada, por darme acceso y permitirme reproducir fotografías y documentos valiosísimos; al Sr. Mauricio Pelayo González, amigo personal e investigador histórico de la GDP, quien me aportó con datos biográficos de varios marinos chilenos, que son apenas conocidos; al historiador y amigo, Fernando Wilson Lazo, por tener la paciencia de revisar el borrador de la traducción, asistirme con aportes y comentarios y también, por “*salvarme*”, cuando mi inglés quedó en deuda y finalmente, a la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile, mi casa, por apoyar y financiar esta obra.

Andrés Contador Zelada
Valparaíso, Octubre 2017

Introducción

versión británica

Tía Kitty no era realmente mi tía – de hecho ella era prima mía en 2º grado por adopción. Mi madre había sido llevada a vivir a Guernsey en las Islas del Canal, siendo una niña en 1906 y vivió allí con sus dos hermanos y primos “*adoptados*”, hasta que se acercaba a la edad de dejar la escuela, en 1919. Como mi madre y Kitty - Kathleen Hooper - habían sido criadas casi como hermanas, seguía habiendo un vínculo estrecho entre las familias cuando se separaron, a pesar de las noventa millas del Canal de la Mancha entre St. Peter Port y Southampton, donde mi madre finalmente se estableció. El padre adoptivo de Kitty era William Peter Hooper, el segundo hijo de Susannah Elizabeth Hooper (nombre de soltera Penton), la hija del escritor del diario (Edwin Penton). En la página 84 de su diario, Edwin John Penton se refiere a su única hija, Susannah, dando a luz a su primer nieto a principios de 1881, Edwin John Hooper, llamado así por su abuelo. Dos años más tarde nació William Peter Hooper, el padre adoptivo de Kitty y en 1887, nació mi propia abuela Susannah Hooper (nombrada así en honor a su madre).

La Tía Kitty reconoció mi amor por coleccionar cosas y cuando llegó el momento, hace 15 años¹, de confiar el diario de su bisabuelo a la próxima generación, lo hizo sabiendo que sería apreciado. De hecho, ha engendrado en mí un gran interés en la genealogía y en la historia.

Mi tatarra abuelo, Edwin John Penton, parece haber escrito su diario casi como un proyecto. Tal vez eso es lo que motiva a la mayoría de los diaristas - la disciplina de registrar los acontecimientos cotidianos de la vida - no con el deseo

¹ Dado que el Diario fue originalmente publicado por Roger Clark en el año 2001, él se refiere entonces a que los manuscritos le fueron entregados en 1986.

de dejar atrás un registro de un estilo de vida, para el disfrute de las generaciones posteriores, sino con el propósito de hacer que el paso del tiempo sea un poco más significativo, de lo que de otra manera sería. Algunos tienen fe en un Dios y Edwin, sin duda parecía tener esto, para proporcionar ese sentido de propósito. Otros, a pesar de que pueden tener una amplia fe, también pueden obtener un profundo sentido de satisfacción por el uso de la palabra escrita. Edwin parecía tener mucho placer en registrar sus actividades diarias, hasta el punto de recurrir a la pluma mientras esperaba o incluso poco después, una sangrienta batalla. Otros son meticulosos y ven el diario como un medio de regular sus destinos y Edwin fue, sin duda, minucioso en todo lo que hizo.

Tal vez lo escribió para combatir la ansiedad y el aburrimiento de su dedicado servicio o simplemente, para entregarlo a su esposa e hija, cuando él volviera a casa después de un largo período de ausencia en un país extranjero. Por lo tanto, sea cual sea su motivación para escribir su diario, a través de los buenos y los malos tiempos, ha dejado un registro casi único de un período de guerra entre tres países sudamericanos, que no ha sido antes registrado, con tanto detalle, por un europeo.²

He transcrito minuciosamente el Diario de Edwin, exactamente como él lo escribió hace ciento veinte años. He utilizado su ortografía y gramática, a pesar de que frecuentemente comete errores simples. Algunas palabras que él habitualmente deletrea incorrectamente, “*beech*” para “*beach*” (playa), “*Pelican*” para “*Pelican*”, “*raming*” para “*ramming*” (espolonear) y muchos otros usos erróneos de la doble letra en su escritura. Nada de esto ha eliminado el placer de seguir su vida cotidiana. A veces la lectura no fluye según lo previsto, pero en algunos casos, sus idiosincrasias agregan deleite, mientras fonéticamente deletrea mal una palabra. Para facilitar el uso de las referencias, he utilizado la ortografía correcta en el índice.³

Sé que los historiadores navales estarán ansiosos por comparar la versión de Edwin J. Penton de la Guerra del Pacífico con los escritos contemporáneos, porque pocos informes personales fueron escritos por ciudadanos extranjeros. Edwin fue un verdadero victoriano y su presencia en Chile, Perú y Bolivia, en un momento en que la influencia de los victorianos estaba en su apogeo, puede aportar a la

2 Sin restarle mérito alguno al relato de Edwin Penton, el Sr. Clark desconoce que, durante las etapas previas a las batallas que culminaron con la captura de Lima, las fuerzas navales extranjeras en presencia, obtuvieron el permiso de ambos beligerantes, para desplegar Observadores Militares asignados a los Estados Mayores de Chile y Perú. Es así como oficiales navales del Reino Unido, Estados Unidos, Francia e Italia, participaron en esa etapa de la campaña, elevando sendos informes a sus respectivos mandos; incluso, dos de ellos, publicaron posteriormente libros al respecto; a saber: “Six Weeks with the Chilian Army. Being a short account of a march from Pisco to Lurin and of the attack on Lima” by William D. Acland, Commander, Royal Navy (1881) y el otro: “Souvenirs d’une Mission a l’ Armée Chilienne. Batailles de Chorrillos et de Miraflores” par M. Le Léon, Lieutenant de Vaisseau (1883). Este último publicado en Chile por la Editorial Francisco de Aguirre en 1969, con el título de “Recuerdos de una Misión en el Ejército Chileno”.

3 Dado que se ha hecho la traducción al español y se han corregido todos los nombres, éste apéndice no se agregó al presente trabajo.

historia escrita de estos tres países. Pueden descubrir hechos desconocidos sobre esta sangrienta disputa en América del Sur, tan dominada por las batallas navales y los bloqueos de dos marinas enemigas ambas, en gran parte, construidas y mantenidas por industriales victorianos. Algunos de los encuentros son entre los acorazados, naves que evolucionaron rápidamente durante ese período y la captura del monitor “*Huáscar*”, fue titular de prensa en todo el mundo. El informe de daños de Edwin Penton y los detalles de las subsiguientes reparaciones supervisadas por él, fueron ampliamente analizados para establecer la efectividad de la nueva torre giratoria y técnicas de blindaje. Algunos de los sistemas empleados se encontraron tristemente deficitarios como se puede ver en el informe británico, después de la Batalla de Angamos.

Para ayudar a que estos asuntos sean mejor apreciados, he incluido algunas especificaciones técnicas, que al menos serán de interés para los marinos. Esta información ha sido generosamente proporcionada por Juan del Campo de Lima, Perú, quien ha pasado muchos años investigando y escribiendo sobre la historia de la Armada Peruana. Su trabajo es presentado a Emisarios Navales y Comandantes de Buques (británicos) que visitan el Perú moderno. Otros detalles han sido amablemente proporcionados por el Museo Naval y Marítimo de Chile, con sede en Valparaíso, donde se escribió gran parte del diario de Edwin. Ellos han proporcionado, muy amablemente, los antecedentes de los contratos originales entre Edwin Penton y John Wakeham con el Gobierno chileno, junto con las listas de oficiales y tripulantes que sirvieron en el “Almirante Cochrane”.

Las fotografías y los detalles técnicos de los buques involucrados en esta guerra, contribuyen a la comprensión de los acontecimientos registrados en el diario de Edwin y aunque pueden parecer menos impresionantes que los buques de guerra de hoy, estaban técnicamente avanzados para su tiempo y eran muy temidos por sus oponentes. Como Edwin registra en muchas ocasiones, su buque, el “*Cochrane*”, está constantemente buscando enfrentarse con el “*temido Huáscar*”. Cuando finalmente se encuentran en batalla, sus apuntes en el diario ilustran precisamente, por qué temían tanto el enfrentamiento.

Espero que disfruten leyendo este diario tanto como yo he disfrutado transcribiéndolo.

Roger D. Clark

Prefacio versión británica

La Guerra del Pacífico

Este capítulo, tomado de los escritos de Juan del Campo (adaptados por mí)¹, provee el trasfondo político de la declaración de Guerra entre las tres naciones involucradas en la Guerra del Pacífico.

“En abril de 1879, las jóvenes repúblicas sudamericanas del Pacífico, Perú y Chile, iniciaron una guerra larga, sangrienta y muy costosa, cuyo origen estaba en la política emprendida por el Gobierno chileno hacia el territorio de Atacama, entonces bajo la soberanía de Bolivia. Treinta años antes, los tres países habían estado involucrados en la llamada Guerra de la Confederación, un conflicto por el dominio comercial de las costas occidentales de América del Sur.

Poco después de emerger como naciones independientes, Chile y Bolivia impugnaron la frontera que los dividía en la franja costera. La interpretación chilena estableció que su territorio se extendía hacia el Norte hasta la latitud 23° Sur, mientras que Bolivia mantenía su latitud 26° Sur. La situación se complicó más cuando se descubrieron importantes depósitos de salitre - nitrato utilizado como fertilizante y para la producción de pólvora - en el territorio en disputa. En 1866, los gobiernos de La Paz y Santiago resolvieron sus diferencias territoriales suscribiendo un tratado que estableció la frontera en el paralelo 24° de latitud Sur y acordaron una división igual de las ganancias del nitrato exportado, entre los paralelos 23 y 25. Sin embargo, el acuerdo no resultó ser satisfactorio para las nuevas autoridades bolivianas, porque fue firmada por Mariano Melgarejo, un dictador influenciado obviamente por intereses chilenos. En consecuencia, en 1872 se llevó a cabo una revisión y en 1874, se firmó un nuevo tratado que contemplaba que Chile renunciaba a los beneficios económicos de la explotación de los yacimientos minerales en el área comprendida entre los paralelos 24 y

1 Se refiere a Roger D. Clark.

25. A cambio, Bolivia se comprometía a no aumentar los impuestos sobre las exportaciones de nitrato durante los siguientes 25 años, hasta 1899.

La jurisdicción boliviana sobre Atacama permaneció, sin embargo, más bien como un elemento nominal. La presencia chilena fue abrumadora; su población superó ampliamente a los bolivianos y sus empresas dominaron la economía del territorio. La autoridad política boliviana era imposible de ejercer, debido a las enormes distancias que separaban esa región, de la sede del Gobierno en La Paz.

En febrero de 1878, el Congreso boliviano, confiando en su soberanía sobre Atacama, impuso a la Compañía Chilena “*Salitres y Ferrocarril de Antofagasta*” un impuesto de diez centavos de Peso sobre cada quintal de nitrato que exportaba. La Compañía chilena rechazó tal imposición, considerándola una violación al tratado de 1874 y en vez de apelar a un tribunal civil, la objetó a través de su gobierno. La Cancillería chilena solicitó a las autoridades bolivianas, la derogación del impuesto o llevar el asunto a arbitraje. Bolivia se negó, afirmando que era un asunto interno y no el objeto de un arbitraje. Chile no aceptó tal explicación e insistió en sus demandas. Como Bolivia no rescindió su decisión, en enero de 1879 el Gobierno chileno, tras buscar sin éxito un arbitraje para resolver la disputa, despachó al puerto de Antofagasta, a modo de disuasión, el acorazado “*Blanco Encalada*”. El 1 de febrero, Bolivia, en protesta por la presencia del buque de guerra en sus aguas territoriales, anunció que las empresas chilenas serían confiscadas y subastadas en dos semanas.

La reacción chilena fue inmediata y severa. El 12 de febrero, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, envió a su Cónsul General en Antofagasta la siguiente comunicación: “*En unas pocas horas más, las tierras que nos pertenecían antes de 1866, serán ocupadas por las fuerzas marítimas y terrestres de la República y vuestra Excelencia asumirá el cargo de gobernador político y civil de ese territorio*”.

En la fecha fijada para la subasta, siguiendo órdenes directas del Presidente de Chile, una fuerza de 700 soldados desembarcó en Antofagasta. Las tropas no encontraron ninguna resistencia organizada y pronto extendieron su control a las ciudades costeras adyacentes y reclamaron los territorios para Chile. El 1 de marzo de 1879, el gobierno boliviano denunció la ocupación y cesó las relaciones diplomáticas y comerciales con Chile. Efectivamente, la guerra había comenzado, pero el poder económico, geográfico y estratégico de Chile superaba con creces el de Bolivia, por lo que Bolivia pidió ayuda a su vecino del Norte, Perú, de acuerdo con un tratado secreto defensivo, que ambas potencias habían suscrito en 1873.

Cuando las noticias sobre la ocupación chilena de Antofagasta llegaron a Lima, la capital del Perú, hubo indignación general y la mayor parte de la población, estimulada por la prensa, exigió la intervención del Perú. El presidente

peruano, consciente de la debilidad militar del país, decidió evitar el conflicto enviando un emisario para mediar entre Chile y Bolivia. Su nombre era José Antonio de Lavalle, un diplomático muy talentoso. El enviado peruano llegó a Valparaíso el 4 de marzo de 1879 y recibió una recepción hostil. Presentó al Gobierno chileno un plan de paz, que incluía las siguientes disposiciones: Chile y Bolivia someterían sus diferencias territoriales a un árbitro y Bolivia dejaría sin efecto el impuesto de 10 centavos sobre las exportaciones chilenas de salitre. La opinión pública chilena rechazó esta propuesta. Las muchedumbres atacaron al consulado peruano y Lavalle tuvo que ser escoltado a un hotel, para su seguridad. En su próxima reunión con el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, se le preguntó sobre la naturaleza del tratado de defensa “*secreto*” entre Perú y Bolivia. Las cosas se complicaron después de que Bolivia declaró la guerra a Chile y pidió al Perú que cumpliera sus compromisos, de acuerdo con este Tratado. A través de su Ministro en Lima, Joaquín Godoy, Chile pidió al Perú declarar su neutralidad en la guerra con Bolivia. El presidente Prado, hombre de honor y político después de todo, llegó a la conclusión de que era imposible. El 3 de abril de 1879, Chile rompió las relaciones diplomáticas con Perú y dos días después declaró la guerra.

Es difícil evaluar si, bajo las condiciones imperantes en ese momento, el Perú procedió apropiadamente involucrándose en un conflicto extranjero para honrar su compromiso internacional. Moralmente, su desempeño fue impecable. Pero el Perú no estaba preparado para enfrentar un conflicto de esas proporciones; el aliado era extremadamente débil y el enemigo muy fuerte. Pero el Perú se encontró en una posición difícil, quería ser un mediador sincero en la disputa; pero por otro lado, permaneció estoicamente fiel a su compromiso militar con una de las partes involucradas, generando así resentimientos y hostilidades y el altercado se hizo inevitable. Chile había declarado la guerra al Perú.

Era evidente, desde el principio, que la guerra debía desarrollarse en el mar, porque el control del dominio marítimo, era fundamental para garantizar el éxito de las operaciones terrestres de los combatientes, incluidas las comunicaciones, el desplazamiento de tropas, los desembarcos y el aprovisionamiento, a lo largo de las extensas costas del Pacífico Sur. No era necesario ser un estratega para entender que el país que controlara el mar, ganaría el conflicto. La primera fase, de lo que se conocería como la Guerra del Pacífico, iba a ser marítima”.

Biografía de Edwin John Penton



Edwin John Penton nació en Southampton en 1834, donde vivió con sus padres cuando era niño. Se capacitó como Constructor o Inspector Naval y cuando en 1858 se casó en la iglesia del Shipwright Guild en Portsea (Portsmouth), fue empleado en los astilleros navales adyacentes. Su única hija Susannah Elizabeth nació en 1860 y no se supo nada sobre la familia durante la siguiente década, hasta que se les descubre viviendo en Hull, Yorkshire, en

1874. Elizabeth, la esposa de Edwin, ahora dirige una tienda en un área de clase trabajadora cerca de Earle's Shipbuilding y Engineering Company Limited, el mayor astillero de construcción naval en el río Humber¹.

En 1872, este astillero fue encargado por el Gobierno chileno, para construir dos acorazados de batería central de 3,370 toneladas, diseñadas por Sir Edward Reed. El "*Cochrane*", siendo el primero de ellos, fue botado al agua el 25 de enero de 1874 y entregado, incompleto a Valparaíso, en diciembre de ese año. El segundo, el "*Valparaíso*", más tarde conocido como el "*Blanco Encalada*" (denominado "*Blanco*" en el diario), fue entregado completo dos años después. El "*Cochrane*" regresó a Hull para terminar con su equipamiento, en enero de 1877 y fue entregado a Chile, más tarde, ese año.

Edwin refiere en su diario, el haber comenzado su servicio para la Armada de Chile el 1 de junio de 1875 y se conjetura que fue empleado en Hull como Inspector Técnico de Obras para representar los intereses del Gobierno chileno, durante la construcción del buque. Probablemente viajó a Valparaíso con el barco, cuando finalmente fue entregado completo a finales de 1877, para su entrega a la Armada de Chile. Su primer contrato de 2 años con la Armada de Chile, como Carpintero 1º asignado al "*Cochrane*", comenzó el 14 de febrero de 1878. Esto fue extendido más adelante, mediante negociaciones, pero eso será revelado mientras su diario avanza a través de los años de guerra y detalles de sus contratos, están en el anexo correspondiente.

El viaje de Edwin al hogar de su familia, que ahora vivía en Greenwich, Londres, fue a bordo del buque de la Pacific Steam Navigation Co. "*Chala*". Era un buque de vapor aparejado como fragata, propulsado por hélice, con una velocidad media de 9 nudos. Viajó en primera clase, lo cual se ajustó a la manera en que se condujo durante todo su servicio con la Armada de Chile.

Edwin Penton murió de cáncer el 4 de noviembre de 1888, en Southampton, a la edad de cincuenta y tres años. Su esposa Elizabeth, vivió en Southampton con su hija y sus nietos hasta 1907, cuando murió de influenza, de setenta y dos años. En su certificado de defunción, su ocupación está orgullosamente señalada como "*La Viuda de Edwin John Penton, un Constructor e Inspector Naval al Servicio del Gobierno Chileno*".

Roger D. Clark

1 Astilleros británicos fundados en 1853 por Charles y William Earl con el nombre de C and W Earl. En 1865 se convirtió en el segundo astillero más importante. En 1871 se transforma en un consorcio y pasa a denominarse Earle's Shipbuilding and Engineering Co., donde Sir Edward Reed fue Chairman hasta 1874. La compañía existió hasta 1932. (Fuente: http://www.gracesguide.co.uk/Earle%27s_Shipbuilding_and_Engineering_Co.)

2 Buque construido en 1878, de 598 toneladas de desplazamiento, destinado al transporte en la Costa Oeste del Pacífico, pero también cubrió rutas transatlánticas. (Fuente: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/pacific.shtml>).

Aclaraciones del traductor para los lectores de la versión en español

1. El texto original fue concebido y desarrollado como un “*Diario*” y un registro personal, de los hechos que al autor le parecieron más relevantes, desde el punto de vista de los acontecimientos de la guerra y también, para consignar su estado físico y anímico. Por lo anterior, no hay tanta prolijidad en la sintaxis y redacción; debido a eso, me he permitido adicionar ciertos conectivos, signos de puntuación (comas y puntos seguidos), para no dejar párrafos tan extensos de leer. Asimismo se completó, con el dato entre paréntesis, el nombre de los buques, que eran de carácter compuestos. Pej. “*Matías Cousiño*”.
2. Habiéndose escrito originalmente el texto en inglés, nos enfrentamos al problema de la forma en que Penton escribía la denominación de los diferentes lugares de Chile y Perú, los nombres de los buques y los mismos nombres de determinados actores, a medida que éstos iban saliendo a escena y como le “*sonaban*”; tema que se complejizó con la transcripción del Sr. Roger Clark, al no estar familiarizado él con ninguno de ellos.
3. Con los nombres de todos los buques, ya corregidos y en especial, para distinguirlos de aquellas localidades coincidentes con los mismos o de personajes, se optó por agregarles comillas. Por ejemplo: “*Chile*”. Asimismo y a diferencia del uso anglosajón, en que todos los buques reciben el trato de “*she*” (ella), se utilizó el pronombre masculino y femenino, dependiendo del tipo de buque; así tenemos, por ejemplo: “*el*” blindado y “*el*” transporte y por otras parte, “*la*” fragata y “*la*” corbeta, según corresponda.
4. En cuanto al tema de las fechas, Penton normalmente solía poner el mes al principio de cada uno de ellos y luego, sólo el día de la semana y la fecha en forma numérica. Para facilitar la lectura, se normalizó todo poniendo en cada entrada, el día de la semana, la fecha y el mes. Por ejemplo: Miércoles 1º de

octubre. Cuando eventualmente, aparezca además el año, luego del mes, es porque Penton así lo señaló de manera expresa; por ejemplo: Domingo 14 de septiembre de 1879.

5. Se ha indicado explícitamente y mediante notas al pie, donde corresponda, los lapsos de tiempo en que Penton dejó de llenar su diario, de modo que no se piense en omisiones de la traducción.
6. Finalmente, todos los juicios de valor que aparecen en el texto, corresponden a apreciaciones del propio autor, Edwin Penton y no reflejan ni representan, necesariamente, la opinión del traductor ni menos la de la Corporación Patrimonio de Chile, como auspiciador y patrocinador de la edición de esta obra en español.

Diario de Edwin J. Penton

Blindado Almirante Cochrane

Marina de Chile

1878

Valparaíso, Domingo 3 de Noviembre de 1878

Fui a la playa con el Sr. Wakeham¹, nuestro artillero, para dar un paseo y nos encontramos con nuestro Comandante (Simpson)², quien nos dijo que buscáramos y tratáramos de conseguir el complemento faltante de Carpinteros Segundos, Calafates (Calafateadores), artilleros (sirvientes de los cañones), etc., para completar las dotaciones de guerra de los buques. Hasta ahora, nuestra tripulación ha sido reducida por economía. Se habla de nuevo de un estallido con la República Argentina y es probable que lleve a la guerra.

Sábado 9 de Noviembre³

Hemos estado toda la semana, los ingenieros, los suboficiales, etc. llevando pertrechos, provisiones y tripulación, para hacernos a la mar. El "*Blanco Encalada*" ya zarpó hacia Lota, en su camino hacia el Estrecho de Magallanes.

Domingo 10 de Noviembre

Zarpamos a las 9 pm hacia Lota, para ejercitar a la tripulación. Toda la conversación es acerca de la guerra con los argentinos.

Lunes 11 de Noviembre

En el mar, fuerte viento de proa y mar gruesa.

Martes 12 de Noviembre

En el mar, aún fuerte viento de proa y mar gruesa.

Miércoles 13 de Noviembre

Buen tiempo. Llegamos a Lota a las 9:30 am a carbonear, ejercitamos a la tripulación y esperamos órdenes. En el puerto se encuentran la "*Chacabuco*" y el "*Blanco Encalada*".

Sábado 16 de Noviembre⁴

El Almirante Williams⁵ llegó desde Valparaíso e izó su insignia a bordo del "*Blanco Encalada*". Se ordena estar preparados y listos para salir a la mar, ante cualquier aviso. No se permite la comunicación desde o hacia la orilla. Buen tiempo.

1 John Wakeham, marino de origen inglés que, al igual que Penton, estaba al servicio de Chile. Se desempeñaba como Condestable Instructor de Artillería en el Blindado "Cochrane".

2 Capitán de Navío Enrique Simpson Baeza (1835-1901). Fue comandante del "Cochrane" hasta el 06 de Septiembre de 1879, siendo relevado por Juan José Latorre.

3 No hay anotaciones entre el 4 y el 8 de Noviembre de 1878.

4 No hay anotaciones para el 14 y 15 de Noviembre de 1878.

5 Almirante Juan Williams Rebolledo (1826-1910). Fue Comandante en jefe de la Escuadra chilena desde el comienzo de las hostilidades hasta agosto de 1879, en que por problemas de salud y desavenencias con el poder político, por los magros resultados de la campaña marítimo y la captura del Transporte "Rimac" por los peruanos, presentó su renuncia y fue relevado por el CN Galvarino Riveros Cárdenas.

Domingo 17 de Noviembre

La “*Chacabuco*” navega por el Estrecho de Magallanes. Nosotros hemos recibido órdenes de navegar mañana.

Lunes 18 de Noviembre

No navegamos, como era lo que se esperaba.

Jueves 21 de Noviembre de 1878⁶

Todavía en espera de órdenes. El vapor del correo se fue hoy a Liverpool.

Domingo 24 de Noviembre

Está permitida la comunicación desde la orilla. El señor Wakeham y yo bajamos a tierra para pasear por el parque, que es un lugar muy bonito. Nos encontramos con el Almirante Williams e intercambiamos saludos. Volvimos a bordo a las 4:30 pm.

Sábado 7 de Diciembre

Hemos estado esperando todo este tiempo, pero no hay órdenes. Una Corbeta francesa llegó al puerto hoy.

Domingo 8 de Diciembre

El señor W (Wakeham) y yo fuimos a tierra para pasear por el parque. Es un lugar muy extenso y el lugar más hermoso que he visto. Hay algo novedoso para ver cada vez que vamos allá. Algunos miembros de la tripulación también tenían permiso para bajar a tierra. El Almirante Williams se fue anoche a Valparaíso.

Miércoles 11 de Diciembre⁷

El problema con los argentinos parece haberse desinflado (resuelto) por un tiempo. El Velero (fabricante de velas) del “*Blanco*”, murió hoy.

Jueves 12 de Diciembre

Gran emoción de nuevo. Llegó un telegrama para decir que debemos estar listos para navegar, en cualquier momento, por los canales.

Jueves 19 de Diciembre⁸

Después de la tormenta viene la calma. No más noticias de navegación, desde el telegrama anterior. El Vapor de correo “*Liquiria*”⁹ llegó desde Valparaíso, en ruta hacia Liverpool.

6 No hay anotaciones para el 19 y 20 de Noviembre de 1878.

7 No hay anotaciones para el 9 y 10 de Diciembre de 1878.

8 No ha anotaciones entre el 13 y el 18 de Diciembre de 1878, ambas fechas inclusive.

9 Probablemente se refiere al vapor “*Liguria*” de la PSNC (Pacific Steam Navigation Company).

Domingo 22 de Diciembre¹⁰

Parte de la dotación tuvo franco en tierra.

Lunes 23 de Diciembre

Viento soplando fresco. Muchos de los hombres que salieron francos, no han regresado todavía.

Martes 24 de Diciembre

Llueve un poco. Todos los carpinteros ocupados, haciendo una tarima en cubierta para una banda de músicos. Toda la dotación a bordo, ocupada decorando el buque con banderas, arbustos, flores, etc, todo en diferentes arreglos, decoraciones con flores de todos los tonos y colores, que son muy abundantes y hermosas aquí, especialmente en el gran parque. Todos estos preparativos son para un baile que se hará mañana a bordo, para las damas y caballeros (nobles) de Lota.

Miércoles 25 de Diciembre de 1878

Día de Navidad. Buen tiempo. El buque se ve muy bien decorado por todas partes. Unos cincuenta aristócratas a bordo. El baile ha comenzado y todos parecen estar disfrutando. Mucho para comer y beber, mucho para bailar a cargo de una banda de músicos de primer nivel. El señor W (Wakeham) y yo bajamos a tierra y fuimos al parque por la tarde; después de lo cual, al Hotel de Billar, que era atendido por una viuda de nombre Gwyther, que hace poco había perdido a su marido. Él era Carpintero Naval y trabajó antes en Blackwall. Ella queda con cuatro hijos. Pasamos una noche muy agradable allí con unos amigos. Una corbeta rusa¹¹ llegó aquí hoy.

Sábado 28 de Diciembre¹²

Me accidenté esta mañana. A las ocho am, haciendo la ronda habitual por el buque y bajando del Castillo, mi pie resbaló en el escalón superior, deslizándome por la escalera con gran fuerza y al poner de nuevo mi mano para salvarme, la parte superior del dedo medio de mi mano derecha, quedó atrapada en uno de los escalones y el repentino peso, lo dislocó en la segunda articulación. Era una forma muy curiosa. La parte de la uña del dedo estaba hacia atrás y apuntaba a la parte posterior de la muñeca. Mi primera impresión fue que estaba roto en varios lugares, pero gracias a Dios, en un corto tiempo volvió a su lugar de nuevo y el médico puso tablillas en él, pero fue muy doloroso.

10 No hay anotaciones para el 20 y 21 de Diciembre de 1878.

11 Se refiere a la corbeta "Djigit" (1876) de 1.335 tons de desplazamiento y 3 cañones. (Fuente: "Prat agente secreto en Buenos Aires" de Piero Castagneto y Diego Lascano, Editorial Ril, página 254 y Archivo Navi da Guerra en sitio web www.agenziabozzo.it)

12 No hay anotaciones para el 26 y 27 de Diciembre de 1878.

1879

Miércoles 1º de Enero de 1879

Fiesta (baile) a bordo del “Blanco”. A medianoche, disparábamos nuestros grandes cañones, teníamos faroles en las perillas de cada mástil y penoles de las vergas y luces de colores en todas las claraboyas. Se tocó la campana para despedir el viejo año y para recibir el nuevo año, lanzamiento de cohetes, etc.

Viernes 3 de Enero¹³

El “Blanco” zarpó al mediodía. Su destino no se conoce con certeza.

Domingo 5 de Enero¹⁴

Se navegó esta mañana hacia la isla de Santa María, para recuperar (reponer) la salud de la tripulación. Llegamos por la tarde.

Lunes 6 de Enero

En isla de Santa María. Buen día, casi todos se fueron a la playa. Es un lugar muy hermoso, flores de todo tipo que crecen salvajes. El señor W (Wakeham) y yo, después de una caminata en la mañana, disfrutamos de la tarde recogiendo todo tipo de curiosos crustáceos y conchas desde la playa. Todos regresamos a bordo a las 7 pm.

Martes 7 de Enero

El señor Wakeham, el señor Breeze y yo fuimos a tierra y pasamos otras tres horas en la playa, después de lo cual volvimos a navegar hacia Lota a las 5:30 pm y llegamos a las 7:30 pm. Al bajar ayer uno de los botes, a uno de los hombres se le atascó (aplastó) un dedo. Mi dedo está evolucionando favorablemente, pero está entablillado e inmovilizado y a veces, está muy adolorido.

Viernes 10 de Enero

Aún en Lota. Viento fuerte y mar gruesa.

Domingo 12 de Enero de 1879

Fui a tierra con el Sr. W (Wakeham) y el Sr. Breeze. Dimos un paseo por el parque. Volvimos a bordo a las 4:30 pm. Los tres enviamos ropa a tierra para ser lavada por uno de nuestros hombres que tenía amigos en el lugar.

Lunes 13 de Enero

El hombre que tomó nuestras ropas en la orilla, no ha regresado a bordo esta mañana. Gran emoción a bordo de nuevo. Órdenes para estar listos para hacerse a la mar mañana. Se habla de problemas con los bolivianos, qué manera de cambiar

¹³ No hay notas para el 2 de Enero de 1879.

¹⁴ No hay notas para el 4 de Enero de 1879.

las cosas. El hombre no ha vuelto con nuestras ropas. El Sr. W (Wakeham) y yo fuimos a la orilla esta tarde, para hacer averiguaciones acerca de él, pero no pudimos obtener ninguna noticia del hombre o las prendas, así es que las dimos por perdidas. Pasé una hora en el Hotel de Billar y cuando estaba dando un vistazo al álbum de la señora Gwyther, para mi sorpresa vi entre las fotos, la foto del señor Willis, que era el capataz de los Veleros en los Astilleros de Earl en Hull y que resultó ser el hermano de la señora Gwyther.

Martes 14 de Enero

Salimos de Lota hacia Caldera a las 2 pm. No hay ropa del lavado ni el hombre de vuelta. Hice una lista de las prendas y anoté el nombre del hombre al que se las di, con su descripción; el Capitán Castillo se lo dio al Capitán Muller, el Capitán de Puerto, quien prometió hacer averiguaciones, después de que nos fuéramos.

Miércoles 15 de Enero

En la mar, con un fuerte viento favorable. Todas las velas desplegadas.

Viernes 17 de Enero

En el mar, buen tiempo, viento suave. A las 10:15 pm nos salvamos por muy poco de pasar sobre una roca. Paramos y dimos atrás con los motores para aclarar. Mal desempeño de los vigías.

Sábado 18 de Enero

Buen tiempo. Llegamos a Caldera a las 6 pm. Me saqué las tablillas de mi dedo y he estado pinchando las ampollas toda la semana, para drenar el agua que se acumula en la articulación.

Sábado 25 de Enero¹⁵

Recibí una carta de mi querida esposa, con una carta lacrada del señor Black. Aún en Caldera. Unos 100 soldados llegaron de Valparaíso en el vapor "*Britania*" y se embarcaron a bordo, en espera de órdenes.

Domingo 26 de Enero

Aún en Caldera. Muchos visitantes desde tierra. Mi dedo está mejorando de manera muy favorable, pero está todavía muy tieso.

Martes 28 de Enero

Le escribí una carta a mi querida esposa, al Sr. Barret y al Sr. Black. Todas listas para ser enviadas en el próximo correo.

15 No hay notas entre el 19 y el 24 de Enero de 1879, ambas fechas inclusive.

Domingo 2 de Febrero

Casi todos los Oficiales y gente de mar, bajaron a tierra a para ir a la Iglesia. Fueron en botes, siendo remolcados por una lancha a vapor. Los soldados que habíamos embarcado, también fueron.

Lunes 3 de Febrero

El Sr. Breeze fue a tierra esta tarde al Consulado inglés y dejó nuestras cartas. Aún en Caldera. No hay noticias nuevas todavía, pero la creencia general es que los bolivianos, pensando que los chilenos estaban ocupados con los argentinos, deseaban aprovecharse; pero viendo que éstos (los chilenos) estaban dispuestos a enfadarse y que sus dos acorazados y algunas tropas estaban en el lugar, han cambiado su tono.

Viernes 7 de Febrero¹⁶

Ocupado toda la semana reparando la lancha del Comandante. El Corneta tocaba zafarrancho o llamada general y acudir a las estaciones para el combate, lo que es habitual todos los viernes. Aún en Caldera. No hay nuevas noticias. He estado ocupado en las noches haciendo un cofre de madera de cedro para mi querida Susy.¹⁷

Domingo 9 de Febrero¹⁸

Casi todos bajaron a tierra de nuevo a la Misa Católica Romana, igual que el pasado domingo. Por supuesto, me quedé a bordo. Aún en Caldera. No he bajado aún a tierra aquí. Muchos visitantes a bordo hoy desde la ciudad.

Martes 11 de Febrero¹⁹

El Comandante recibió aviso de Valparaíso, con órdenes de que nos alistáramos para navegar hacia Antofagasta (Bolivia), después de lo cual un telegrama nos indicó que saldríamos a navegar muy pronto. La “*O’Higgins*”, que la esperábamos, llegó. Recuperamos los botes y los aseguramos, se cerró y aseguró todas las claraboyas, portas, etc.²⁰ La charla ahora es más seria sobre la guerra con Bolivia. Gran entusiasmo a bordo, todos los carpinteros ocupados haciendo cajas extras para el cañón de artillería de campaña.

Miércoles 12 de Febrero

Es el aniversario de la victoria chilena en la batalla de Chacabuco. Banderas en todos los topes de nuestros mástiles, en honor de la ocasión. Embarcamos, desde la “*O’Higgins*” hacia nuestro buque, un coronel y muchos otros oficiales

16 No hay notas entre el 4 y el 6 de Febrero de 1879.

17 Se refiere a su hija Susannah Elizabeth Penton (1860-1936).

18 No hay notas para el 8 de Febrero de 1879.

19 No hay notas para el 10 de Febrero de 1879.

20 Se debe recordar que los blindados tenían las enormes portas de artillería con poco francobordo y además, grandes escotillas rectangulares en las bandas a popa, que eran un riesgo de inundación grave en temporal. (Aporte de Fernando Wilson).

y piezas de artillería; unos 700 fusiles y unos 180.000 cartuchos para rifles, soldados, uniformes, etc., para fines bélicos. Gran entusiasmo y charla a bordo sobre la guerra. La “*O’Higgins*” zarpó para Antofagasta a las 6 pm y navegamos, para el mismo lugar, a las 9 pm. Buen tiempo.

Jueves 13 de Febrero

A las 8 am, pasamos a la “*O’Higgins*”. Muy ocupado reparando y equipando los botes para el desembarco de tropas, tratando que esté lista la cureña y el carro de transporte²¹ para las cajas de munición y otros trabajos de varias clases, en real preparación para la guerra. 9:30 pm, manteniendo la “*O’Higgins*” a la vista. Esperamos arribar por la mañana. Muy cansado de hecho.

Viernes 14 de Febrero

Llegamos y fondeamos en Antofagasta a las 7 de la mañana. La “*O’Higgins*” llegó poco después y nos saludaron (rindieron honores), ya que somos Jefes del Escuadrón (División Naval), siendo nuestro Comandante el más antiguo y tiene la insignia de mando. Todas las tropas fueron desembarcadas inmediatamente y tomaron posesión de la ciudad, sin ninguna oposición e izaron la bandera de Chile en varias partes de la ciudad. Apenas hay soldados bolivianos aquí. Algunas de nuestras tropas se dirigen a Caracoles, más al interior y otras a Mejillones. Prevalece un gran entusiasmo en todas partes. Luego de un año, ha expirado hoy el contrato del Sr. W (Wakeham) y el mío. He tenido un ligero ataque de gota estos últimos 3 días, pero esta tarde es peor. Obligado a acostarme.

Sábado 15 de Febrero de 1879

Doscientos cincuenta mil cartuchos fueron enviados a tierra. El “*Blanco*” llegó aquí ayer. Un oficial boliviano acudió a bordo para buscar protección, el pueblo tenía algo de rencor en su contra. Le permitimos quedarse a bordo. Todo el pueblo parece muy complacido con el cambio de la situación, especialmente aquellos empleados en las faenas de salitre y de las minas de plata. La bandera chilena está flameando sobre todas las principales construcciones. El Capitán Mollendo (sic)²² es (designado) Capitán de Puerto y por el momento, quedó a cargo de los asuntos en tierra. A todos los oficiales bolivianos, magistrados y todos los que tienen cualquier oficina, se les ha ordenado abandonar la ciudad inmediatamente. Estoy acostado hoy con gota y muy indispuesto (enfermo). No he recibido una carta desde casa, desde aquella del mes de octubre. No puedo suponer la razón.

Domingo 16 de Febrero

La “*O’Higgins*” se marchó anoche para Mejillones. El Vapor de correo llegó aquí desde Valparaíso en procura del Norte. Todos la autoridades bolivianas, como

21 Entiéndase armón.

22 Se refiere al Capitán de Navío Don Francisco Javier Molina Gacitúa quien, el mismo 14 de Febrero, fue designado Gobernador Marítimo de Antofagasta.

Administradores, Gobernadores, Capitanes de Puerto, etc., etc., se embarcaron para el Perú.²³ El Capitán Molina les ofreció nuestro barco para embarcarse, pero se negaron orgullosamente, prefiriendo tomar uno que habían contratado y al marcharse izaron una bandera peruana, que significaba o se podía inferir, que estaban bajo la protección del Perú. No sabemos si el Perú tomará parte en la pelea o no; si es así, habrá una lucha y estamos ansiosos esperando ver qué rumbo tomará Bolivia desde el interior. Y los rumores de todo tipo están volando alrededor. Muchos dicen que Perú lo tomará. Si es así, tendremos al connotado “*Huáscar*” con quien lidiar, además de otros buques formidables que tiene. El “*Blanco*” partió hoy para algunos de los puertos de más al Norte. Mi pie está mejor hoy, pero sigue estando mal. El coronel boliviano que vino aquí a bordo para protección, también se embarcó a bordo del vapor de correo para el Norte. El señor Wakeham lo escoltó a bordo.

Lunes 17 de Febrero

Encerrado en mi camarote hoy. Mi pie está mejor, pero aún estoy débil. Muy ansioso también por mi dedo, ya que cada día no se dobla más como yo podría desear, pero que se haga la voluntad de Dios. No hay más noticias de la guerra todavía. Aún mantenemos la posesión de Antofagasta.

Miércoles 19 de Febrero²⁴

Estoy mucho mejor hoy. Fui a mi trabajo. Nada nuevo en las noticias, pero todo tipo de rumores a flote. La opinión de todos es que el Perú interferirá y se aliará con Bolivia en contra de nosotros. Esperamos ansiosamente escuchar cómo van las cosas en el interior, en Caracoles y La Paz.

Domingo 23 de Febrero de 1879²⁵

A las 7 pm, arriba un Vapor proveniente de Valparaíso, con 300 hombres de tropa. Al llegar junto a nosotros, tocaron con una banda y nos animaron, con todos en sus puestos de honores en los aparejos y cuando el Capitán Molina se acercó desde el Puerto, irrumpieron con el himno chileno, los aguateros en todos los botes gritaron “*Viva Chile*”. Un gran entusiasmo prevalece aquí. Muchos bolivianos con sus familias se fueron de aquí, en un Vapor hacia el Norte. Siento lástima de las pobres criaturas que tienen que sufrir por las peleas de sus países.

Lunes 24 de Febrero

Otro vapor llegó aquí esta mañana, con más tropas. La noticia que trajo es del gran entusiasmo que prevalece en Valparaíso y en todos los puertos chilenos. También se espera que Perú, con sus buques, asuma la causa boliviana. Si es así, entonces estaremos muy ocupados, pero que Dios nos proteja y defienda el derecho.

23 Lo hicieron a bordo del Vapor “Amazonas” de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC).

24 No hay notas para el 18 de Febrero de 1879.

25 No hay notas entre el 20 y el 22 de febrero de 1879, ambas fechas inclusive.

Miércoles 26 de Febrero

A las 6 pm, arribó el vapor “*Santa Lucía*” y desembarcó alrededor de 450 soldados, artillería, caballos y provisiones, etc. Tocaron una melodía y nos dieron tres hurras, cuando anclaron cerca de nosotros y nuestra tripulación, respondió desde los puestos de honores en los aparejos de nuestra nave. En todos los puertos chilenos, se está en preparación para la guerra. Hoy recibí una carta de mi querida esposa; se ha retrasado un mes en Valparaíso, entonces el Dr. Trumble (sic) la encontró en su estudio y viendo la dirección, la envió.

Jueves 27 de Febrero

A las 7 am, llega el vapor “*Limari*” con 500 hombres de tropa más, caballos, forraje, municiones, almacenes, implementos de guerra, etc., etc. Esperando, cada día, oír hablar de los movimientos en el interior. Que Dios nos guíe y nos proteja a todos y defienda el derecho. Gran emoción prevalece en todo el país - y esperamos tener que luchar contra los peruanos y el señalado “*Huáscar*”.

Viernes 28 de Febrero

A las 5 pm, arriba la Goleta HMS “*Pelican*”²⁶. No hay más novedades hoy.

Sábado 1º de Marzo

El Vapor del Correo vino esta mañana, teniendo a bordo al ministro peruano²⁷. Está destinado a Santiago, en asuntos especiales relacionados con la guerra. Todo tipo de rumores sobre la comisión en la que él está. Envié una carta al señor Jones, a Valparaíso, para que a su vez, la remitiera a Inglaterra a mi querida esposa.

Domingo 2 de Marzo

El vapor del correo llegó esta mañana desde Valparaíso. Los periódicos están llenos de noticias de guerra. Todas nuestras armas se mantienen cargadas, en caso de alguna sorpresa por la noche u otra cosa.

Miércoles 5 de Marzo²⁸

El vapor del correo llegó desde Valparaíso. No se habla de otra cosa que no sea de la guerra. El “*Blanco*” continúa en Cobija y la “*O’Higgins*”, en Mejillones. Se espera que la “*Chacabuco*” que arribe aquí, en cualquier momento. Todavía mantenemos nuestros cañones cargados todas las noches.

26 Goleta de Guerra británica de la clase Osprey, botada al agua en 1877. Tenía 1.150 tons de desplazamiento y 51.8 mts de eslora. Su armamento principal eran 2 cañones de 7” RML, 4 de 64 Lbs. RML y 4 ametralladoras.

27 Se refiere al Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario del Perú José Antonio de Lavalle y Arias y Saavedra (1833-1893).

28 No hay notas para los días 3 y 4 de Marzo de 1879.

Domingo 9 de Marzo de 1879²⁹

A la 1 pm apareció un vapor desde el Norte. No podía ser el Vapor regular de correo del Norte, que salió de aquí ayer. A las 3 de la tarde, todavía venía aproximando y teniendo dudas sobre su identidad, tocamos zafarrancho de combate. Cada hombre a su puesto de combate y los cañones cargados, suponiendo que fuera el Monitor “*Huáscar*”. Todo estaba en orden y dispuesto, estábamos esperando órdenes en gran silencio y suspenso, pero al acercarnos, resultó ser una nave telegráfica con su dispositivo de tendido de cable en su proa. Es el vapor contratado para tender el cable submarino desde Caldera hasta aquí y Mejillones, así que se tocó silencio otra vez y otro poco de excitación y de incertidumbre pasaron, por el momento. El Vapor de Correo proveniente del Sur también llegó. Recibí un diario de Hull³⁰, pero no una carta. No puedo entenderlo.

Miércoles 12 de Marzo

El Almirante Williams llegó esta mañana en el vapor desde Valparaíso. Más tarde en el día, arribó el “*Blanco Encalada*” desde Cobija; la “*O’Higgins*”, de Mejillones y la “*Esmeralda*”, de Valparaíso. Todos los preparativos están siendo hechos por el Gobierno, esperando cada día que sea hecha una declaración de guerra. Esperamos órdenes para que nos manden a Tocopilla, un puerto cercano al Perú. El buque teleográfico comenzó a tender el cable desde aquí esta mañana. Estoy nuevamente decepcionado de no conseguir una carta de nuevo a través de este correo. Llegó otro transporte chileno, que había estado al Norte, con despachos y órdenes para que el “*Blanco*” y la “*O’Higgins*” vinieran aquí.

Jueves 13 de Marzo

El Almirante izó su insignia a bordo del “*Blanco*”. Se disparó una salva a bordo a las 8 am. Arriamos los masteleros y las vergas y retiramos (replegamos) el botalón del bauprés.

Viernes 14 de Marzo

Arriamos el mastelero y las vergas principales; desarmolando y dejando el buque listo para la lucha. La “*Chacabuco*” llegó esta tarde, con lo que ahora completamos 6 naves chilenas aquí.

Sábado 15 de Marzo

Navegando. Embarcaciones a bordo y aseguradas todas nuestras perchas (tangones). Algunos folletos (bolivianos) impresos llegaron a bordo, declarando la guerra con Chile, pero están un poco atrasados, ya que ya hemos invadido y tomado una de sus ciudades más grandes y puerto marítimo, en el que ahora estamos situados.

29 No hay anotaciones entre los días 6 y 8 de Marzo de 1879, ambas fechas inclusive.

30 Kingston upon Hull o simplemente Hull, es una ciudad del condado de Yorkshire, Inglaterra (Reino Unido). Está situada en la costa Norte de Inglaterra, en la desembocadura del río Hull, en el estuario de Humber.

Domingo 16 de Marzo

Llegó el Vapor del Correo desde Valparaíso. Recibí finalmente una carta, a través del señor Syble (sic)³¹, Maestre de Señales del “Blanco”, quien está ahora enfermo en Valparaíso. Viene en la “Magallanes” con una carta de casa para mí y para el Sr. Wakeham. Todos nuestros buques están formados en línea de batalla.

Miércoles 19 de Marzo³²

Syble (sic) ha enviado nuestras cartas por otro vapor de correo; que llegó hoy. Una es antigua, fechada el 11 de Enero en Hull. También han llegado algunos soldados más y los han desembarcado.

Jueves 20 de Marzo 1879

Órdenes especiales para todos, todas en forma precipitada, para que todos los buques estén listos para (hacerse a) la mar, exceptuando la “O’Higgins”. Zarpamos todos al mismo tiempo y comenzamos a navegar a las 7 pm. El “Almirante Blanco” asumió como líder, 2º “Cochrane”, 3º “Chacabuco”, 4º “Toltén”, 5º “Esmeralda”. Todas las claraboyas cerradas y oscurecidas, no hay luces visibles, ni siquiera las luces de navegación de los buques - esto es para no ser reconocidos por el enemigo. Buena noche, marchando suave y firme.

Viernes 21 de Marzo

El “Blanco” entró en el puerto de Cobija a las 8 am y largó su ancla. Le seguíamos nosotros y estábamos a punto de hacer lo mismo, cuando el Almirante nos indicó mediante señales³³ que nos dirigiéramos a Tocopilla y sin detener nuestros motores, nos dimos la vuelta y continuamos hacia el lugar, donde llegamos y fondeamos el ancla a las 12 am. En nuestro viaje, nos cruzamos con un Vapor de Correo que iba al Sur, cargado en exceso con familias chilenas procedentes del Perú y otros puertos del Norte. Fueron muy entusiastas y nos vitorearon muy sentidamente, cuando nos cruzamos en el mar. Por lo que podemos ver desde el buque, la gente en la costa, parece no saber qué hacer o cómo reaccionar con nuestra presencia aquí, corren desde y hacia todas direcciones, algunos a pie, otros a caballo, aparentemente para llevar las noticias de unos a otros - pobres criaturas, deben ser compadecidas.

31 Probablemente un error de transcripción, se refiere a George R. Sibbald (1848-1902). Piloto 1º de origen británico. Habiéndose nacionalizado chileno en 1875, sirvió durante la Guerra del Pacífico como Maestre de Señales y luego se especializó en Artillería, para ser Instructor de Condestables. Se mantuvo en servicio hasta el momento de su muerte. (Fuente: “Marinos Ilustres y Destacados del Pasado”, Rodrigo Fuenzalida Bade, Ediciones Sipimex, Chile, 1985).

32 No hay notas para el 17 y 18 de Marzo de 1879.

33 En esa época, los buques contaban con varios sistemas para comunicarse entre ellos, aunque todos debían ser dentro del alcance visual. El primero, eran las banderas de señales, que se izaban en diferentes drizas y de las que existía un código convenido, donde individual o colectivamente, tenían un determinado significado. El otro sistema, era por alfabeto semafórico, en que se usaban dos banderolas iguales con una corta asta o mango y el señalero, mediante diferentes posiciones de sus brazos y de las banderolas, replicaba las letras del abecedario hasta formar cada palabra. Finalmente y sólo en los buques más modernos, que contaban con electricidad, estaba el reflector de señales (proyectores para destellos), que mediante pulsos intermitentes de luz que replicaban el código morse, podían comunicarse a grandes distancia y lo mejor de todo, durante horas de oscuridad. Previo a la electricidad y para la noche, se ocupaban también fanales, con luces emitidas por flamas, bajo el mismo principio.

Sábado 22 de Marzo

El “*Blanco*” y la “*Chacabuco*”, llegaron aquí a las 12 am. Ellos habían desembarcado tropas ayer en Cobija y tomaron el lugar e izaron la bandera chilena allí, igual que en Antofagasta, y hoy en la tarde han desembarcado tropas aquí. Muchos chilenos llegaron a la playa para recibirlos. Los bolivianos parecen haber abandonado el lugar durante o antes de nuestra llegada. El “*Toltén*” también llegó con tropas.

Domingo 23 de Marzo

Un tal señor Clark, primer oficial de un velero inglés que está aquí y también el carpintero, nos visitaron y durante una hora, echaron una ojeada a nuestro buque. Íbamos a devolver la visita y nos preparamos para hacerlo, pero una orden del Almirante prohíbe que alguien salga del buque. A las 6 pm, una gran cantidad de tropas desembarcadas de la “*Chacabuco*” llegaron a tierra y se dirigieron hacia el pueblo. Aquí todavía no sabemos lo que se presentará a continuación, lleno de suspenso.

Martes 25 de Marzo

La “*Chacabuco*” partió esta mañana, más al Norte, hacia el Loa.

Miércoles 26 de Marzo

La “*Chacabuco*” está de vuelta de nuevo. Trae la noticia de una batalla que se libra entre los chilenos y los bolivianos en el interior, una ciudad central de gran importancia que tiene abundante agua, forraje, víveres, etc., para abastecer numerosos lugares desérticos que hay a su alrededor.³⁴ Se afirma que los chilenos han tomado la ciudad, con una pérdida de 30 hombres, siendo volados por una mina preparada, para ese propósito, por los bolivianos. El informe también dice que la pérdida boliviana es mucho mayor. Esta es la primera batalla del interior.

Jueves 27 de Marzo de 1879

El Vapor del Correo llegó de Valparaíso a las 5 pm y ya a las 8 pm, teníamos órdenes de cerrar todas las claraboyas y portas y prepararnos para salir directamente a la mar. Comencé a poner la orden en ejecución, pero fui detenido de nuevo, orden derogada. El “*Blanco*” levantó vapor y zarpó a las 09:30 pm.

Viernes 28 de Marzo

A las 4 pm zarpamos y navegamos hacia Antofagasta. Trajimos un general chileno y otros dos oficiales, que venían de la batalla de Calama. Las pérdidas de los chilenos en esa batalla, no fueron tantas como se dijo antes, siendo sólo 7 y que no fueron volados por una mina, como antes se había dicho.

³⁴ Se refiere a lo que se conoce como el Combate de Calama o del Vado de Topater (23/03/79).

Sábado 29 de Marzo

Llegamos a Antofagasta a las 8 am y fondeamos cerca del “Blanco”. La “Chacabuco” también llegó con nosotros. Esta tarde embarcamos un montón de pertrechos de toda clase.

Domingo 30 de Marzo

La mitad del día recibiendo y tomando pertrechos, ingenieros, artilleros, carpinteros y contra maestres. El vapor del correo llegó de Valparaíso. Trae noticias de aún mayores perspectivas y posibilidades de guerra con Perú. Nuestros buques están fondeados, pero con los fuegos (de las calderas) encendidos, listos para levantar vapor (presión) y zarpar. El señor W (Wakeham) se embarcó a bordo del vapor del correo, para enviar nuestras cartas a nuestras queridas esposas. El tiempo está bien, pero bastante cálido y los espíritus aburridos (adormilados). Todavía ansioso por mi dedo, ya que no es tan flexible como lo era antes.

Lunes 31 de Marzo

Hoy el “Blanco” disparó sus grandes cañones³⁵ sobre un blanco e hizo algunos buenos tiros. Hemos oído hablar de la terrible pérdida de vidas en el lado inglés, por los zulúes en África.³⁶

Martes 1º de Abril

Practicamos con nuestros cañones (más) pequeños desde la cubierta superior, pero sólo disparamos 3 tiros, ya que el buque se balanceaba en una muy mala posición respecto del blanco, pero los 3 tiros disparados fueron muy buenos, estallando uno de ellos muy cerca del objetivo.

Miércoles 2 de Abril

El Almirante Williams vino a bordo esta tarde y tocamos zafarrancho general de combate. Dijo que en cualquier minuto, esperaba recibir un telegrama de que Chile había declarado la guerra al Perú. Nos estamos manteniendo listos en gran suspenso para el evento.

Jueves 3 de Abril

Ocupado colocando los mamparos en las cubiertas inferiores para los carboneras. Haciendo blancos para la prácticas de tiro de cañón, etc. Muy cansado esta noche. A las 9:30 pm, se ordena silencio, llevar la cadena al cabrestante listo para levar anclar, cerrar y asegurar todas las claraboyas y portas, quedando listos para el mar con el menor ruido posible. 10:30 pm, todo listo esperando la orden siguiente.

35 Al igual que su gemelo, el “Cochrane”, el “Blanco” tenía 6 cañones Armstrong de 250 libras.

36 Se refiere a la denominada Guerra Anglo-Zulú, que se llevó a cabo entre Enero y Julio de 1879. La batalla más nombrada es la de Isandhlwana, donde los británicos fueron derrotados.

Viernes 4 de Abril de 1879

A la una de la madrugada, a toda la flota se le indicó mediante señales, que debía zarpar y hacerse a la mar, siguiendo a la nave Almirante (Insignia). Todos zarparon y pasaron a Mejillones a las 9 am y por las afueras de Tocopilla, al mediodía. La “*Magallanes*”, que estaba patrullando allí, salió y se unió a nosotros. Entonces, todos los buques tocaron zafarrancho y a las armas y adoptamos las diferentes formaciones para la batalla, todos los buques tomaron sus lugares y dispararon armas. A la “*Magallanes*”, se le ordenó dirigirse a algún puerto y el resto de nosotros continuamos, hacia donde no lo sabemos, pero creo que es a Iquique (Perú). Aún siguiendo al Almirante (léase al buque insignia)³⁷ por la tarde. Tocamos zafarrancho y nos ejercitamos nuevamente y disparamos las granadas Palliser - suspenso continuo.

Sábado 5 de Abril

A las 4 am, se comenzó a replegar todos los botes hacia el interior, se envía abajo todo el equipo que no sea realmente necesario en la cubierta. Subimos al máximo la verga (más) baja del palo trinquete y se alista todo para la acción. Se prepara todo lo perteneciente al Departamento Médico, instrumentos quirúrgicos, medicamentos, camas, vendajes, etc., y otros preparativos para los heridos, por si hay alguno. Entramos en el Puerto de Iquique (Perú) a las 3 pm y tocamos zafarrancho y a las armas, cada hombre a su puesto de acción. Hay muchos mercantes aquí, pero ningún buque de guerra peruano. El “*Blanco*” está navegando cerca de la bahía y el resto de nosotros, estamos haciendo lo mismo más lejos. No somos tan numerosos, pero seguimos siendo un cuerpo formidable, para un número igual de contendores. (La Escuadra) consiste en los siguientes buques: “*Blanco Encalada*”, “*Almirante Cochrane*”, “*Chacabuco*”, “*O’Higgins*” y “*Esmeralda*”. Cada hombre tiene armas y municiones para ellas, 80 tiros a los que tienen mosquetes³⁸, otros, espadas; Oficiales de Mar y Suboficiales³⁹, revólveres, uno para cada uno. 10 pm. Es sábado por la noche, deseando estar en casa con mi querida esposa, en lugar de bloquear Iquique. Todos nuestros cañones cargados con granadas que pesan 250 libras, cada una equipada con espoletas Pitman⁴⁰. Toda la noche moviéndonos (navegando) por el exterior de la bahía. Hoy oímos que el 2 de abril, hace ya 3 días, Chile ha declarado la guerra al Perú.

Domingo 6 de Abril

Bloqueo todo el día. Buques todavía navegando en la Bahía de Iquique. Aún en suspenso, esperando qué acción será tomada por el Perú, sabiendo que estamos aquí. Llegamos directamente aquí ayer, ya que hay una comunicación telegráfica desde aquí (Iquique) a Callao y Lima, siendo ésta la ciudad principal (Capital) y Callao, el principal puerto marítimo del Perú. Esto parece, un poco, como Domingo de Pascua para nosotros.

37 Entiéndase el Blindado “Blanco Encalada”.

38 No había mosquetes a bordo; el término no es aplicable a las armas de bordo. Se refiere a fusiles, en este caso, fusiles Comblain, calibre 11 mm ó .43”.

39 En el original: Warrant and Petty Officers.

40 Se refiere a las espoletas Pettman, de tipo o acción por percusión, usadas mayoritariamente en proyectiles Armstrong por los buques de la Armada de Chile.

Lunes 7 de Abril

12:30 am. A medianoche se avista un vapor; suponiendo que probablemente fuera peruano, tocamos zafarrancho de combate, pero resultó ser la “*Magallanes*” desde Antofagasta. Todo el mundo estaba fuera de sus camas, coyos trincados y en sus estaciones, en menos de 5 minutos. Se tocó retirada y silencio de nuevo, pero no para dormir muy bien después de eso. Nuevamente a las 6 de la mañana, todos trabajaban para conseguir que el buque estuviera preparado, adjudando el aparejo, estayes, etc., otros limpiaban armas, mosquetes (fusiles), espadas, revólveres, ganchos, picas de abordaje, etc., otros afilando y sacando punta a sus sables. Hoy la “*Chacabuco*” tuvo una gran práctica de tiro de cañón sobre un blanco flotante. Esta tarde llegó el vapor de correos desde el Norte, Callao y otros puertos, teniendo a bordo muchos chilenos que están dejando el Perú. 6 pm. Se toca zafarrancho de nuevo. Muy cansado, con mucho trabajo, nada más que suspenso y poco sueño.

Martes 8 de Abril de 1879

12:15 horas. El Corneta tocó Zafarrancho (General para el combate). El buque avistado que resultó ser una de nuestras Corbetas. Después de esto terminamos, volvimos a ir a Antofagasta con todas las claraboyas y portas cerradas y aseguradas, sin luces visibles de nuestro buque, como un ladrón robando en la noche, con nuestros cañones cargados y todo listo para una urgencia. La Corbeta inglesa “*Turquoise*”⁴¹ arribó ayer a Iquique y saludó a nuestro Almirante y una fragata americana nos pasó hoy, aparentemente también en dirección a Iquique.

Miércoles 9 de Abril

Arribamos a las 9 am y fondeamos en Antofagasta con la “*Magallanes*” y comenzamos a hacer faena de carbón durante el día. El transporte “*Limari*” ha traído aquí Caballería y grandes cañones para fortificar el lugar.

Jueves 10 de Abril

Todavía carboneando (haciendo faena de carbón). Fui a tierra en la tarde, comisionado para obtener algunos elementos (piezas) hechos de hierro, para (poder) entrenar nuestras armas. Volví a bordo a las 7 pm.

Viernes 11 de Abril

Todavía en faena de carbón. Fuimos a tierra por algunos tubos para los tubos portavoz para comunicarse con la sala de máquinas, etc, en caso que cualquiera de los actuales sea volado por un disparo. Llegué a bordo a las 5:30 pm. Olvidé mencionar que recibí una carta de mi querida esposa el día 9. La “*Magallanes*” navegó hacia Iquique esta tarde.

41 La HMS “*Turquoise*”, era una corbeta inglesa de la clase Emerald, botada al agua en 1876. Desplazaba 1.864 tons., 67 mts de eslora y 10 cañones RML de 64 Lbs. Tendría una participación especial, luego del hundimiento de la Corbeta “*Esmeralda*” el 21 de mayo de 1879, pues rescató algunas reliquias que serían entregadas luego a Carlos Condell.

Sábado 12 de Abril

Todavía el buque en faena de carbón, terminó a las 7 pm. Embarcamos seis bueyes⁴². A las 9 pm levamos anclas y navegamos hacia Iquique.

Domingo 13 de Abril

Navegando todo el día en dirección Norte, hacia Iquique. A las 5 pm entramos en el puerto de Huanillos (Perú), donde hay unos cincuenta buques mercantes cargando guano. Enviamos dos botes en comisión, a todos los buques, con órdenes de salir del puerto en algunas horas, ya que habíamos declarado la guerra al Perú y se ha prohibido la exportación o el comercio. Un bote vino hacia nosotros con la información de que la “*Magallanes*” se había encontrado con la “*Unión*” y la “*Pilcomayo*”, dos buques de guerra peruanos, con los que luchó y se escapó de ellos, con poco daño a sí misma⁴³. Después de oír esto, nos dirigimos de nuevo al Sur en busca de los buques peruanos.

Lunes 14 de Abril

Habiendo llegado al puerto de Tocopilla al mediodía, fondeamos el ancla y permanecemos hasta la tarde, cuando volvimos al Norte otra vez, todavía con todas las claraboyas y portas aseguradas, todas las luces apagadas para no ser reconocidos por el enemigo, todos los cañones cargados y se mantuvo, día y noche, una buena vigilancia desde el puesto de observación, en el tope de los mástiles. También tuvimos que tocar zafarrancho general, durante el día, para ejercitarnos.

Martes 15 de Abril de 1879

Todavía yendo hacia el Norte, manteniendo la tierra a la vista. A la luz del día, avistamos a los buques chilenos “*Blanco*”, “*Chacabuco*”, “*O’Higgins*” y “*Magallanes*”. Poco después, avistamos 3 vapores cerca de tierra, dos al Sur y el otro hacia el Norte. La “*Chacabuco*” y la “*O’Higgins*”, dieron caza a los 2 que van al Sur y el resto de nosotros, fuimos hacia el otro, que tomamos por la “*Unión*”. El “*Blanco*”, incapaz de alcanzarla, disparó, el disparo cayó sólo por su amura, pero no se detuvo. Entonces disparamos 3 proyectiles contra ella, todos muy cerca y cuando se detuvo, desafortunadamente resultó ser el Vapor “*Ilo*”⁴⁴. Así que estuvimos muy contentos de no impactarlo con nuestras temidas granadas y nos quedamos muy decepcionados, justo cuando estábamos seguros de (lograr) una captura o una presa.

Después de esto, enviamos algunos bueyes y ovejas a los otros buques. El “*Blanco*” volvió a navegar hacia el Sur, para ver qué había ocurrido con los otros buques y nosotros, con la “*Magallanes*”, volvimos al Norte en busca de la “*Unión*”, de la que se informó de haber ido al Norte a Mollendo a reparaciones, habiendo recibido 9 impactos, uno que pasó a través de sus calderas, en el último encuentro

42 En esa época y a hasta bien entrado el siglo XX, al no existir a bordo sistemas de refrigeración para la conservación de la carne, los buques embarcaban animales vivos, denominados “carne en pie”, que eran faenados durante las comisiones.

43 A esta acción naval, se le conoce en Chile como el Combate Naval de Chipana.

44 Vapor perteneciente a la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), construido en 1872, desplazaba 1.794 tons.

con la “*Magallanes*”, cuando esta mañana vimos a los buques y les dimos caza. Tocamos zafarrancho, listos para la acción. 8 pm, seguimos hacia el Norte. Medianoche, nada a la vista, pero se tocó zafarrancho de combate. Esto era para practicar y ver cuán pronto podían estar todos, en sus puestos, a medianoche.

Miércoles 16 de Abril

Navegamos todo el día al Norte, hacia el puerto de Mollendo (Perú), donde esperamos encontrarnos con la “*Unión*” o tal vez, con otros buques peruanos. También se espera que debamos bombardear la ciudad. Tocamos zafarrancho general a las 5 pm. Gran entusiasmo y continuo suspenso, todo tipo de conjeturas sobre cómo llegaremos, cuando arribemos por la mañana. Que Dios esté con nosotros y nos proteja de todos los peligros, como creo que lo hará, con una pelea que no es nuestra.

Jueves 17 de Abril

Llegamos a Mollendo a las 7 am. Nos hicimos firmes a dos boyas con calabrotos y se tocó zafarrancho. Ningún buque de guerra peruano aquí - solamente buques mercantes: 7 ingleses, 3 argentinos y 1 francés. A continuación, tripulamos nuestras embarcaciones y tomamos por la fuerza, una lancha cargada con carga general y otra de carbón, que iban a la costa, habiendo sido despachadas de 2 de los buques. Los botes salieron luego acompañados de uno de mis Carpinteros y los procedieron a dejar a la deriva y a hundir todas las lanchas o barcasas cargadas de guano para la exportación o de otras cosas. En este momento, los peruanos estaban agolpados en la orilla, el puerto y el muelle. Las banderas de los cónsules ingleses, alemanes, peruanos, franceses, belgas y argentinos, ondeaban en ese momento. A las 12 am, cuando los botes involucrados estaban hundiendo la última de las embarcaciones, una descarga de mosquetes (léase fusiles o rifles) abrió fuego contra los botes, la cual desafortunadamente mató a un hombre instantáneamente, atravesándole una bala la cabeza. A otro le dispararon en el brazo, que luego le fue amputado y otros 3 resultaron heridos, y también una de las balas, golpeó a uno de nuestros tenientes en el pecho, que se desvió, rasgando su abrigo. El bote tenía varios agujeros que lo atravesaban, trozos de madera y astillas salieron en todas direcciones. Una bala se alojó en un remo, cerca de 9 pulgadas de la mano del hombre que remaba con él. Otra bala cortó un pedazo de un asiento a popa, entre 2 Oficiales que estaban sentados allí. 2 balas también impactaron nuestra chimenea, una de los cuales hizo un agujero limpio como hecho por una broca. Estábamos ubicados a cerca de 1000 yardas y pensamos que estábamos libres de tiros de rifle, pero vinieron silbando sobre nosotros desde todas direcciones. Hubo consternación a bordo y llamamos a los botes para izarlos inmediatamente, llevamos a los muertos y heridos a bordo, tocamos zafarrancho general y disparamos contra la ciudad con granadas de segmento, y después de disparar varios cañonazos, cesamos el fuego, habiendo causado destrucción y matando a varios. La orilla y el lugar, quedaron instantáneamente desiertos, como por arte de magia.

Soltamos las amarras de las boyas y estamos navegando por la bahía. Después del bombardeo, volvimos a terminar el trabajo de hundimiento y lanzamiento a la deriva de las lanchas (lanchones) restantes. Todavía navegando y volvimos a tocar zafarrancho por la tarde; después de lo cual, con mis Carpinteros, hicimos un ataúd para el pobre hombre que fue muerto, trabajando hasta las 10 pm para terminarlo. Fui a la cama cansado y casi exhausto. Dios sabe dónde va a terminar esto, pero me temo que será una guerra larga y desesperada.

Estábamos muy decepcionados por no encontrar uno o más de los buques peruanos, ya que sería más satisfactorio tener un encuentro (confrontación) y así reducir (fuerzas de) un lado o el otro, pero el trabajo de hoy sólo tiende a irritar (exasperar) al enemigo, por la destrucción que le hemos causado. Pero que Dios esté con nosotros, es todo lo que podemos decir. Olvidé decir que entre las muchas balas que pasaban por los buques, una golpeó el centro del asta de la bandera de un bote, rompiéndola y el timonel del bote, mantuvo su mano agarrada alrededor de la parte quebrada, en lugar de dejar caer la bandera, hasta que la embarcación llegó al buque. El mismo timonel se salvó por poco de recibir una herida en su pierna; una bala que golpeó la vaina de su sable, se desvió y tiró lejos una porción de cuero de la vaina, salvando así su pierna.

Viernes 18 de Abril de 1879

Aún navegando por la bahía. Algunos de los capitanes de las naves mercantes vinieron a bordo esta mañana y dijeron que ayer habíamos hecho daños considerables en tierra. Afirmaron que tres capitanes de barcos estaban sentados a la hora de la cena en un hotel y que poco después de que se hubieran ido, uno de nuestros proyectiles traspasó el hotel, en el lugar en que se encontraban y siguió pasando por varios otros edificios y varias personas resultaron muertas. Además, aquella granada (proyectil) que pasó a través de la aduana y los almacenes, causó daños por treinta mil dólares.

Por la tarde remolcamos a uno de los buques mercantes cargados de carbón, para darle una salida, pero nuestro comandante decidió atracarla a nuestro costado⁴⁵. Cuando salimos para sacar carbón de él, enarbolaron una bandera argentina. La "*Magallanes*" también remolcó otro barco con carga general y se fueron al Sur. La nave cargada de carbón, tan pronto como salió, también comenzó a largar sus velas, pero el carbón era un artículo muy apetecido para nosotros; nuestro Comandante ordenó al Capitán que aferrara (recogiera) inmediatamente sus velas otra vez o lo hundiría. Por supuesto, sus velas se aferraron (recogieron) de nuevo, ya que los disparos de un acorazado no le serían muy adecuados; tales son las reglas y los horrores de la guerra, pero el carbón es contrabando de guerra y propiedad peruana y está siendo descargado en un puerto peruano, que ahora está siendo bloqueado por nosotros, después de que la guerra fuera declarada.

Por la misma regla, ayer cogimos la carga general de otra lancha, que acababa de ser descargada de un buque y cuando se dirigía hacia la costa a la aduana,

⁴⁵ El término náutico más adecuado es "abarloarse".

le enviamos una embarcación, ordenándosele que volviera y que viniera a nuestro costado, que por supuesto no tenían otra opción y estábamos izando los bienes a bordo, cuando recibimos una descarga de fusilería proveniente desde la orilla. Las mercancías consistían en cargas generales, carnes en conserva, fruta, ropa, cerveza inglesa, vino, licores, sardinas, fósforos, botas y zapatos, instrumentos musicales, armonios, jabón, etc. Bueno, para continuar (igual) que con el buque cargado de carbón, lo amarramos a nuestro costado.

A las 10 pm, enterramos al hombre que resultó muerto ayer. Después de ser echado al agua por la borda desde una pasarela⁴⁶, uno de nuestros tenientes hizo un discurso sobre él, siendo el primer hombre muerto en el mar desde la declaración de guerra con el Perú y esperaba que cada hombre se levantara por su país, como Perú había provocado una guerra con un país que se estaba haciendo amigo de ellos y le suministraba comida, etc. y que había intervenido innecesariamente entre Chile y Bolivia. Después de eso, el Comandante hizo un discurso, diciendo en resumen que antes de arriar (rendir) la bandera chilena a los peruanos, el “*Cochrane*” se hundiría. Después de eso, todos dieron 3 “*viva Chile*”.

Entonces la tripulación empezó a sacar el carbón de la nave capturada, la cual había estado todo este tiempo amarrada al costado y golpeándose (fuertemente) con nuestro acorazado. En cada vaivén ella nos embestía, llevándose batayolas, mesas de guarnición, etc., y comenzó a hacer agua rápidamente. A las 12 de la noche, me mandaron llamar para que la sondeara, nuestros Oficiales pensaban que ellos estaban reportando que el buque estaba haciendo agua, bajo pretexto de escapar. Pero me di cuenta de que estaba haciendo alrededor de un pie por hora, pero tener una buena bomba, podría mantenerla bajo. Di mi reporte y volví a entrar, pero no para dormir mucho, ya que los dos buques estaban continuamente chocando uno contra el otro, lo que por supuesto a las planchas de hierro (del casco) no les importaba.

Sábado 19 de Abril de 1879

A las cuatro de la madrugada, apenas cuatro horas después de haber sondado el carbón de la nave, no había estado mucho tiempo ni profundamente dormido, cuando sentí un fuerte golpe extra de la nave y me pregunté qué era, cuando el señor Lang, nuestro contramaestre, bajó y me dijo que habían largado al buque a la deriva y lo habían espoloneado⁴⁷ con nuestra proa y lo habían hundido; después de haber traído a bordo toda su tripulación, con el capitán y su esposa, que estaba con él. A las cinco y media de la madrugada, un hombre que estaba observando desde el tope de uno de nuestros mástiles, informó que vio el buque que había sido remolcado ayer por la “*Magallanes*” enfilando hacia el Norte, después de la promesa de ir hacia el Sur. Le dimos caza y le disparamos un tiro, a través

46 En esa época no había cómo conservar los cuerpos, por lo que por medidas sanitarias, éstos eran “fondeados” en el mar, envueltos en sus coyotes y con un peso, para asegurar que se fueran al fondo. Indudablemente en este caso, se estaba en puerto enemigo, por lo que tampoco había como bajarlo a tierra para darle sepultura.

47 Si bien la técnica del ataque mediante el espolón, ya estaba en proceso de retirada para la época y su eficiencia, era discutible; más aún, cuando el alcance de los cañones había aumentado y los buques eran fundamentalmente de acero. Ambos blindados chilenos poseían dicho elemento.

de su vela sobre, exigiéndole que se pusiera al paio y se le ordenó a su capitán que subiera a bordo, lo cual hizo, siendo hecho prisionero. Entonces tripulamos uno de nuestros botes y junto con los propios botes del buque, sacamos a toda la tripulación y sus pertenencias fuera de la nave y los hicimos prisioneros de guerra. Se le permite también al capitán, ir una vez más a bordo para sacar sus objetos de valor, cronómetro, cartas, etc., después de lo cual nos echamos atrás para espolonearla, pero no pudimos conseguir un buen golpe, al estar la nave con sus velas sueltas, virando y abatiendo, sin nadie a bordo.

En consecuencia, nos echamos atrás de nuevo, se tocó zafarrancho para disparar contra ella. El primer proyectil que disparamos la golpeó y pasó a través de ella, en un ángulo que entraba por la amura de babor y se alojó en la aleta de estribor. Después de disparar varios proyectiles contra ella y descubrir que la habíamos incendiado, dejamos de disparar y salimos al oeste, dejando al buque convertido en una masa ardiente. Para entonces, ya eran las 10:30 am. Ponemos a trabajar a las tripulaciones de los buques destruidos y eso me dio dos carpinteros más. Ahora vamos hacia el Sur, pero muy lejos de tierra. Hemos estado limpiando y aclarando el buque y nada nuevo se ha revelado hasta este momento. 9 pm, sábado por la noche en el mar y sin “grog”⁴⁸.

Razones para el hundimiento de buques

Parece que nuestro Comandante tenía conocimiento de que estos dos barcos estaban comerciando para el Perú y los dueños de ellos en Valparaíso, aunque enarbolaban falsos colores⁴⁹, especialmente el de carbón, que había estado antes en Iquique. Mientras estuvimos en Antofagasta, el Almirante le había ordenado salir de allí e ir hacia el Sur, porque suministraba carbón al Perú, siendo éste (considerado) contrabando después de la declaración de guerra. Si el Almirante hubiese pensado que podía hacerlo, podría haber tomado todo su cargamento de carbón; pero teniendo en cuenta que había embarcado el carbón antes de la declaración, le dio la oportunidad de irse. Pero en lugar de ir al Sur, se dirigió hacia el Norte hasta Mollendo, estando determinada aparentemente de descargar su carga en un puerto peruano, sin pensar que el “*Cochrane*” iba allí. Pero nuestro comandante, sabiendo las circunstancias anteriores, y encontrándola en Mollendo, tomó medidas en consecuencia, y así su destino, como ya fue descrito. Su nombre era “Plata” - barca de unas 450 toneladas.

El otro, era una bonita barca de unas 400 toneladas, llamada “*Monroe*”, enarbolaba también una bandera de Nicaragua, pero con dueños en Chile, de nombre Ramos. Después de ser remolcado por la “*Magallanes*”, su Capitán hizo una promesa bajo juramento de que se dirigiría hacia el Sur, cosa que hizo. Pero después, al pensar que los habíamos perdido de vista, volvió a dirigirse hacia el

48 El “grog” es una bebida hecha de agua caliente azucarada, mezclada con un licor, generalmente ron. Su uso estaba autorizado a bordo, de manera controlada, tanto para combatir el frío como en los instantes antes de una acción bélica.

49 Término que significa que presentaban pabellones (banderas) que engañaban respecto de su nacionalidad, armadores y mandantes.

Norte, pero al ser avistada por nuestro vigía en el tope del mástil, la perseguimos y le disparamos, el tiro que pasó por su popa, muy cerca de su mástil principal y tal fue su destino, como también antes fue descrito. Desde entonces, hemos descubierto que tenía a bordo una gran cantidad de harina, aceite de parafina y todo tipo de recursos para el suministro a las tropas peruanas; también una cantidad de pasteles de harina tostada, listos para usar en marcha, etc., etc.

Parece un gran pecado destruir 2 barcos tan finos y sus cargas de esta manera, pero tales son los horrores de la guerra y que Dios pronto vea la oportunidad de poner fin a la lucha pendiente y al derramamiento de sangre. No tenemos ni idea de cómo van las cosas en el interior, pero ya es bastante malo en el mar.

Domingo 20 de Abril de 1879

Todo el día navegando hacia Arica, donde llegamos a las 5:30 pm. Fuimos bajo el fuerte (oscuro)⁵⁰. Algunos buques de vela y dos vapores están aquí. Tocamos zafarrancho pero no para batalla. Se toca retreta nuevamente a las 7 pm. Todavía navegando por la bahía, no sé el próximo movimiento, lleno de suspenso e incertidumbre. A las 9 pm, partimos y fuimos al Sur, la “*Magallanes*” todavía está con nosotros.

Lunes 21 de Abril

Llegamos a Pisagua a las 9 am. Hay 4 buques mercantes ingleses y 1 estadounidense. Nos enteramos de la triste noticia de que el “*Blanco*” había estado aquí el viernes pasado, el 18 y la mayoría de la tripulación de 2 botes, habían sido muertos por soldados disparando desde la costa, mientras estaban en el acto de hundir algunos lanchones en el Puerto, algo similar a lo que habíamos estado haciendo en Mollendo. En represalia, el “*Blanco*” bombardeó la ciudad, incendiándola y reduciéndola a ruinas y cenizas. Todavía están ardiendo algunos lugares. Es un espectáculo terrible ver y saber que tantas pobres criaturas huyeron de sus casas, para morir de hambre y muchos resultaron muertos, pero tales son los horrores de la guerra. Dejamos Pisagua a la 1 pm con una barca inglesa a remolque y llegamos a Iquique a las 9 pm. El “*Blanco*”, la “*O’Higgins*” y la “*Esmeralda*”, están aquí. Nos mantuvimos navegando toda la noche en la bahía.

Martes 22 de Abril de 1879

Aún en Iquique. Fondeamos esta mañana y comenzamos a tomar carbón. El HMS⁵¹ “*Turquoise*” y el HMS “*Pelican*”, están aquí; todas las naves mercantes se han ido, todos los talleres y fábricas a orillas de playa están detenidos, todo parece tranquilo y la ciudad desierta. Todavía estamos bloqueando el puerto, todos los suministros están cortados. Constatamos que los muertos del “*Blanco*” han sido exagerados y que sólo 1 hombre murió y 4 resultaron heridos en Pisagua, pero la

50 Probablemente se refiere a que, aprovechando la oscuridad, se aproximaron a los fuertes (emplazamientos de artillería) peruanos que custodiaban Arica.

51 Prefijo asignado a todos los buques de la Royal Navy, que significa Her (His) Majesty Ship.

ciudad fue destruida, como lo vimos por nosotros mismos. El Vapor de Correo llegó hoy aquí desde el Sur. Descubrí hoy que un tripulante de la barca “*Monroe*”, que destruimos, es un compatriota mío. Su nombre es Robert Rose de Shirley, Hants.

Miércoles 23 de Abril

Después de patrullar toda la noche fuera de la bahía, entramos en la mañana y fondeamos nuestro anclote⁵² otra vez. Estuvimos todo el día y salimos de nuevo, por la noche, a las 10 pm. Hoy he comprado un reloj al Sr. Rose de la “*Monroe*”, que trajo de la nave junto con él. Le dí £ 5 por él. Todas nuestras naves siguen bloqueando el puerto, manteniendo constantemente vigías en los mástiles y todas las armas cargadas ante cualquier emergencia.

Jueves 24 de Abril

Vinimos a la bahía de nuevo esta mañana y fondeamos nuestro anclote. El Vapor del Correo llegó desde el Norte y tomó, para llevar a Valparaíso, a los capitanes y hombres, de los dos buques que destruimos, con excepción de diez de los hombres que voluntariamente, se unieron a nuestro buque. El buque de correo del Sur también vino hoy, en su camino, hacia el Perú. El vapor “*Copiapó*”⁵³, transporte chileno, también llegó con carbón y provisiones para la flota que estamos conformando. Trabajando hasta tarde. Aún en gran suspenso, sin saber qué ocurrirá después, pero está en manos de Dios. Él sabe mejor.

Viernes 25 de Abril

Volvimos a la bahía esta mañana. Ocupados todo el día tomando carbón y las provisiones del “*Copiapó*”. Nada nuevo hoy. Todavía listos para una emergencia con un minuto de aviso. Vigías en los mástiles, hombres en la rueda de gobierno, vapor con presión siempre arriba, bebidas (alcohólicas) trincadas⁵⁴, armas cargados y pólvora seca. Salimos a navegar fuera, de nuevo por la noche, a las 10 pm.

Sábado 26 de Abril

Entramos de nuevo a la bahía esta mañana. Fondeamos el ancla, tomando carbón y provisiones y desmontando todas las vergas, excepto las más bajas y el trinquete, sacándolas del buque y enviándolas a Valparaíso en el “*Copiapó*”, sin guardar nada a bordo, sino lo que sea realmente necesario para la batalla. A las 10 pm, como de costumbre, todos los buques salieron a navegar nuevamente.

52 El anclote es un ancla de menor peso y dimensiones que las anclas de uso normal del buque. Dado que la maniobra de fondeo o zarpe con estas últimas era muy lento y complejo, se prefería el uso de los anclotes, para poder salir en forma rápida del fondeadero en caso zarpes de emergencia (ataques, mal tiempo, etc).

53 Vapor perteneciente a la C.S.A.V. Durante la Guerra del Pacífico, fue entregado por sus propietarios a la Armada de Chile, de acuerdo al convenio de subvención del 5 de mayo de 1874. Fue armado como crucero auxiliar, participó durante toda la guerra, facilitando el apoyo logístico.

54 Penton usa el término “spirits down”, aludiendo a que el Ron y demás licores estaban trincados. No se estaba sirviendo alcohol con la ración. (Aporte de Fernando Wilson).

Domingo 27 de Abril de 1879

Navegamos dentro de la bahía de nuevo esta mañana. Carpinteros haciendo un mamparo alrededor de la parte superior de la Sala de Cartas, para protegerla del fuego de fusilería⁵⁵. Domingos y días de semana, son todos iguales ahora y últimamente ha sido nada más que trabajo. Dios sabe, todos estaremos contentos cuando esto termine. Nuestro buque se ve como un objeto curioso, ahora que está siendo desprovisto de su arboladura y aparejos, etc, nada (queda) excepto el palo real y perillas. Las armas se mantienen cargadas y todo listo para el combate en cualquier momento. Carboneando⁵⁶ todo el día y saliendo a navegar de nuevo fuera, a las 10 pm.

Lunes 28 de Abril

Se toca zafarrancho de combate a la medianoche, pero sólo para práctica. Navegamos a la bahía esta mañana y fondeamos el ancla. El buque de correo “Ilo” llegó desde el Norte. El capitán Castillo⁵⁷ tomó una carta mía y una del señor Wakeham, para enviarlas a un amigo suyo en Valparaíso, para que (a su vez) las remitiera a Inglaterra a nuestras queridas esposas. También escribí una carta, para que el señor Wakeham se la enviara a mi querida esposa, en caso de que me pasara algo y si complaciera a Dios, el llevarme en medio de esta guerra. También escribí una nota y se la di al señor Wakeham que le autorizaba, en caso de mi muerte aquí, para que enviara todos mis efectos y pertenencias a la casa de mi esposa en Inglaterra, consistentes en un reloj, cadena, dinero, ropas, herramientas, etc., y un reloj que compré al tipo de la barca “Monroe”, el barco que destruimos. A las 11 de la noche, levamos anclas y nos dirigimos al Norte hacia Pisagua.

Martes 29 de Abril

A las 7 de la mañana arribamos a Pisagua y fondeamos. Poco después, una tropa de soldados peruanos salió del pueblo y marchó hacia las montañas, la cima de las cuales está cubierta con soldados peruanos y bolivianos. Al mediodía, tripulamos y armamos 3 botes y fuimos a dejar a la deriva todos los botes y lanchas en el puerto. En ese momento tocamos zafarrancho general, en caso de que el enemigo disparara a nuestros botes y debiésemos abrir fuego sobre ellos con nuestros cañones. Pero largamos las embarcaciones a la deriva, sin que nos molestaran. Los botes regresaron al buque y los izamos. Por la tarde, el Cónsul inglés vino a bordo y conversó con nuestro Comandante. Todavía quedan algunos montones de carbón quemado por el bombardeo del “Blanco”, cuando disparó al lugar el día 18. Podemos ver manchones de hombres, mujeres y niños

55 “Musketry” en el original, pero ya se aclaró en otra nota al pie, que el término no es el más apropiado.

56 Se usará indistintamente la palabra “carbonear” o “hacer faena de carbón” o “tomando carbón”, por la acción de embarcar carbón desde otra nave y echarlo, a su vez, a las propias carboneras del buque. “Coaling” en el texto original.

57 Luis Anacleto Castillo Goñi (1844-1928). A la fecha de este relato, se desempeñaba como 2º Comandante del Blindado “Cochrane”. Formó parte del denominado Curso de los Héroes, junto a Prat, Uribe, Condell y Uribe y Montt, entre otros. Llegó al grado de Vicealmirante.

que pasan hacia y desde las montañas con paquetes, aparentemente llevando consigo todo lo que pueden juntar de sus pertenencias, a la vista de nosotros aquí, sin saber por supuesto qué vamos a hacer. Probablemente piensan que vamos a bombardear de nuevo. Es muy angustiante verlos trabajando bajo el abrasante sol, sin saber dónde ir y sin probablemente nada para comer o beber. Espero que pronto se complazca Dios en poner fin a esta terrible lucha, en la que tantos pobres e indefensos seres inocentes, que no tienen nada que ver con la pelea, tienen que sufrir. Pero la voluntad de Dios se hace y no nos atrevemos a imponerle nada.

Miércoles 30 de Abril

A las 11 de la mañana, levamos anclas con la “*O’Higgins*”, que nos acompaña a Mejillones (Perú), ambos buques tripularon y armaron botes. Los botes de la “*O’Higgins*” fueron los primeros en acercarse a la orilla y el enemigo les disparó desde la playa. Devolvieron rápidamente el fuego desde los botes y regresaron al buque. Habíamos tocado zafarrancho y cada hombre estaba en su puesto en un minuto. Entonces abrimos fuego contra la ciudad con proyectiles de cañón y espoletas⁵⁸, ambos buques bombardearon y prendieron fuego a la ciudad la que ahora, a las 6:30 pm, es una masa ardiente. Está casi a oscuras y la vista es horrorosamente imponente. Parece, por el ruido en la orilla, que una gran cantidad de cartuchos y municiones está siendo destruida por el fuego. Nuestro propósito para enviar los botes a tierra al principio, era largar a la deriva los lanchones, igual que habíamos hecho antes en Pisagua. A las 7 pm nos dirigimos al Sur, hacia Iquique.

Jueves 01 de mayo de 1879

Entramos en la bahía de Iquique y fondeamos. Olvidé mencionar que el 28 último, perdimos nuestro anclote y cerca de 30 brazas de guindaleza de 9 pulgadas⁵⁹. Nada de importancia hoy. A las 9 pm, el “*Blanco*” y la “*Magallanes*” llegaron desde el Norte y a las 9.30 pm, levamos anclas y salimos nuevamente a navegar.

Viernes 2 de Mayo

A las 5:30 am, el Corneta tocó zafarrancho. Se informó que los peruanos habían estado disparando desde la orilla hacia la “*Esmeralda*”. Toda la flota entró en la bahía, pero todo estaba tranquilo. Un gran número de personas, europeos, dejó la ciudad hoy en el vapor que va al Sur.

58 Al hacer esta especificación (“cannon shells and fuses”), se refiere a granadas con algún tipo de espoleta para hacerlas explotar de alguna manera especial (tiempo, impacto, etc), puesto que los tiros sólidos, no llevan este dispositivo.

59 Término un tanto difícil de interpretar, ya que Penton usa para longitud, una medida que se usa mayoritariamente para indicar profundidad (1 braza inglesa=1,82 m). Guindaleza: Tipo de cabo de 3 o 4 cordones de igual número de filásticas cada uno. Las 9” mencionadas son de “mena”; o sea, la medida de la circunferencia del cabo.

Sábado 3 de mayo

Hoy llevando provisiones a bordo. La “*Magallanes*” navegó hacia la parte posterior del pueblo y disparó contra la máquina condensadora⁶⁰, que estaba haciendo agua en la orilla, cortando así su suministro de agua. Esto parece muy duro, pero tales son los horrores de la guerra. Todavía estamos bloqueando el puerto de Iquique.

Domingo 4 de Mayo

Ha sido un domingo más tranquilo que de costumbre. El Sr. Wakeham fue a bordo de la HMS “*Turquoise*”, que está aquí, para visitar al Artillero. Consiguió tabaco y algunos papelillos ingleses⁶¹ que son bastante aceptables. A las 8 pm, volvimos a salir de la bahía.

Lunes 5 de Mayo

Ocupado llenando las carboneras. El vapor del Norte vino y muchas más personas se fueron en él de aquí hacia el Sur.

Martes 6 de Mayo

Todavía bloqueando Iquique. Hoy sentimos la sacudida de un movimiento de tierra llamado “*temblor*”. La “*Chacabuco*” llegó aquí desde el Sur. Esta mañana y desde el Sur, estamos esperando muy pacientemente a la flota peruana, pero aún no han llegado.

Miércoles 7 de Mayo

Ejercicio en la mañana. El vapor del correo vino del Sur. No hay noticias en particular. Esta tarde, el Sr. Wakeham fue nuevamente a bordo de la HMS “*Turquoise*”. Tocamos zafarrancho general a las 9 pm y el “*Blanco*”, la “*Magallanes*” y “*Chacabuco*” navegaron hacia el Norte durante la noche.

Jueves 8 de Mayo de 1879

El vapor del correo llegó desde el Norte esta mañana. Nos enteramos que el “*Blanco*” y los otros 2 buques, están en las afueras de Arica. El Vapor de Correo está impedido, por nosotros, para tener cualquier comunicación con la costa aquí en Iquique, ya que está bajo bloqueo. A las 5 pm avistamos 3 vapores procedentes del Norte y a las 6 pm, no los pudimos distinguir ya que estaba oscureciendo. Tocamos zafarrancho de combate, en caso de que fueran los peruanos, pero finalmente resultaron ser el “*Blanco*”, la “*Magallanes*” y la “*Chacabuco*”.

Viernes 9 de Mayo

Se tomó más carbón hoy. Uno de los oficiales de la HMS “*Turquoise*” nos visitó.

60 En alguna literatura de la GDP, se les llama también “máquinas resacadoras”, las que mediante evaporación producen agua potable desde agua de mar.

61 Se refiere al denominado “papel de liar”, que se usa para fabricar cigarrillos de manera artesanal.

Sábado 10 de Mayo

El vapor llegó desde el Sur. El señor Breeze, asistente de nuestro doctor, se fue hoy incapacitado a Valparaíso. Había estado con un aire enfermo y decaído durante el último tiempo y se va al hospital de Valparaíso. A las 7:30 pm zarpamos y navegamos al Sur hacia Antofagasta.

Domingo 11 de Mayo

Llegamos a Tocopilla a la 1 pm y salimos de nuevo a las 2 pm. Llegamos a Cobija a las 5:30 pm. Sólo paramos unos minutos y continuamos. Buen tiempo. Gracias a Dios tenemos una abundante provisión de suministros frescos. Oímos que el Vapor "*Matías Cousiño*" fue facilitado gratuitamente al Gobierno. Pertenece a una señora muy rica (Cousiño)⁶² propietaria del hermoso y extenso parque de Lota y muchas otras fincas en Chile. Los diarios de Chile están llenos de entusiasmo, haciendo donativos de dinero, ropa, comida, ambulancias, etc., de todas partes del país en forma generosa. Los diarios peruanos hablan de lo mismo en sus barrios y sus diarios hablan, como si estuvieran absolutamente seguros, de que van a aniquilar por completo a Chile; pero creo que las bombas, lo que es realmente espantoso de leer, son más efectivas que el hablar. En todo caso, parecen muy atrasados en sacar su flota, con el notable "*Huáscar*". Nos convendría mucho más que este horrible suspenso y a mí, por un lado, me gustaría ver al "*Huáscar*", mano a mano, con el "*Blanco*" o el "*Cochrane*". No deberíamos temer por el éxito. Nuestra nave está en buen pie, bien disciplinada (entrenada), la tripulación muy audaz y entusiasta por su país y los jefes de piezas de las armas, son excelentes tiradores. El buque fue despojado de sus masteleros, bauprés y todo lo superfluo, ha sido sacado fuera de él y las cofas preparadas para los fusileros. (Tenemos) aparejos de repuesto de todas clases de los utilizados en el buque, en caso de que cualquier cosa resulte dañada o se pierda en acción, especialmente en la batería y en el departamento de artillería. Cada hombre tiene su puesto en caso de incendio y cada uno su puesto, para equipar y tripular los botes. Nuestros cañones siempre están cargados, en caso de una urgencia y siempre estamos en alerta y listos para cualquier sorpresa. Que Dios nos defienda. No sabemos cuál será nuestra tarea aquí, pero oímos que es la de traer y escoltar tropas a Iquique, desembarcar y tomar el lugar.

Lunes 12 de Mayo

A las 8 am, llegamos a Antofagasta y fondeamos. Tenemos el buque listo para la faena de carbón. A la 1 pm, el señor Wakeham y yo fuimos en comisión a tierra y volvimos a bordo a las 6 pm. Nada emocionante, muy aburrido. Aquí hay un gran número de soldados chilenos de todas clases, continuamente entrenando. Se están consiguiendo algunos cañones grandes para fortificar la ciudad.

62 La verdad es que Penton se refiere a la Sra. Isidora Goyenechea viuda de Cousiño, quien en 1873 y tras la muerte de su esposo, se encargó del imperio económico dejado por su marido y, particularmente, de la dirección de la Compañía Explotadora de Lota y Coronel. Durante la Guerra del Pacífico, vigiló que la producción de carbón de sus yacimientos no disminuyera, asegurando la cantidad necesaria de combustible para los navíos chilenos en combate. Además, puso a disposición del Estado chileno el vapor Matías Cousiño, el más importante de su flota. (Fuente: Wikipedia).

Martes 13 de Mayo de 1879

Buque en faena de carbón. A la 1 pm, fuimos a tierra con el Sr. Wakeham, en comisión por pertrechos, volvimos a bordo a las 5:30 pm. Levamos anclas a medianoche y salimos a navegar al Norte.

Miércoles 14 de Mayo

Buen tiempo, yendo hacia el Norte. A las 5 pm fondeamos en Tocopilla⁶³ y a las 05:30 pm, nos fuimos de nuevo a Iquique.

Jueves 15 de Mayo

Llegamos al puerto Huanillos a las 8 am. Había 2 veleros ingleses allí. Nuestro comandante ordenó a sus capitanes que vinieran a bordo y después de darles aviso de que abandonarían el puerto, enviamos nuestras embarcaciones para cortar amarras y dejar a la deriva todos los lanchones en el puerto, para impedir embarcar y desembarcar cargas o comerciar. A las 11 am, nos fuimos de nuevo. Llegamos a Pabellón de Pica a las 3 pm. Allí había una nave inglesa y, después de darle aviso para marcharse, los lanchones compartieron el mismo destino que los primeros. Nos fuimos de nuevo para Iquique a las 5:30 pm. La mayoría de los lanchones, en ambos lugares, eran muy buenos, uno de ellos con una serviola⁶⁴ y 2 cabrestantes manuales para levar anclas. El costo de un lanchón, cuando es nuevo, es de unos 500 a 800 dólares. Llegamos a Iquique a medianoche y tocamos zafarrancho, en caso de que hubiese una nave enemiga allí.

Viernes 16 de Mayo

(Pasamos) todo el día ocupados, embarcando carbón, pertrechos, proyectiles, granadas, pólvora, etc. Tenemos dos buques pequeños más añadidos a nuestra flota, la “*Abtao*” y la “*Covadonga*”, completando ahora 8 naves en total. Recibimos nuestros pertrechos desde el transporte “*Lamar*”. Cuando nos vayamos de aquí, él irá con nosotros para abastecernos en el mar, si es necesario. Hace 5 semanas que no tengo noticias de casa. Dejamos Iquique a las 7 pm hacia el Norte, con todo el resto de la flota, excepto la “*Esmeralda*” y la “*Covadonga*”.

Sábado 17 de mayo

Todavía yendo hacia el Norte. Nos reunimos con los otros buques durante la tarde. Ocupado con los carpinteros, haciendo que el aparejo (maniobra) para el torpedo, esté listo en lancha a vapor.

63 Probablemente para inquirir información del movimiento de los buques peruanos. (Aporte de Fernando Wilson).

64 Serviola: Pescante robusto que sirve para izar un ancla.

Domingo 18 de Mayo

Todos nuestros buques, en su conjunto, se dirigen hacia el Norte en dirección al Callao. Aún tratando de lograr que la lancha torpedo⁶⁵ esté lista para el servicio y consiguiendo placas de hierro curvadas, para proteger a los fusileros en las cofas. Recibí una carta de mi querida esposa en el mar, enviada a bordo desde el “Blanco”. Se me ha dicho, con confianza y en secreto, que estamos destinados al Callao y que vamos al puerto, corriendo todo el riesgo de la amenaza de los fuertes. Vamos a prepararnos para bombardear, disparar a los barcos enemigos, hundirlos con torpedos, incendiarlos o de cualquier otra forma que podamos. Uno de nuestros buques, la “*Abtao*”, que tiene pólvora a bordo con combustibles, debe ser sacrificado, siendo volado como un brulote; así que podemos esperar para este día, ya sea victoria para Chile o derrota absoluta. O sea, ahora tenemos delante de nosotros, muerte o victoria. Ruego a Dios que esté con todos nosotros y nos defienda en la hora de la angustia, en el nombre de Jesucristo. En Él confío, que nunca me dejará confundido.

Lunes 19 de Mayo 1879

La flota⁶⁶, en su conjunto, sigue rumbo al Norte hasta Callao. Todos estamos, de acuerdo a nuestras diferentes capacidades, haciendo que todo esté listo para la acción. Me han dicho, (ahora oficialmente, pero en secreto), el plan de acción y es terrible y desesperado. Tendrá lugar mañana a medianoche o muy temprano, en la mañana siguiente. Parecen optimistas sobre su éxito. Estamos tomando todas las precauciones contra eventos probables, tales como incendios, concusiones, espilonazos, tiros que entren por el costado, agujeros del casco que deban ser taponeados o cualquier otro siniestro que podamos pensar. Lancha Torpedo con torpedos, botalón (pértigas)⁶⁷, escudo, cañón y todo lo necesario para torpedear. Todas las cofas de nuestros mástiles, están rodeadas por una placa escudo de hierro anti balas, para proteger a los fusileros y de hecho, todas las preparaciones que se puedan pensar, numerosas para mencionar, para el ataque que viene. Sr. Wakeham, el Sr. Long⁶⁸ y yo hemos sido invitados a cenar, mañana por la noche, con el Comandante y los Oficiales.

Martes 20 de Mayo

Todos (a bordo) ocupados durante todo el día, preparando todo para el encuentro que se nos avecina. Lancha torpedo, batería, cañones, espadas, fusiles, pistolas⁶⁹, picas de abordaje, hachas de batalla, etc todo en orden y a la mano; las claraboyas cerradas, con el fin de apagar (mitigar) todas las luces, etc. Esta

65 No debe confundirse con las lanchas torpederas “originales” con que contó Chile, pues se trata de las lanchas a vapor de los blindados, que fueron adaptadas como botes-torpedo, tal como lo señala el Almirante Williams en su plan para atacar Callao.

66 En el original “fleet”, pero normalmente en Chile se usa el término “Escuadra”.

67 Se refiere probablemente a la vara o pértiga que servía como extensión, para aplicar los denominados “torpedos de botalón”, al costado del buque enemigo.

68 Se refiere a William Lyng Arvis, que se desempeñaba como Contramaestre 1º del “Cochrane” (Fuente: Sr. Mauricio Pelayo González).

69 Si bien había pistolas en esa época, que no eran muy comunes, el arma corta de fuego normal, eran los revólveres.

noche cenamos con el Comandante, Capitán y Oficiales. Pasamos una noche muy agradable, los discursos fueron, por supuesto, sobre el conflicto que viene y parecen estar optimistas de su éxito.

Miércoles 21 de Mayo

Seguimos navegando hacia la victoria o la destrucción. Que Dios esté con nosotros en la hora de la necesidad. Todavía ocupado todo el día, dejando todo listo para el conflicto que va a tener lugar esta medianoche o muy temprano en la mañana; de todos modos, estará oscuro. El plan de ataque fijado, como nos lo dijo el comandante anoche es terrible y desesperado, (a saber), uno de nuestros buques la “*Abtao*”, liderará el camino, metiéndose entre las líneas peruanas, disparando sus cañones contra ellos; luego su tripulación se embarcará en sus botes, listo para alejarse de la nave, entonces harán volar el buque que tiene una gran cantidad de pólvora a bordo. Éste, uno de nuestros buques, será sacrificado como señal y luz, para mostrarnos la posición de la flota peruana y también, con el fin de prender fuego a algunos de ellos. Entonces vamos a avanzar y disparar a los buques, usaremos el ariete⁷⁰ o lo que sea mejor. Las lanchas a vapor vendrán en la oscuridad para intentar volarlos⁷¹, mientras las corbetas bombardean la ciudad de Callao. Este es el orden de la acción y debe ser la victoria completa, si resulta o bien, la derrota absoluta. Que Dios esté con nosotros por amor a Cristo, Amén. A las 6 pm avistamos la isla de Lorenzo en el Callao. Todos los buques esperando la hora y la orden del Almirante, mediante señales, para entrar en el puerto. A las 7:30 pm, todos fueron llamados a cubierta y leyeron el plan del ataque, después de lo cual, gritos de Viva Chile, Viva el Almirante y Viva el Comandante Simpson, fueron dados con alegría y entusiasmo por todos.

9 pm. Acabo de terminar de escribir una carta de despedida a mi querida esposa, por si caigo (en combate) y se la di al señor Wakeham para que la remita, si es que complace a Dios que caiga en la acción. 12 pm, medianoche. Todos se emplearon para sacar la lancha torpedo y tener los accesorios listos.

Jueves 22 de Mayo

3:30 am. Toda la flota está haciendo su entrada en la bahía del Callao pero, debido a que nuestra lancha torpedo aún no estaba lista y que el Almirante no comienza lo suficientemente pronto, antes de que amaneciera, fuimos obligados a renunciar y todos nuestros planes, por el momento, se ven frustrados y ahora volvemos navegando de nuevo al Sur. Considero esto como un acto de la Providencia y que no fue como lo habíamos planeado, que el hombre propone y

⁷⁰ Entiéndase también “espolón”.

⁷¹ Es aquí donde aparece claro el rol que jugarán las lanchas a vapor de los blindados, habilitadas como lanchas torpedos. Según plan textual de Williams: Botes-torpedos: La sección de botes-torpedos la formarán las lanchas del Blanco, Cochrane i bote de la Chacabuco, al mando de los tenientes Señoret, Simpson i Goñi, respectivamente. Estas embarcaciones, aprovechando el momento de confusión de la línea enemiga o en el fragor del combate, se deslizarán suavemente i con todo el sifilo posible entre los buques enemigos i, eligiendo el momento oportuno, aplicarán sus torpedos, con preferencia contra los blindados i monitores peruanos. (Ref: “Operaciones de la Escuadra Chilena, mientras estuvo al mando del CA. Williams Rebolledo 1879”. Imprenta del Progreso, Valparaíso, 1882).

que Dios dispone, y habría sido inútil hacer el intento pretendido, una vez que hubiésemos sido vistos por el enemigo. Todos estamos cansados, somnolientos y casi acabados, con todo el trabajo y sin descanso ni sueño.

En el proceso de subir a bordo la lancha torpedera, cuando ésta volvió al buque, el tintero de hierro de la pluma que la izaba, se rompió en el extremo inferior. La lancha cayó, precipitándose estrepitosamente con su proa sobre algunas vergas en la cubierta y su popa, en la batayola, haciendo un daño considerable tanto a la propia lancha como a la obra muerta del buque, quebrando también un sobrejuanete que yacía en cubierta. Afortunadamente, nadie salió herido.

Viernes 23 de Mayo 1879

Todos los buques aún siguen en dirección hacia el Sur. Pasamos las islas Chincha por la noche. Ocupado reparando el daño hecho ayer al buque y a la lancha. Vientos fuertes de proa. Las reparaciones a la lancha a vapor, terminaron a las 6 pm. Cansado como de costumbre.

Sábado 24 de Mayo

Seguimos navegando hacia el Sur. A las 4 pm se avistó un vapor que, supuestamente, era el transporte peruano “*Chalaco*”⁷² y se alejó navegando hacia el oeste, fuera de nuestro alcance y se estaba haciendo oscuro, para ir en su persecución.

Domingo 25 de Mayo

Llegada y fondeamos en la bahía de St. Johns. A las 8 pm, toda la flota está tomando carbón de la “*O’Higgins*”. Ella va a navegar a Valparaíso, en busca de nuevas calderas. Nos enteramos que 3 (buques) de la flota peruana, siendo el “*Huáscar*” uno de ellos, están en Arica, donde están amarrados para lo próximo (que venga). Todo el día ha estado soplando un fuerte viento del Sur contra nosotros. Oh, cómo anhelo uno de los domingos en el querido y viejo Hull, pero sea hecha la voluntad de Dios.

Lunes 26 de Mayo

Terminamos de tomar carbón de las corbetas. Embarcamos nuestros botes, levamos anclas y navegamos al Sur otra vez. A la 1:30 pm, las dos corbetas, “*O’Higgins*” y “*Chacabuco*”, salieron a la vela, la “*O’Higgins*” va a Valparaíso. A las 5 pm avistamos un pequeño vapor viniendo hacia el Norte y la “*Magallanes*” le dio caza y lo alcanzó.

Martes 27 de Mayo

Noticias emocionantes, el pequeño vapor que fue capturado anoche por la “*Magallanes*”, pertenece a una compañía inglesa y después de ver que sus papeles estaban en regla y habiendo obtenido noticias de parte de ellos, se les permitió

⁷² Transporte artillado peruano, botado el agua en 1863. Desplazaba 999 ton y tenía una eslora de 90 metros. Participó en la GDP, siendo hundido por los propios peruanos en el Callao, el 16 de Enero de 1881.

continuar. Las noticias que recibimos esta mañana, mediante señales, de parte del Almirante, son estas. El 22⁷³, el jueves pasado, el mismo día en que llegamos a la bahía del Callao, el blindado o mejor dicho, la fragata “*Independencia*” y el conocido Acorazado “*Monitor Huáscar*”, entraron en Iquique, donde estaba el Corbeta “*Esmeralda*” y la pequeña “*Covadonga*”; que el “*Huáscar*” hundió a la “*Esmeralda*” y la “*Independencia*” persiguió a la “*Covadonga*”, llegando a un punto llamado Punta Grueso⁷⁴, a unos 10 kilómetros al Sur de Iquique. La “*Covadonga*”, corriendo hacia tierra, la “*Independencia*” que la siguió, encalló y que los peruanos le prendieron fuego, para evitar que cayera en nuestras manos. Su dotación fue rescatada por el “*Huáscar*” y la “*Covadonga*” escapó al Sur. Por supuesto, no sabemos cuánto de esto se puede tomar como verdadero; pero si es correcto, la pérdida es mucho peor en el lado peruano, pues la suya es una fragata de hierro y la nuestra, una vieja corbeta de madera. Pero se piensa que hay una gran pérdida de vidas por parte de la “*Esmeralda*” y suponemos que los salvados, fueron rescatados por los botes de la “*Turquoise*”, aquella nave que estaba allí cuando nos fuimos.⁷⁵

Me parece muy desafortunado que hubiéramos ido tan lejos para buscar al enemigo, cuando aparentemente ellos estaban en Arica, cuando pasamos hacia el Norte, fuera de la vista de la tierra, para no ser observados. Deben habernos pasado por dentro y si hubiéramos entrado en el Callao, como lo habíamos planificado, habríamos entrado por casi nada, ya que lo mejor de la flota enemiga estaba fuera. Así fue y se hizo la voluntad de Dios. Seguimos navegando hacia el Sur, hacia Arica y en unos 2 días más, tendremos todas las noticias y tal vez, al “*Huáscar*”. Sólo queremos conocerlo para ver qué podemos hacer con él, pero no tenemos ninguna duda acerca de cuál sería el mejor, pero incluso eso está en manos de Dios.

Miércoles 28 de Mayo

Nos encontramos con el Vapor de Correos del Pacífico “*Amazonas*”⁷⁶ y lo detuvimos. Tenía cartas y diarios a bordo para nosotros. El Sr. Wakeham recibió una. También nos dieron los detalles de la batalla de Iquique. Parece que los navíos peruanos “*Huáscar*” e “*Independencia*”, ambos de hierro, que supieron por algún medio que habíamos dejado Iquique, aprovecharon para atacar la “*Esmeralda*”, una vieja Corbeta de 12 cañones, 40 lbs⁷⁷ y a la “*Covadonga*”, una pequeña cañonera, con dos cañones de 7 pulgadas⁷⁸. La “*Esmeralda*” luchó valientemente por más

73 Indudablemente hay un error atribuible a la inexactitud de las primeras informaciones, pues todo ocurrió el 21 de mayo de 1879.

74 En algunas menciones literarias e incluso mapas, aparece con este nombre, pero la denominación correcta es Punta Gruesa.

75 Otra inexactitud de esta suposición, pues los naufragos de la “*Esmeralda*” fueron recogidos, en definitiva, por las embarcaciones del “*Huáscar*”, para ser luego dejados en Iquique.

76 Formó parte de los buques ordenados construir por la C.S.A.V., que primitivamente eran “*Rímac*”, “*Itata*” y “*Loa*” y luego “*Lonués*” y “*Amazonas*”. En 1877 fue vendido a la P.S.N.C., la que a su vez lo vendió a la Armada en 1879, siendo armado en guerra como crucero auxiliar. Hizo toda la campaña de la Guerra del Pacífico. (Fuente sitio oficial Armada de Chile).

77 Para el 21 de Mayo de 1879, la “*Esmeralda*”, tenía 12 cañones Armstrong RML de 40 libras, 4 cañones Whitworth RML de 32 libras y 2 cañones Armstrong RBL, de desembarco, de 6 lbs.

78 En realidad eran dos cañones de 70 libras, en montaje giratorio, denominados coloquialmente “*colisas*”.

de cuatro horas, el Capitán del “*Huáscar*” les pidió varias veces que se rindieran, pero se negaron. El “*Huáscar*” entonces, la espoloneó tres veces sucesivas. El Capitán de la “*Esmeralda*” saltó a bordo del “*Huáscar*”, espada en la mano con 6 hombres y después de matar al 2do Comandante, fue dominado y derribado⁷⁹. Por supuesto, pensó que más hombres lo habrían seguido en el abordaje del “*Huáscar*”, pero esto fue impedido debido a que ambos buques se separaron demasiado pronto. Después de los espolonazos, algunos, en el intento de abordar, se cayeron al mar. Por supuesto, los 6 hombres también fueron muertos a bordo del “*Huáscar*”. La “*Esmeralda*” entonces se hundió y oímos que sólo hay 40 vidas salvadas de 180⁸⁰, el resto resultó muerto (en combate) o ahogado. Durante este tiempo, la “*Independencia*” se dedicó a la pequeña “*Covadonga*” y después de un largo combate, persiguiéndola, ella estaba en una condición bastante mermada. Pero la “*Covadonga*”, que era una embarcación pequeña, corrió cerca de la costa y la “*Independencia*” siguiéndola, consiguió acercarse demasiado y encalló, siendo rescatada la tripulación por los botes del “*Huáscar*”. Luego le prendieron fuego para evitar que cayera en nuestras manos y la “*Covadonga*” fue remolcada a Antofagasta, por el transporte “*Rímac*”. Por supuesto, tendremos un recuento más auténtico cuando volvamos. A las 3 pm, pasamos por el Puerto de Islay. A las 3:30 pm, llegamos al puerto de Mollendo, donde estaban comprometidos el “*Blanco*”, la “*Magallanes*” y la “*Abtao*”, tratando de apoderarse del cable telegráfico, para cortar la comunicación al Perú desde Arica. A las 9 pm, nos alejamos al Sur.

Jueves 29 de Mayo de 1879

Seguimos navegando al Sur hacia Iquique, el “*Blanco*”, la “*Abtao*” y “*Magallanes*”; el “*Blanco*” remolcando a la “*Abtao*”, ya que carece de carbón. A las 11 am, todos fuimos llamados hacia popa y se leyó sobre la batalla de Iquique, y terminó con entusiasmados hurras para Chile. Esta noche, escribí una carta a mi querida esposa e hija, lista para despacharla a la llegada.

Viernes 30 de Mayo

Llegamos a Iquique a las 7 am. Estábamos entrando justo a la bahía, cuando un hombre en nuestros mástiles avistó y reportó al “*Huáscar*”. Se le avisó por señales al “*Blanco*”. Syble (sic), el Maestre de Señales, también lo había visto. El “*Blanco*” y la “*Magallanes*” luego le dieron caza; el Almirante nos indicó, mediante señales, que nos quedáramos aquí, no teniendo suficiente carbón para perseguirlo. Todos los ojos estaban sobre los dos buques, con la mayor ansiedad, para ver si le ganaban a un enemigo que estaba disparando y haciendo su mejor esfuerzo para escapar. Observamos hasta que los tres buques quedaron fuera de vista y la opinión general, fue que el “*Blanco*” le estaba ganando y nos contentamos, previendo ver el

79 Esto también es inexacto, pues la única baja fatal del “*Huáscar*” fue el Teniente Jorge Velarde Castañeda, que recibió 3 heridas de bala, provenientes del fuego de fusilería de la “*Esmeralda*”, falleciendo 2 horas después de finalizado el combate. (Ref: “El Corresponsal del *Huáscar*. Crónicas de Julio Octavio Reyes”. Editorial MR. Año 2015.

80 Después de muchas elucubraciones, se ha convenido que la cantidad de hombres a bordo de la “*Esmeralda*”, para ese día, era de 202 hombres, incluido el Ingeniero Juan Agustín Cabrera.

regreso del “Blanco” mañana, ya sea que haya destruido o capturado al “Huáscar”. Nos hemos quedado con unas 17 toneladas de carbón, una situación muy crítica si nos encontramos con el enemigo. A continuación, abordamos un buque mercante que tenía 300 toneladas de carbón para el lastre. Por nuestro deseo, el Capitán vino a bordo y tuvo una conversación con nuestro Comandante. A las 6 pm, nuestro Comandante resolvió ordenar al mercante meterse dentro de la bahía enviando, con ese propósito, una lancha a vapor de la “Abtao” para remolcarlo, ya que estaba abatiendo hacia fuera, casi a la deriva por falta de viento.

Sábado 31 de Mayo

A la 1:30 am me despertaron y fui llamado por el comandante, para reunir a todos mis carpinteros y dirigirnos a bordo de una nave pesquera, para abrir sus cubiertas con el fin de transportar carbón desde el buque mercante, habiendo destruido los peruanos todos los lanchones, después de la batalla del día 22. Había reunido a mis hombres y me había ajustado (al cinto) el revólver y con la lámpara de ojo de buey en la mano y estaba a punto de embarcarme en la lancha de vapor de la “Abtao”, cuando oímos el informe de dos tiroteos separados. Luego, desde a bordo, nos ordenaron detenernos. Tocamos zafarrancho de combate. Observamos un vapor y pensando que, tal vez, era el “Blanco”, le hicimos señales con la lámpara de señales y no respondían, supimos que no era él. Entonces le disparamos 2 proyectiles. Para este momento, se había acercado bastante a nosotros y la gente a bordo de ese buque lloraba o despotricaba, dejamos de disparar y “Viva Chile”. Nuestro comandante entonces les gritó en inglés: “¿Qué buque es ése?” y nos dijeron que era el “Matías Cousiño”, el vapor con el carbón, que había perdido nuestra pista al acompañarnos al Callao. Era el mejor amigo con el que podríamos habernos encontrado y lo que queríamos; de hecho, una gran bendición, pues estábamos en un puerto enemigo con muy poco carbón, esperando a que la “Magallanes” fuera a Antofagasta y nos enviara un Vapor con carbón. Bueno, el “Matías” (Cousiño) informa haber sido perseguido y haber recibido fuego del “Huáscar”, pero se alejó de él y corrió hasta aquí.

Después de esto, a las 3:30 am, vimos luces afuera y no distinguiéndolas, nos mantuvimos en nuestras estaciones (puestos) para el combate. Todos los ojos se fijaron en el horizonte, observando cada movimiento, en caso de cualquier emergencia. Y así continuamos en este suspenso, hasta la luz del día, a las 5:30 de la madrugada, cuando descubrimos que eran el “Blanco” y “Magallanes”, de regreso. Un vapor de correo, venía desde el Sur, pero el “Blanco” no entró hasta que el (Matías) “Cousiño” salió y le suministró suficiente carbón para hacerlo, después de haber salido corriendo. Así que el (Matías) “Cousiño” fue el amigo que todos nosotros necesitábamos y un buen trabajo, fue el no haberlo perdido antes. No sabemos cómo nos habría ido, si el enemigo hubiera venido, estando (nosotros) en esa indefensa condición. Entonces se tocó retirada, después de estar en nuestras estaciones durante 4 horas. Luego fuimos a un coffee y navegamos por la bahía de nuevo y luego, de 8 a 10 am, todos hicimos silencio

(hablamos más bajo), para poder tener un poco de descanso. Cuando vimos los tiros durante la noche y se tocó zafarrancho, tuvimos que cortar nuestro calabrote de 11 pulgadas. Estábamos fondeados con un anclote. El “Blanco” no tuvo éxito en la captura del “Huáscar”.

Oímos que en la Batalla del 21, la “Esmeralda” fue atacada también desde la orilla, por 4 piezas de artillería de campaña⁸¹ y unos 600 soldados con rifles, por un lado y el “Huáscar”, por el otro y que, habiendo recibido un disparo que atravesó sus Calderas, no pudo usar su maquinaria, por lo que tuvo que luchar contra el “Huáscar”, de manera estacionaria. De haber sido capaz de maniobrar, el “Huáscar” no podría haberla espoloneado y la opinión general es que, si la batalla hubiera continuado sin los espolonazos, la “Esmeralda” podría haberlo tomado; pero como fue, el “Huáscar” la espoloneó 3 veces en forma exitosa. Ella se hundió primero de proa y cuando la parte delantera del buque estaba bajo el agua y gradualmente se sumergía, ellos estaban aún luchando con sus cañones de más a popa. Esto estaba sucediendo, después de que su capitán hubiera saltado en la cubierta del “Huáscar” con 5 hombres y fue muerto. Saltaron a bordo cuando el Huáscar la espoloneó la última vez, que esperaban que más hubieran podido seguirlos, pero los buques se separaron demasiado pronto y muchos cayeron en el agua. La opinión también es, que de haber habido muchos más hombres que hubiesen subido a bordo, habrían resultado victoriosos, porque estaban luchando desesperados, hasta el último momento, lo que se vio con los cañones de popa. La “Esmeralda” se hundió en unas 15 brazas de agua⁸², después de 4 horas y 40 minutos, luchando con sus banderas flameando en el tope de cada uno de sus mástiles. El capitán peruano, le había pedido varias veces a su Comandante, que se rindiera y su respuesta fue que preferiría hundirse en vez de arriar su bandera, pero fue derribado luchando en la cubierta del “Huáscar”. Su nombre era Arthur Prat⁸³. También nos enteramos que la “Covadonga” disparó un proyectil a la “Independencia”, después de que ésta se varó en las rocas. Si disparan contra nosotros desde la orilla, mientras estemos aquí, tendremos que bombardear la ciudad y la reduciríamos a cenizas, (como consecuencia del ataque), pero ellos lo saben.

Domingo 1º de Junio de 1879

Todo el día en faena de carbón. El señor Wakeham fue a bordo del HMS “Pelican” y llevó una carta de cada uno de nosotros a nuestras queridas esposas. Estoy bastante mal hoy con dolor de garganta.

Lunes 2 de Junio

Aún en faena de carbón todo el día. La “Turquoise” llegó esta tarde. Nada nuevo de importancia hoy. La “Magallanes” ha estado todo el día fuera de

81 Se trataba de una batería de 4 piezas de artillería de campaña Blackely de 9 libras.

82 15 brazas corresponden a 27,4 metros, pero en realidad la “Esmeralda” está hundida a 42 metros de profundidad.

83 Se mantuvo la ortografía original que usó Penton.

vigilancia. Esta noche llegó remolcando una goleta de unas 80 toneladas. Parece que antes era una goleta chilena, pero fue tomada por el “*Huáscar*”, los chilenos fueron sacados de ella y hechos prisioneros. Los peruanos pusieron entonces una tripulación a bordo y la enviaron al Perú como presa, pero la “*Magallanes*” se encontró con ella, los papeles se invierten y los peruanos son tomados prisioneros. Después de ser traída aquí y amarrada, la “*Magallanes*” y el “*Blanco*” salieron, su destino no se conoce, N ó S.

Martes 3 de Junio de 1879

Aún tomando carbón, (durante) todo el día. Todavía estoy debilitado. Me quejé al Capitán Castillo por la negligencia del doctor, al no darme nada que tomar, de modo de potenciar o de reforzar la medicina.

Miércoles 4 de Junio de 1879

Tomamos todo nuestro carbón del SS “*Matías Cousiño*”⁸⁴. El “*Blanco*” y la “*Magallanes*” llegaron a las 12 am. Tuvieron después otra persecución al “*Huáscar*”. Los detalles son los siguientes. A las 6 am, avistaron al “*Huáscar*”, muy de cerca y le dieron caza, al mismo tiempo que alteró su rumbo de Norte a Oeste y luego comenzó una persecución muy emocionante. A las 9 am, estaba a 6.600⁸⁵ yardas de distancia. A las 11:30 estaba a 4.700 yardas de distancia. Entonces el “*Huáscar*” cortó dos de sus botes y arrojó una inmensa cantidad de algo por la borda⁸⁶. A las 12 am, el “*Blanco*” disparó su cañón de caza e izó sus colores. La “*Magallanes*” estaba entonces muy lejos, no pudiendo mantener el ritmo (proseguir). A la 1 pm, el “*Huáscar*” estaba a 4.300 yardas de distancia, cuando abrió fuego e izó dos enormes banderas, una en el (palo) Mayor, la otra en el pico y una pequeña, en un asta en el espejo. Hizo un espléndido tiro en dirección, pero a unos 100 metros de la aleta de babor del “*Blanco*”. El “*Blanco*” luego abrió fuego durante media hora, disparando 14 tiros a 4.500 yardas; pero aunque los tiros fueron bastante buenos para la distancia, ninguno tuvo efecto. El “*Huáscar*” estaba corriendo todo el tiempo, y el “*Blanco*” perdió unas 2.000 yardas en los disparos⁸⁷. A las 3 pm estaban a 4.600 yardas de distancia de nuevo y se mantuvieron a la misma distancia hasta la oscuridad, y aparentemente hasta que dejaron la persecución, aproximadamente a la 1 am de esta mañana.

Estuvieron en zafarrancho desde las 6 am del martes hasta las 2 am del miércoles. Ellos servían charqui y galletas (marineras) y se aseguraba que el “*Huáscar*”, ya no sería más del Perú. Los dos buques navegaron más o menos lo mismo pero, como dice el viejo dicho: *“Una persecución por la popa, siguiendo directamente la estela del otro, produce resultados lentos, pero es mucho más excitante”*. Podían ver a los Oficiales

84 SS es el acrónimo de Steamer Ship que se traduce como Vapor ó Buque a Vapor.

85 1 yarda es igual a 0.9144 m, luego los buques estaban a 5.486 m.

86 Esta maniobra fue hecha tanto para alivianar peso, como para entorpecer la derrota de los persecutores y tratar de malograr sus hélices.

87 Esto se debe a que el buque, para aprovechar mejor su capacidad de fuego y dada la disposición de la artillería, debía guiñar, presentando sus amuras, con lo que perdía de seguir avanzando en línea recta contra su blanco, alargándose por ende la distancia.

muy claramente en el puente de “*Huáscar*”. El Almirante intentó espolonearlo y consiguió que Syble (sic), el Maestre de Señales ubicado en el compás de estribor, tomara demarcaciones al enemigo para poder espolonearlo, a la altura de la chimenea⁸⁸ de ser necesario, pero logró escapar de nuevo. Este mentado “*Huáscar*” parece tener 9 vidas o ser un segundo “*Alabama*”. Las noticias del vapor proveniente de Valparaíso, dicen que gran regocijo y entusiasmo impera allí, por la noticia de la destrucción de la “*Independencia*”. También oímos que la pequeña “*Covadonga*” hizo rendirse a la “*Independencia*” y si el “*Huáscar*” no hubiese acudido a su ayuda, la “*Covadonga*” les habría hecho prisioneros. Todavía estamos bloqueando el puerto de Iquique (Perú). Hoy embarcamos más provisiones del “*Matías Cousiño*” y éste se fue otra vez, esta tarde, para el Sur. El Capitán del (Matías) “*Cousiño*”⁸⁹ dice que el sábado por la noche, al ser perseguido por el “*Huáscar*”, tenía lanchones trincados (amarrados) a cada lado para transportar carbón a nuestros diferentes buques y que cuando el “*Huáscar*” se acercó a ellos, el Capitán del (Matías) “*Cousiño*” gritó: “*Bajen los botes-torpedos*”. Los lanchones de carbón se cortaron inmediatamente y cayeron al agua. Esto tuvo el efecto deseado sobre el “*Huáscar*” que, al no poder distinguirlos y pensando que eran botes-torpedos, abandonó la caza y así el (Matías) “*Cousiño*” escapó. Pero en la primera parte de la misma noche, el “*Huáscar*” huyó del (Matías) “*Cousiño*”, pensando que era el “*Cochrane*” o “*Blanco*”.

Jueves 5 de Junio de 1879

El transporte chileno “*Loa*”⁹⁰ llegó esta mañana desde el Sur, con carbón y provisiones. Trae noticias de la gran excitación y entusiasmo, tanto en Valparaíso como en Santiago, por la batalla de Iquique. Hablan de ella como una victoria gloriosa, por la forma en que la “*Esmeralda*” luchó bajo circunstancias tan desventajosas. El público dice que se suscribirá y construirá otra “*Esmeralda*” nueva. El Presidente del Perú (Prado)⁹¹ vino del Callao a Arica, escoltado por el “*Huáscar*” y la “*Independencia*”, mientras (nosotros) íbamos al Callao y, al enterarse que casi toda nuestra flota estaba lejos de Iquique, aprovechó la oportunidad favorable para atacar a la desgraciada “*Esmeralda*”. Es posible que, si nos hubiéramos acercado a la costa para ir al Callao, en lugar de mantenernos mar afuera, probablemente nos hubiéramos encontrado con ellos y tal vez hubiéramos tomado al Presidente y todo, pero nuestra voluntad no es la voluntad de Dios.

88 Penton usa literalmente el término “in the smoke”, expresión popular referida a hacerlo a la altura de la chimenea e inundar los salones de calderas, que son de gran volumen y generan inundaciones difíciles de controlar. (Aporte de Fernando Wilson).

89 Capitán Augusto Castelton.

90 El “*Loa*” era un transporte que pertenecía a la Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV). Comisionado desde 1873, había sido arrendado por Chile desde el 12 de mayo de 1879 a 18 mil pesos mensuales. Desplazaba 1,657 toneladas, tenía casco de hierro, velocidad de 12 nudos y estaba artillada de dos cañones Armstrong de 6 pulgadas de retrocarga. Después de su hundimiento, se pudieron recuperar los 2 cañones, de los cuales uno se montó en el blindado “*Blanco Encalada*”. (Fuente: <http://www.voltairenet.org/article166178.html>).

91 Mariano Ignacio Prado, Presidente del Perú en 2 ocasiones (1865-1868) y (1876-1879). Durante este último periodo, específicamente en Diciembre de 1879, se ausentó del país para ir a Europa con el propósito de agilizar la compra de buques y armamento, que le eran negados al Perú debido al embargo. Esta acción, muy polémica y cuestionada hasta el día de hoy, significó que Nicolás de Piérola diera un golpe de estado y dictara un decreto, que lo privó de los derechos de ciudadano y le impidió retornar al Perú, quedando exiliado en Francia hasta 1886.

Viernes 6 de Junio

El vapor del correo vino desde el Sur. Trajo periódicos llenos de alegrías y tristezas (mezcladas) de Valparaíso y Santiago. Están encantados con el heroísmo de las tripulaciones de la “*Esmeralda*” y la “*Covadonga*”. El público dice que tendrán otra “*Esmeralda*”, una de hierro y que harán una suscripción para eso y un monumento⁹² al atrevido e intrépido Prat. No hay noticias de la “*Chacabuco*” todavía.

Sábado 7 de Junio

Desarmando (readecuando) la pequeña goleta que tomamos como presa el otro día, para hacer una lancha para cargar carbón con ella.

Domingo 8 de Junio

Todo el día en faena de carbón. Salimos hacia el Norte a las 11:30 pm, remolcando nuestro bote-torpedo⁹³. El señor W (Wakeham) estuvo en él toda la noche.

Lunes 9 de Junio

Arribamos y fondeamos a Pisagua, también nuestro Transporte “*Loa*”, con nuestro bote-torpedo a remolque. Ellos⁹⁴ no se habían topado con ninguno de los buques enemigos. Nos fuimos de nuevo a las 3 pm para Iquique. Pasamos Mejillones (Perú) a las 6 pm y a las 11 pm, estábamos a las afueras de Iquique.

Martes 10 de Junio

Faena de carbón todo el día. Nosotros y el “*Loa*”, levamos anclas y zarpamos hacia el Sur a las 9 pm.

Miércoles 11 de Junio

Avistamos un barco de vela, se tocó zafarrancho y disparamos un cañonazo delante de su proa, ordenando a su capitán que viniera a bordo, enviándole uno de nuestros botes porque no tenían ningún bote afuera (visible). Trajo sus papeles a bordo y resultó ser un buque de Oregon, cargado con madera para Iquique. Se le dejó ir, pero tendrá que deshacerse de su carga en otro lugar (Sur), ya que la guerra le impedirá entrar en el puerto de Iquique, debido a que está siendo bloqueado. Arribamos a las 7 pm y fondeamos a las afueras de Tocopilla (Bolivia) e hicimos preparativos para la faena de carbón.

Jueves 12 de Junio de 1879

Tomamos una lancha (lanchón) carbonera durante la noche y a la 1 am, levamos anclas y partimos súbitamente para el Sur. Llegamos a Antofagasta y fondeamos a las 5 pm. La “*Covadonga*” está aquí.

92 El mencionado monumento, se materializaría años después, siendo inaugurado en 1886, en la Plaza Sotomayor de Valparaíso.

93 Debe recordarse que son lanchas a vapor, habilitadas como tal y no torpederas “de patente”.

94 Se refiere al Transporte “*Loa*”.

Viernes 13 de Junio

A la 1 am, junto con el “*Loa*”, levamos anclas y volvimos a navegar de nuevo hacia el Norte. Pasamos Cobija a las 3:30 pm. Un bote vino hacia nosotros, informando que el “*Huáscar*” estaba en Callao⁹⁵. Llegamos y fondeamos en Tocopilla a las 8:30 pm.

Sábado 14 de Junio

Dejamos Tocopilla a las 3:30 am. Pasamos Huanillos a las 12 am y nos detuvimos en Pabellón de Pica a las 3:30 pm.

Domingo 15 de Junio

Dejamos Pabellón de Pica a las 7:30 am. Pasamos Puerto Patillos a las 10 am. A las 3:30 pm, pasamos Punta Grueso (Gruesa), donde la “*Independencia*” se perdió y a las 5 pm, entramos a la bahía de Iquique.

Lunes 16 de Junio

Estoy decepcionado por no recibir cartas o diarios. Fui a bordo del HMS “*Pelican*” con el Sr. Wakeham y pasamos 3 horas allí con el Sr. Greck, el artillero y el Sr. Rickard, el carpintero.

Martes 17 de Junio

Buque en faena de carbón. Todavía bloqueando el puerto. El señor Wakeham fue a bordo de la (HMS) “*Pelican*”, con una carta para enviarla a Inglaterra y llevó una mía para el Sr. Barrett.

Miércoles 18 de Junio

Todavía en faena de carbón. El transporte “*Limari*” llegó aquí esta mañana y salió a navegar de nuevo, esta tarde, junto con el “*Blanco*” y el Almirante para el Sur. El Almirante sigue muy enfermo. Tocamos zafarrancho general a las 10 pm, se supone que se avistó un buque, pero resultó ser nada.

Jueves 19 de Junio

Esta mañana navegamos de nuevo dentro de la bahía y comenzamos la faena de carbón y un Oficial de la (HMS) “*Pelican*” vino a bordo, para informarnos que habían pensado engalanar (empavesar) el buque mañana.

⁹⁵ El “*Huáscar*” estaría en reparaciones en el Callao entre el 08 de Junio y el 06 de Julio de 1879. Entre las reparaciones y mejoras, consideraba el reemplazo de anclas; refacciones en el castillo y casco, por efectos de los espolonazos a la “*Esmeralda*”; recorrido completo de los engranajes de la torre de Coles; reemplazo de las embarcaciones menores (dañadas y largadas); la remoción del palo trinquete y la reubicación de la ametralladora Gatling en un cofa blindada en el palo mayor y el recorrido de calderas y máquinas.

Viernes 20 de Junio

Todos los buques están engalanados (empavesados) con banderas, en honor de la ascensión al trono de Su Majestad, en 1837.⁹⁶

Sábado 21 de Junio

Esta mañana, como de costumbre, navegamos al interior de la bahía. La “*Chacabuco*” llegó aquí a las 10:30 am. Esto es a sólo un mes desde la Batalla de Iquique, pero las noticias de aquello, eran una novedad para los que estaban a bordo de la “*Chacabuco*”, ya que no habían sabido nada de eso antes. Uno de los guardiamarinas a bordo de ella, de nombre Sr. Riquelme⁹⁷, por su apellido, es el hermano del guardiamarina muerto a bordo de la “*Esmeralda*” y el que disparó el último cañón, en esa gloriosa batalla.

Domingo 22 de Junio 1879

Navegamos al interior de la bahía esta mañana. El teniente Goñi⁹⁸ se ha incorporado nuevamente al “*Cochrane*”, en el lugar de Teniente Aquia⁹⁹, que se cambia a la “*Chacabuco*”. Muy poco trabajo en la actualidad. Ningún correo llegó hasta ahora. Anhele obtener otra carta de casa. A las 9 pm levamos anclas y salimos al Norte, hacia Pisagua.

Lunes 23 de Junio

Llegamos a Pisagua a las 9 am y justo después, el Vapor del Correo llegaba desde el Norte. Desembarcó algunas mercancías, en dos botes que pertenecían a un buque mercante aquí, también algunos chinos, un boliviano y un peruano y tan pronto como los botes se alejaron del vapor, enviamos un bote armado y los tomamos. Se sacó todo de ellos, pero después de un corto tiempo todos fueron liberados, excepto el boliviano y el peruano. Después de eso, nosotros y la “*Magallanes*”, disparamos contra algunos lanchones para destruirlos, pero no los logramos. Entonces, a las 4:30 pm, nuevamente enfilamos rumbo para Iquique y llegamos a las 10:30 pm y nos quedamos fuera (de la bahía).

Martes 24 de Junio

Primero, antes de que me levantara, recibí una carta y papeles de mi querida esposa. La HMS “*Turquoise*” arribó a las 10:30 am y el buque de guerra estadounidense “*Pensacola*”¹⁰⁰, también está aquí. El “*Blanco*” y la “*Chacabuco*” están al Sur. Todavía estamos bloqueando a Iquique. No sabemos qué está sucediendo en el interior, debido a que los vapores del Correo, no están corriendo ahora de manera regular.

96 Se refiere a la Reina Victoria, que reinó desde el 20 de Junio de 1837 hasta su fallecimiento, el 22 de Enero de 1901, siendo sucedida por Eduardo VII

97 Se refiere al Guardiamarina Eduardo Riquelme Venegas, quien también estuvo a bordo del “*Blanco*” y del “*Huáscar*” bajo bandera chilena. (Fuente: Sr. Mauricio Pelayo González).

98 Se refiere al T2º Luis Alberto Goñi Simpson (1851-1928). Llegó al grado de ViceAlmirante.

99 Probablemente se refiere al T2º Guillermo Aguayo.

100 USS “*Pensacola*”, fragata de madera a hélice, botada al agua en 1861, de 3.000 tons de desplazamiento y 70 mts de eslora. Armamento: 1 cañón Dahlgren SML de 11” y 16 Dahlgren SML de 9”. Formó parte del denominado Escuadrón del Pacífico.

Miércoles 25 de Junio

A las 4 am, el Corneta tocó zafarrancho general para el combate, pero no había nada a la vista. El “*Matías Cousiño*” llegó a las 7:30 am, con carbón y provisiones para la flota. Esta tarde, el Almirante¹⁰¹ y algunos oficiales del buque americano, hicieron una visita a nuestra nave. A las 10 pm, salimos de nuevo de la bahía.

Jueves 26 de Junio

A las 7 am, entramos (a la bahía) e hicimos faena de carbón todo el día.

Viernes 27 de Junio

Embarcamos más carbón. Un vapor llegó desde el Norte y recogió nuestra correspondencia para el Sur. A las 9 pm, el HMS “*Pelican*” se fue para el Sur.

Sábado 28 de Junio

La HMS “*Turquoise*”, nuestro Escuadrón (División Naval) y el buque americano, izamos nuestros pabellones, en honor al día de la coronación de la Reina Victoria, el (USS) “*Pensacola*” también hizo una salva de saludo. El “*Blanco*” y la “*Chacabuco*” todavía están lejos, en el Sur y la “*O’Higgins*”, está recibiendo nuevas calderas en Valparaíso El vapor de correo vino desde el Sur y volvió nuevamente al Norte.

Domingo 29 de Junio de 1879

Tenemos a un sacerdote católico¹⁰² a bordo ahora y se hizo una misa esta mañana en la toldilla. Asistieron las tripulaciones de la “*Abtao*” y “*Magallanes*”; pero por supuesto nosotros, los protestantes, no asistimos. A las 8 pm, es una hermosa noche de luna.

Lunes 30 de Junio

El Comandante de la HMS “*Turquoise*”¹⁰³ nos visitó hoy día. A las 10 pm navegamos al Norte hacia Pisagua.

Martes 01 de Julio

Llegamos a Pisagua a las 8 am. Tomamos un lanchón de un buque mercante que lo utilizaba para descargar carga. Nos fuimos de nuevo a las 12 pm. Entramos a Mejillones (Perú) a las 4 pm. Incendiamos algunos botes que estaban en la playa y se trajo dos que estaban a flote. A las 5:30 pm nos fuimos para Iquique y arribamos a las 10 pm.

101 Se refiere al ContraAlmirante USN Christopher Raymond Perry Rodgers (1819-1892), quien fue Comandante del Escuadrón del Pacífico entre 1878-1880, siendo relevado por el CA USN Thomas H. Stevens Jr., por el período 1880-1881.

102 Se refiere al Capellán Naval Camilo Ortúzar Montt, quien participó en la Guerra del Pacífico embarcado a bordo del blindado “*Cochrane*”, siendo el primero en abordar al “*Huáscar*”, para atender a los moribundos. (Fuente: Servicio Religioso de la Armada).

103 Capitán de Navío RN George Robinson.

Miércoles 2 de Julio

Envié una carta a casa, a mi querida esposa, a través de la (HMS) “*Turquoise*”. Navegamos al interior de la bahía a las 7 am. No hay noticias hoy.

Jueves 3 de Julio

Oímos hoy de una fuente privada, que el enemigo está haciendo preparativos en la orilla con botes y torpedos, para hacer un intento de destruir nuestros buques y sorprendernos en la noche, pero estamos siempre en alerta y siendo advertidos, ahora tomamos la precaución de salir de la bahía antes de oscurecer. El “*Blanco*” y la “*Chacabuco*” llegaron a las 6 pm.

Viernes 4 de Julio

Faena de carbón en el buque.

Sábado 5 de Julio

Embarcamos pertrechos y provisiones. A las 8 pm, el “*Matías Cousiño*” accidentalmente nos colisionó, llevándose nuestro bote de la aleta de estribor (la embarcación del Comandante), no dañando gravemente el buque, pero rompió uno de los pescantes. El (Matías) “*Cousiño*” tuvo dos de sus planchas hundidas (abolladas), siendo volado su mastelero del mesana y se le rompió su cubichete. El “*Blanco*”, la “*Chacabuco*” y el “*Loa*”, volvieron a navegar hacia Antofagasta.

Domingo 6 de Julio

A las 10:30 am, se celebró misa en toldilla. Volvimos a salir a navegar, el “*Cochrane*”, la “*Abtao*” y la “*Magallanes*”. Esta mañana fui a bordo del (Matías) “*Cousiño*”, para inspeccionar los daños.

Lunes 7 de Julio

Ocupados reparando el bote y los otros daños causados por la colisión y embarcando carbón y pertrechos. Salimos a las 5 pm. Todavía mantenemos todos nuestros cañones cargados, los hombres armados; vigías, tanto en la cubierta como en las cofas y el vapor, siempre con presión.

Martes 8 de Julio 1879

Anoche y dentro de la bahía, se acercó un bote armado al (Matías) “*Cousiño*” y a la “*Abtao*”, pero los dos buques dispararon sobre él, batiéndose en retirada. Hoy, en la orilla, vimos desde nuestro buque, lo que nos pareció ser un bote-torpedo y una cantidad de hombres en él, preparándolo para la acción, pero estamos en alerta y salimos (fuera de la bahía) de nuevo, a las 5 pm.

Miércoles 9 de Julio

Faena de carbón, nada nuevo.

Jueves 10 de Julio

A las 2 am, el Corneta tocó Zafarrancho, observándose una cantidad de destellos de fuego de fusilería y también de grandes cañones. Nos dirigimos hacia esa dirección y al hacerlo, un gran flash fue visto y se oyó venir el silbido de un gran proyectil, hacia nosotros. Todos estábamos tendidos en el castillo y (el tiro) pasó por encima de nosotros y del buque. Poco después avistamos a la “*Magallanes*”, que nos dijo que el connotado “*Huáscar*” la había atacado, pero viéndonos aproximar, huyó hacia el noroeste. Luego se tocó retirada y silencio y volvimos a entrar; pero a las 5 am, volvimos a tocar zafarrancho de nuevo habiendo avistado un barco, pero que resultó ser uno de nuestros propios buques, la “*Abtao*” y que no respondió a nuestra señal de luz. Se tocó retreta y volvimos a entrar. A la luz del día, avistamos al renombrado enemigo “*Huáscar*”. Izamos tres grandes insignias (banderas) y lo perseguimos; pero a las 10:30 am, fuimos obligados a renunciar, porque estaba ganando (distancia) y una de nuestras calderas, tuvo que entrar a reparaciones. Entonces fuimos a Pisagua, por un corto tiempo, volviendo luego a Iquique, donde nos encontramos con el “*Matías Cousiño*” que nos dijo que, durante nuestra ausencia, los peruanos habían puesto torpedos¹⁰⁴ en la bahía.

La primera alarma de esta mañana, comenzó porque el “*Huáscar*” entró furtivamente en la bahía dirigiéndose al (Matías) “*Cousiño*”, quien se alejó de él. Entonces lo hizo sobre la “*Abtao*”. En ese momento la “*Magallanes*” se acercó y se comprometió en combate con él; habiendo sólo unos doce metros de distancia, la “*Magallanes*” disparó varios tiros de sus cañones de 7” y unos 1.000 tiros de fusil¹⁰⁵. En ese momento, la “*Abtao*” se escapó; pero el “*Huáscar*”, viéndonos llegar, se fue a refugiarse en la oscuridad. Los rumores dicen que una ametralladora que (el “*Huáscar*”) tenía en su cofa, fue neutralizada por el intenso fuego de la “*Magallanes*”. La “*Magallanes*” sólo tuvo 4 hombres heridos, pero piensan que el “*Huáscar*” debió haber resultado muy dañado y debe haber perdido muchos hombres, por los continuos disparos de la “*Magallanes*”, pero la “*Magallanes*” sólo ha recibido unos cuantos tiros de ametralladora y de fusil en su chimenea y botes.¹⁰⁶

Viernes 11 de Julio

Los cuatro (buques) fondeamos en el lado Norte de la bahía, no estando dispuestos a arriesgarnos a ser volados, al entrar en la bahía y golpear contra uno de los torpedos¹⁰⁷ allí sembrados, pero ocurrió un hecho muy notable. (Cual es), fondeamos nuestra ancla cerca de donde la valiente “*Esmeralda*” se hundió, tan cerca que nuestros fondos tocaron sus arboladura. A las 11 pm se tocó zafarrancho, se avistó una nave, disparamos contra ella y se la detuvo. Resultó ser el Vapor de

104 En esa época, se les llamaba indistintamente “torpedo” tanto a los propios torpedos como a las actualmente denominadas “minas”; en este caso, la acepción correcta sería la última.

105 Según Parte Oficial del propio Latorre, los proyectiles y municiones gastadas en el combate fueron: “Una granada Palliser de a 115; un tarro de metralla de a 64; seis granadas de segmento de 20; un tarro de metralla de a 20; 2.400 tiros a bala Comblain y 360 tiros de revólver Adams”. (Fuente: Boletín Nº 12 de la Guerra del Pacífico, página 260).

106 A esta acción que se relata en particular, se le conoce formalmente como el Segundo Combate de Iquique y coloquialmente, como la “Noche Feliz de Latorre”

107 Como se dijo anteriormente, en este caso se refiere a minas flotantes y la acción de dejarlas dispuestas, tanto en el mar como en tierra, se denomina “sembrar”.

Correo “*Columbia*”¹⁰⁸ desde el Norte, pero la detuvimos por un tiempo. Dijo que el “*Huáscar*” venía por la popa. Después de esperar algún tiempo y no verlo, a las 12:30 pm se tocó retirada.

Sábado 12 de Julio 1879

A las dos de la madrugada, sólo una hora y media después de habernos dado la vuelta, la “*Magallanes*” vino corriendo hasta nosotros, diciéndonos que habían visto al “*Huáscar*”; pero nuevamente, al no ver nada por algún tiempo, se tocó retirada y estábamos trincando paños, etc., cerrados, cuando el Corneta tocó de nuevo zafarrancho. El “*Huáscar*” había vuelto a navegar directo cerca del “*Matías Cousiño*”, pero al ver que nos acercábamos, se escapó de nuevo. Luego nos retiramos, por tercera vez a las 3:13 am. A las 7 am, volvimos a navegar y anclamos en la boca de la bahía de nuevo. El Correo llegó desde el Sur. Esta tarde, nos enteramos de que el “*Blanco*” había perseguido, sin éxito, a la “*Pilcomayo*”, durante 18 horas. Volvimos a salir de la bahía a las 5 pm. El (Matías) “*Cousiño*” tiene un agujero de 7 pulgadas de diámetro que lo atraviesa, debido a un tiro del “*Huáscar*”, de la noche anterior. También su ventilador de hierro del pasillo de fogoneros, está destrozado en pedazos, por un tiro sólido o granada y varias marcas de (tiros de) fusil. Cuando la “*Magallanes*” estaba enfrascada en combate con el “*Huáscar*”, estaban tan cerca que el capitán Grau del “*Huáscar*”, gritó «*abordaje*» (para abordarla), pero el capitán Latorre de la “*Magallanes*” gritó «*resistan ese abordaje*», lo que fue galantemente hecho. En este momento el “*Huáscar*”, al vernos aproximar, se marchó.

Domingo 13 de Julio

Se celebró misa hoy día. No hay noticias nuevas hoy. Nos marchamos a las 5 pm. A las 8:40 pm, avistamos dos luces. El Corneta tocó zafarrancho de combate, pero después de estar en los puestos por una hora y que las luces desaparecieran, a las 9:45 pm se tocó retirada otra vez. ¡Oh qué diferencia con una noche en Latimer!¹⁰⁹.

Lunes 14 de Julio

Nada nuevo durante todo el día. A las 5 pm, salimos a navegar fuera (de la bahía) de nuevo. A las 6:30 pm, se avistó un vapor procedente del Norte. El Corneta tocó zafarrancho general para el combate, pero poco después, se tocó retirada de nuevo. El buque resultó ser el vapor del correo.

Martes 15 de Julio

Nada nuevo hoy día.

108 Probablemente se refiere al vapor “*Colombia*” de la PSNC, nave de 1.823 ton., botada al agua en 1873 y dada de baja en 1890. (Fuente: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/pacific.shtml>).

109 Latimer es una tranquila y pequeña villa campestre, que se ubica en la frontera entre Buckinghamshire y Hertfordshire, en Inglaterra.

Miércoles 16 de Julio

El “*Blanco*” y el transporte “*Limari*”, llegaron a las 10 de la mañana. A las 7 pm observamos que el “*Blanco*” disparaba ráfagas de fusilería hacia la orilla, aparentemente contra un bote-torpedo que había salido a atacarlo, pero estando tan oscuro, no pudimos verlo. Una lancha a vapor también pasó cerca de nosotros. Le disparamos y ella se escapó. Estuvimos en zafarrancho general de combate por 2 horas, después todo estaba tranquilo de nuevo. A las 10 pm, nos fuimos al Sur hacia Antofagasta. Esperamos que mañana el Almirante vuelva a bombardear Iquique.

Jueves 17 de Julio

Navegamos al Sur, a la 1 pm avistamos el buque peruano “*Pilcomayo*” y le dimos caza, a toda velocidad, gran emoción a bordo. Hasta las 7 pm todavía está a la vista, está oscuro pero no del todo, pero yo creo que vamos a perder su pista en la oscuridad. A las 7:30 pm la perdimos y detuvimos la persecución. Entonces enfilamos para Tocopilla.

Viernes 18 de Julio 1879

A las 8 am llegamos a Tocopilla y fondeamos. Hay una gran cantidad de mulas aquí, que fueron tomadas desde el interior. Cuando avistamos a la “*Pilcomayo*” ayer, ella había estado recién aquí y había ordenado que la bandera chilena fuera arriada, pero viéndonos, muy pronto desapareció. A la 1:30 pm, nos fuimos de nuevo para Antofagasta. A las 11 pm, acabábamos de trincar para irnos a dormir, cuando el Corneta tocó zafarrancho, debido a que se vio una luz, pero no pudimos hacer nada respecto de ella y nos retiramos de nuevo, a las 12 pm.

Sábado 19 de Julio

Arribamos a las ocho y fondeamos a las 11 am. Supimos que el “*Huáscar*” está en Mejillones, también que la “*Unión*” y la “*Pilcomayo*”, están patrullando por el Sur. Estuvimos haciendo faena de carbón en el buque hasta las 10 pm, pero viendo una luz fuera, nos detuvimos, largamos nuestro cable (del anclote) y navegamos fuera, pero nada.

Domingo 20 de Julio

A las 2 am vimos otra luz, el Corneta tocó zafarrancho y después de estar en nuestros puestos por una hora y no hacer nada de eso, nos retiramos de nuevo a las 3 am. Navegamos al interior del puerto y volvimos a fondear a las 8 am. Hicimos faena de carbón todo el día. A las 4 pm, el Vapor de Correo “*Pacific*”¹¹⁰ llegó desde el Sur y a las 10 pm, nosotros levamos anclas y navegamos al Sur.

110 Vapor perteneciente a la PSNC, botado al agua en 1865. Desplazaba 1.631 tons. Convertido en pontón en 1880. (Fuente: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/pacific.shtml>).

Lunes 21 de Julio

Íbamos a Mejillones (Bolivia), cuando a las 8 de la mañana avistamos dos vapores procedentes del Norte. El Corneta tocó zafarrancho, pero resultó ser el vapor de correo y uno de nuestros transportes. Pasamos Tobica¹¹¹ a las 4 pm y fondeamos en Tocopilla a las 8 pm, pero nos fuimos de nuevo a las 10 pm. No nos hemos encontrado con ninguna de las naves enemigas.

Martes 22 de Julio

A las 3 am avistamos una luz, tocamos zafarrancho, resultó ser un vapor de correo y se tocó retirada de nuevo. A las 12:30 pm, íbamos a Antofagasta cuando nuestro transporte, el “*Itata*”¹¹², nos salió al encuentro diciéndonos que el “*Huáscar*” y la “*Unión*” habían ido al Sur. En consecuencia, a las 4:30 pm, modificamos nuestro curso para Caldera. Otro de nuestros transportes, el “*Limari*”, nos indicó por señales (destellos) que nos reuniéramos. Nos traía un telegrama de Antofagasta, diciendo que el “*Huáscar*” y la “*Unión*” estaban en Taltal, haciendo faena de carbón, destruyendo lanchones, etc. y así nos dirigimos hacia ese puerto; el “*Itata*” todavía está en compañía nuestra.

Miércoles 23 de Julio

A las 11 am, frente a Taltal, el enemigo desapareció, se nos informó que se fue al Norte, pero no están seguros, nos dirigimos para Caldera.

Jueves 24 de Julio

Nos quedamos muy cortos de carbón. A las 8 am, nuestro transporte “*Itata*”, nos llevó a remolque y a las 4 pm, anclamos en Caldera.

Viernes 25 de Julio 1879

El “*Itata*” se abarloó a nosotros y descargó carbón en nuestro buque. El señor Wakeham, el señor Lyng y yo, fuimos en comisión a tierra por la tarde.

Volvimos a bordo a las 5 pm. Hay noticias en tierra de la pérdida del Vapor de Correo del Pacífico “*Alimania*”¹¹³, pasajeros y correo salvados.

Sábado 26 de Julio

Aún en faena de carbón y fui a tierra de nuevo hoy, para recibir pertrechos.

111 Error en el original o de la transcripción, de seguro se refiere al puerto de Cobija.

112 Buque transporte de casco de hierro de 1.776 ton de desplazamiento, construido en 1873 en los astilleros de R. & J. Evans & Co. en Liverpool, Gran Bretaña, para la Compañía Sudamericana de Vapores. Prestó servicios a la Marina de Chile durante toda la guerra como “Crucero Auxiliar” (mercante artillado), dotándose de un par de cañones, más simbólicos que efectivos. Luego de terminada la guerra fue devuelto a sus dueños y después de sucesivas modificaciones y cambios de propietarios, tendría un triste final al naufragar frente a la localidad de Punta de Choros, un 28 de Agosto de 1922, cobrando la vida de 375 personas, que se dirigían al Norte, en busca de mejores destinos.

113 Posible error de transcripción y tal vez, se refiere al Vapor “Alemania”, pero no se encontraron referencias de este buque.

Domingo 27 de Julio

Muchos visitantes a bordo desde el pueblo. Hoy escribí una carta a mi querida esposa.

Lunes 28 de Julio

Fui a tierra de nuevo por pertrechos y envié una carta a mi querida esposa, a través del cónsul inglés. La gente está atemorizada aquí por temor al “*Huáscar*” o cualquiera de los buques peruanos que pudiesen venir y disparar sobre la ciudad, especialmente a los comerciantes y mercaderes. La Compañía de Ferrocarriles tiene sus moldes para las fundiciones y otras cosas de valor, que han sido retiradas de los áticos (entretechos) y de los talleres y puestos bajo tierra, en caso de que el pueblo sea bombardeado por los peruanos.

Martes 29 de Julio

Muchos visitantes a bordo.

Miércoles 30 de Julio

Dejamos Caldera a las 6 pm, en dirección a Antofagasta.

Jueves 31 de Julio

A las 11 am, avistamos al Transporte Chileno “*Limari*”, que iba hacia Valparaíso. Nos dijo que no había noticias de nuestro transporte “*Rímac*”¹¹⁴, que salió de Valparaíso y se suponía que debía haber llegado a Valparaíso¹¹⁵ hace una semana, con unos 600 hombres de caballería escogidos¹¹⁶, caballos, provisiones y dinero a bordo. Se teme por su seguridad.

Viernes 1º de Agosto

A las 8 am, arribamos a Antofagasta y comenzamos a embarcar carbón, pero a las 2 pm nos fuimos otra vez, en dirección a Valparaíso.

Sábado 2 de Agosto

Seguimos navegando al Sur, fuerte viento de proa y mar (gruesa) todo el día. A la medianoche, entrando a Caldera, tocamos zafarrancho. Entramos y fondeamos.

Domingo 3 de Agosto

Dejamos Caldera a las 3 am, aún yendo al Sur todo el día.

114 Buque de la Compañía Sudamericana de Vapores, construido en 1872, por R. & J. Evans & Co. Liverpool. Desplazaba 1.805 ton. Puesto como transporte al servicio del Gobierno de Chile, durante la Guerra del Pacífico, dando cumplimiento al Convenio de Subvención del 5 de mayo de 1874. Fue dotado de 4 cañones lisos de 32 lbs. Hundido por los peruanos el 17 de enero de 1881, a la entrada de los chilenos a Lima y El Callao. Fue reflotado en junio de 1881 y puesto a remate adjudicándosele la C.S.A.V. en \$ 36.600, más el 3 % para el martillero. Reparado, se le bautizó “*Lautaro*” el 5 de septiembre de 1882. (Fuente: sitio web Armada de Chile).

115 Al parecer hay un error, pues el “*Rímac*” efectivamente había dejado Valparaíso el 20 de Julio, pero su destino final era el puerto de Antofagasta, lugar de acantonamiento de las tropas chilenas.

116 Se refiere al Primer Escuadrón de Carabineros de Yungay, al mando del Teniente Coronel Manuel Bulnes Pinto. La fuerza efectiva de esta unidad era de cerca de 300 hombres.

Lunes 4 de Agosto

A las 7 am, arribamos y fondeamos en Coquimbo. Tomamos carbón y a las 3 pm, nos fuimos otra vez, hacia Valparaíso. Tememos que la noticia de la captura del “*Rímac*” sea verdadera. Escuchamos que fue capturado por el “*Huáscar*” y la “*Unión*” y que fue llevado a Arica. Si es así, habrá fuertes demostraciones y banquetes por parte de los peruanos, ya que sobresalen en ese tipo de emociones, pequeñas o grandes, y después de un enfrentamiento en tierra o mar, si ganan o si pierden, ellos lo llaman victoria. Al hundir a la Corbeta “*Esmeralda*”, después de 4 horas y media de combate y al perder su propia Fragata “*Independencia*”, lo llamaron una gran victoria de su lado y se regocijaron e hicieron banquetes en Lima, Callao y en la mayoría de sus principales pueblos. Esta noche está soplando un fuerte viento de proa.

Martes 5 de Agosto

Aún dirigiéndonos a Valparaíso. Fuerte viento de proa.

Miércoles 6 de Agosto

A las 10 am, llegamos a Valparaíso. Se embarcó carbón. Muchos visitantes vinieron a bordo. Recibí una carta, la última escrita de mi querida esposa. Aquella escrita un mes antes y que no he recibido todavía, se ha ido hacia el Norte cruzándose con nosotros cuando llegamos al Sur. Salimos nuevamente de Valparaíso a las 9:30 pm, la “*Covadonga*” nos acompaña a Lota, primero para llenarnos de carbón y luego pensamos que nos dirigiremos al Estrecho de Magallanes, para buscar y acompañar a un vapor que se espera con una carga muy valiosa de armas, municiones, implementos de guerra etc. Estamos tomando esta precaución, en caso de que las naves enemigas pudiesen caer sobre él, como pasó con el “*Rímac*”. Por supuesto, (los peruanos) están familiarizados con todos los movimientos desde Inglaterra o de otros lugares, así como con los chilenos, que también tienen cónsules y agentes observando los de ellos.

Jueves 7 de Agosto

Todavía en demanda de Lota

Viernes 8 de Agosto

Do...Do¹¹⁷

Sábado 9 de Agosto

A las 12 am arribamos a Lota. Fuerte viento Norte y lluvia. Se comenzó directamente a hacer faena de carbón y se continuó hasta las 7 pm.

Domingo 10 de Agosto

Se tomó un poco de carbón por la mañana. El señor W (Wakeham) y yo, dimos un paseo por el parque y después pasamos la tarde donde la señora Gwythers.

117 Copia textual del original, probablemente “hacer, hacer”.

Lunes 11 de Agosto

Embarcamos más carbón.

Martes 12 de Agosto 1879

Navegamos mar afuera, en busca de la “Covadonga” y del “Amazonas”, que están pendientes del vapor que viene con su valiosa carga desde Inglaterra.

Viernes 15 de Agosto¹¹⁸

Este es el cuarto día de vigilancia. Mar bastante pesado con gruesas ráfagas de lluvias. Avistamos las rompientes frente a la isla de Santa María y también la isla y a las 5 pm, salimos mar afuera por la noche.

Sábado 16 de Agosto

Navegamos al interior y anclado en Lota a las 12 am. Los vapores “Loa”, “Covadonga”, “Amazonas” y el vapor con la carga desde Inglaterra¹¹⁹, han llegado todos seguros. Ellos llegaron a Lota el martes, el día que nos fuimos; pero al no verlos, tuvimos que estar cuatro días en alerta para nada. Tomamos más carbón y a las 10 pm, todos nos fuimos a Valparaíso. A medianoche está muy oscuro y cerrado, hicimos sonar nuestro silbato (pito) de vapor, para mantener a los buques reunidos.

Domingo 17 de Agosto

A las 8 am, tenemos el buque con la carga y a la “Covadonga” en compañía nuestra, pero perdimos la pista de los otros dos; pero más tarde, durante el día, todos nos reunimos de nuevo.

Lunes 18 de Agosto

Eran las 12 am, cerca de Valparaíso, cuando el Transporte a vapor “Copiapó” nos salió al encuentro, con órdenes de regresar a Talcahuano. Hemos enviado un mensaje con él, que no teníamos suficiente carbón para volver y la “Covadonga” entró (al puerto) con el “Copiapó”, también el “Amazonas”. Esperamos fuera (del puerto) por la respuesta. A las 5 pm la “Covadonga” salió con órdenes de que entráramos (al puerto) y fondeamos a las 6 pm.

Martes 19 de Agosto

Recibí la carta retrasada de mi querida esposa. Ahora tengo todas las cartas en orden correlativo. En la tarde fuimos a tierra con el Sr. W (Wakeham) y volvimos a bordo a las 11 pm.

118 No hay notas para el Miércoles 13 ni para el Jueves 14 de agosto de 1879.

119 Se refieren al vapor “Glenelg”, proveniente de New Castle, que traía a bordo 16 cañones de campaña Krupp, 4.000 fusiles Gras, 144 fusiles Comblain y 740 sables de caballería, además de municiones y otros pertrechos.

Miércoles 20 de Agosto

Se habla de meter el buque en el dique flotante. Fui a inspeccionar el dique en la tarde e hice un reporte. Los fabricantes de calderas están trabajando en las calderas. Hay noticias en tierra que, el “Blanco” ha capturado un barco torpedero en Pisagua, con torpedos y equipo completo para destruir al “Blanco” o el “Cochrane”. Había cuatro hombres en ella y en posesión de uno de ellos, se encontraron papeles que contenían contratos con el gobierno peruano para destruir cualquiera de los blindados. El precio indicado en el contrato para ello, fue de cien mil dólares a ser pagados por el Gobierno peruano (una afortunada captura de nuestra parte).¹²⁰

Jueves 21 de Agosto

Estamos amarrados cerca de la costa, avanzando con el trabajo de la caldera. No se ha resuelto todavía sobre meter el buque a dique¹²¹.

Viernes 22 de Agosto 1879

Lo mismo de ayer.

Sábado 23 de Agosto

La Guardia de Estribor¹²² bajó a tierra con licencia (franco) hasta las 6 pm.

Domingo 24 de Agosto

El Sr. W (Wakeham) y yo bajamos a tierra a la Iglesia. Después cenamos donde el Sr. Sykes. Fuimos a la estación de ferrocarril para ver al Sr. Walker el Superintendente, un amigo nuestro y a echar un vistazo a los fuertes.

Luego tomamos té y pasamos la tarde con el Sr. Jones del Panteón (Cementerio) Inglés¹²³. La “O’Higgins” y el “Amazonas” zarparon ayer hacia el Norte.

120 La captura la realizó en realidad el Vapor “Itata”. En las referencias peruanas, a esta embarcación, se le conoce como la “Lancha Torpedera Scott”, por el nombre de quien iba a cargo, el inglés William Alfred Scott. El resto de los tripulantes eran un Norteamericano, Juan (John) Schertzer; un griego, Cosme Espiro y un jamaíquino, Abraham Brown. Se trataba de “un bote a vapor de unos 30 pies de largo, con coraza de hierro, fuerza de 8 caballos y su andar de 8 a 9 millas”. La lancha tenía 2 torpedos Mathison de concusión con sus botalones, todo lo que fue arrojado al agua, instantes previos a su captura. Más referencias y datos se pueden encontrar en “Las Fuerzas Sutilles” del CF (MGP) Francisco Yábar Acuña, Dirección de Intereses Marítimos del Perú, Lima, Año 2001 (Págs. 32 -42), en “La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario” de Rodrigo Fuenzalida Bade, 1975, Tomo II, (págs. 752-753), Chile y en “Recopilación Completa Doc.” de Pascual Ahumada Moreno, Tomo V, Doc. Inéditos, Pág. 27.

121 Finalmente la idea de meter el blindado a dique sería desechada por estar muy al límite de las capacidades del mismo (4.000 ton de levante), en comparación al desplazamiento del buque (3.560 tons). Detalles de cómo se realizó esta mantención en “Las Cuatro Campañas de la GDP” de Francisco Antonio Machuca, Tomo I, Pág. 172. Imprenta Victoria, Valparaíso, 1927.

122 Probablemente tenían un sistema de guardias, que además o complementariamente a los tradicionales “Colores de Guardia” o bien los “departamentos”, respondía a una organización por bandas (Babor y Estribor).

123 Se refiere al Cementerio de Disidentes. Para el año 1800, los inmigrantes que llegaban a Valparaíso y que no eran católicos, no eran aceptados en los cementerios de ese credo y eran sepultados en los acantilados del cerro Playa Ancha o en el fuerte del cerro Cordillera. Es así como en 1823 el cónsul británico George Seymour, con la ayuda del intendente Robert Simpson, compraron un terreno al costado de la cárcel para construir un cementerio especial para los «disidentes» de la religión católica. (Fuente: Wikipedia)

Lunes 25 de Agosto

Fui a tierra hoy de servicio y por la tarde fui a la Logia de los Masones¹²⁴ y pasé el segundo grado de la Masonería, ya que se convocó una reunión especial para la ocasión, ya que no he estado aquí ni he tenido la oportunidad de pasar antes.

Lunes 1º de Septiembre¹²⁵

El trabajo se ha estado desarrollando día y noche, también el domingo, reparando calderas y alteraciones diversas en todo el buque. Esta tarde fui y pasé mi 3^{er} grado en la Francmasonería.

Miércoles 3 de Septiembre¹²⁶

El trabajo se está desarrollando como siempre. La “*Magallanes*” llegó hoy a reparaciones.

Lunes 7 de Septiembre¹²⁷

Trabajos de todo tipo por todo el buque, para dejarlo listo hoy para salir a la mar. El comandante Simpson abandonó el barco y fue reemplazado por el Comandante Latorre – por qué razón, nadie parece saberlo. Cuando el cambio de la Comisión (Transbordo) fue leído a toda la dotación, el Capitán Simpson¹²⁸ dijo “*Adiós amigos*”, todos gritaron “*Viva Viva*” y muchos se echaron a llorar. Todos los hombres parecen muy afectados y descontentos al perder a nuestro viejo Capitán y la mayoría de ellos, lo esperaron para pedirle permiso para dejar el buque. Era muy respetado por todos a bordo y creemos que esto causará gran insatisfacción en el buque.

Lunes 8 de Septiembre

Fuimos a la Logia Francmasónica y firmé con mi nombre, al margen de mi diploma.

Martes 9 de Septiembre

Remití una carta a mi querida esposa. El Capitán Castillo también ha dejado el buque hoy. Lo siento mucho por ello. El trabajo sigue en todo el buque.

124 Para esa fecha, ya existían en Valparaíso, al menos 4 Logias, a saber “Progreso N°4” (1862), “Aurora N°6” (1869), “Independencia N°38” y “Lessing N° 95” (1877). Otras logias, creadas por extranjeros, con anterioridad, habían dejado de existir. (Fuente: <http://www.granlogia.cl>).

125 No hay notas entre el 26 y el 31 de Agosto de 1879.

126 No hay anotaciones para el 2 de Septiembre de 1879.

127 No hay anotaciones entre el 4 y el 6 de Septiembre de 1879, ambas fechas inclusive

128 El Comandante Enrique Simpson, se pasaría a desempeñar como parte del Estado Mayor del Ejército que estaba acantonado en Antofagasta. Las razones de los cambios, que incluyeron varios Comandantes de buques y el propio Almirante Williams, se debieron a que el gobierno no estaba conforme con la conducción de las operaciones navales y con los relevos, buscó dar un nuevo impulso para lograr conquistar el dominio del mar, factor esencial para la continuación de las operaciones en tierra.

Domingo 14 de Septiembre 1879¹²⁹

Fuimos a hacer las pruebas (con el buque) y alcanzamos casi 12 nudos a 83 revoluciones. Regresamos a las 4 pm y nos amarramos a la boya. El Presidente¹³⁰ nos acompañó en estas pruebas. El Vapor de Correo “*Cotopaxi*”¹³¹ llegó desde Inglaterra.

Lunes 15 de Septiembre

Fui a tierra en busca de cartas desde casa. El Sr. W (Wakeham) consiguió una, pero ninguna para mí. Estoy muy sorprendido y tristemente decepcionado, ya que estaba seguro de tener especialmente una, ya que he recibido 3 diarios y el correo es de 14 días, por sobre el tiempo habitual, debido a las alteraciones en las rutas (de navegación).

Jueves 18 de Septiembre (El gran Dieciocho)¹³²

El 18 de septiembre es el aniversario de Chile de haber ganado su independencia de los españoles. El señor W (Wakeham) y yo dimos un paseo por la playa en la tarde. Después fuimos donde el Sr. Sykes a tomar el té y a las 9 pm, volvimos a bordo. Están ocurriendo muchos cambios. El Capitán Castillo va al “*Blanco*” como (Mayor de Órdenes), el Teniente Ferrazi (sic)¹³³ se ha ido a la “*O’Higgins*” y se ha nombrado al Sr. Warner¹³⁴, como 3^{er} Ingeniero aquí en el buque. Una luz eléctrica, con el motor completo, vienen para ser instalados a bordo, al “*Blanco*” también se le proporcionó uno.

Sábado 20 de Septiembre

Un escuadrón (agrupación) formado por el “*Cochrane*”, la “*O’Higgins*”, el “*Amazonas*”, el “*Loa*”, el “*Matías Cousiño*”, el “*Limari*”, el “*Toltén*”, el “*Huanay*”, el “*Santa Lucía*” y “*Paquete del Mouley*” (sic), se fue hacia el Norte a las 7 pm.

Domingo 21 de Septiembre

Todos los buques agrupados en convoy, yendo al Norte. Hoy se celebra misa a bordo.

Martes 23 de Septiembre¹³⁵

El “*Toltén*” entró ayer a Coquimbo. Todo el resto de nosotros, llegamos a Caldera a las 9 am. Esperamos hasta que algunos de los transportes embarquen más tropas y a las 7:30 pm, todos navegamos nuevamente hacia Antofagasta.

129 En la transcripción, no hay anotaciones entre el 10 y el 13 de Septiembre de 1879.

130 Aníbal Pinto Garmendia, Presidente de Chile entre el 18 de Septiembre de 1876 y el 18 de Septiembre de 1881, siendo sucedido por Domingo Santa María.

131 Buque de la PSNC, construido en 1873, desplazaba 4.022 tons. Entre 1879-1880 cubrió el servicio Orient Line Australia; en 1889, se hundió después de colisionar y vararse en el Estrecho de Magallanes. (Fuente: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/pacific.shtml>).

132 En la transcripción, no hay anotaciones para los días 16 y 17 de Septiembre de 1879.

133 Se refiere al Teniente Pablo S de Ferrari que, en Septiembre de 1880 y con el grado de Capitán de Corbeta, tomó el mando de la “*Covadonga*”, buque que sería hundido ese mismo mes, por un brulote frente al puerto de Chancay (Perú), muriendo él mismo y 32 tripulantes.

134 Se refiere al Ingeniero Carlos (Charles) Warner.

135 No hay anotaciones para el 22 de Septiembre de 1879.

Miércoles 24 de Septiembre

A las 10 am arribamos a Antofagasta, donde permanecemos hasta las 10 pm del jueves, cuando navegamos solos a Mejillones y llegamos allí el Viernes, a las 8 am. El “Blanco” y la “Covadonga” están aquí. Esperamos a que el “Blanco” sea limpiado por buzos¹³⁶ y nosotros, para hacer faena de carbón. Algunos dicen que la escuadra peruana está en Arica, mientras que otros informes dicen que están en el Callao.

Domingo 28 de Septiembre¹³⁷

El transporte “Amazonas”, al cual se le montaron cañones¹³⁸ y el transporte “Limari”, arribaron aquí a las 8 am. El Comandante en Jefe de la Escuadra¹³⁹, su ayudante el Capitán (Luis A.) Castillo y otros que vinieron con ellos, se embarcaron a bordo del “Blanco” e izaron la Insignia del Almirante. Después, el “Amazonas” salió hacia Tocopilla.

Lunes 29 de Septiembre

A las 2 am se tocó zafarrancho, se avistó una luz, largamos nuestro cable y navegamos hacia fuera para hacer un reconocimiento. Resultó ser la “O’Higgins” entrando. Todo el día haciendo faena de carbón. Esta tarde, el “Blanco” salió a navegar para efectuar pruebas.

Miércoles 1º de Octubre¹⁴⁰

En faena de carbón todo el día hasta las 11.30 pm. A la medianoche, el “Blanco”, el “Cochrane”, la “O’Higgins”, la “Covadonga” y el “Matías Cousiño” levaban anclas y salían hacia el Norte.

Viernes 3 de Octubre¹⁴¹

A las ocho pm, aguantando aguas (detenidos) a unos 60 kilómetros de Arica, toda la escuadra lista para navegar en la madrugada, antes de que aclare, para atacar a la escuadra peruana y los fuertes. Esta tarde, la lancha a vapor del “Blanco” se cayó cuando la estaban izando, para sacarla hacia afuera (por la borda). Fui enviado a bordo y supervisé la reparación que se hizo, la que tomó 3 horas. Muy cansado. Que Dios nos acompañe por la mañana. Dios los bendiga a todos. He escrito una carta a mi querida esposa, para que la envíe el señor Wakeham, por si caigo (en combate) y él me sobrevive en el conflicto que se avecina.

136 Ante la imposibilidad de entrar a dique, la alternativa fue que buzos hicieran limpieza de casco, eliminando las adherencias de vida marina del mismo, lo que le afectaba en su andar.

137 No hay anotaciones entre 25 y 27 de Septiembre de 1879, ambas fechas inclusive

138 Como ya se ha indicado anteriormente, a muchos buques de transporte durante la guerra, se les montó artillería, pasando a denominarse “Cruceros Auxiliares”; en este caso, al “Amazonas” se le había montado un cañón de 150 mm y ametralladoras. (Fuente: “Buques de Guerra Chilenos. 1850-1950: Un siglo en imágenes” de los autores Piero Castagneto y Diego Lascano, RIL Editores, 2011).

139 A la sazón el Capitán de Navío Galvarino Riveros Cárdenas.

140 No hay notas para el 30 de Septiembre de 1879.

141 En la transcripción, no hay anotaciones para el Jueves 2 de Octubre de 1879.

Sábado 4 de Octubre

No llevamos a cabo el ataque a Arica esta mañana, ya que el motor y el mecanismo del torpedo de la lancha del “Blanco”, no estuvieron listos a tiempo. Pero ahora ya están listas, tanto su lancha como la nuestra, con torpedos y todo el mecanismo. A las 3:30 pm, ambas navegando en dirección de Arica, en compañía del transporte “Loa”. A las 4 pm, toda la escuadra zarpó hacia el mismo lugar. Escribo esto a las 9 pm, mientras todavía estamos navegando hacia Arica, para el encuentro que se avecina. Esperamos llegar a las 4 de la mañana del domingo. Ahora estoy a punto de acostarme encima de la cama, pero no para dormir mucho, no espero hacerlo. Me encomendaré a Dios, que espero que en su misericordiosa providencia, nos sacará a salvo de la lucha. Que Él nos ayude, nos guíe, nos guarde, nos bendiga y nos proteja, por su nombre, Amén.

Domingo 5 de Octubre

A las 3:30 am el Corneta tocó zafarrancho general de combate cerca de Arica. A las 4 pm, todo listo esperando avistar tierra. A las 6 am, está aclarando, vimos las lanchas torpedo aproximándose hacia nosotros. No habían tenido nada que hacer, ya que estaban muy retrasadas y comenzó a clarear antes que llegaran. El “Manco Cápac”¹⁴² y la “Pilcomayo” estaban adentro (de la bahía), pero nos enteramos por algunos pescadores que el “Huáscar” y la “Unión” se habían ido al Sur; así es que no nos aproximamos a (al alcance de) los fuertes, pero nos mantuvimos un poco al SW. Cuando la “Pilcomayo” salió, la “O’Higgins” la persiguió y a las 11 am, se enfrentó con ella, por unos 20 minutos, pero la “Pilcomayo” corrió bajo (la protección) de los fuertes y la “O’Higgins” se volvió a reunir con nosotros. Luego reembarcamos nuestra lancha a vapor a bordo y a las 2:30 pm, junto con la “O’Higgins” y el “Loa”, nos alejamos navegando hacia el Sur, para ir en busca del “Huáscar”. A las 8 pm, los 3 buques todavía en marcha hacia Iquique. Dejamos al “Blanco”, la “Covadonga” y el “Matías Cousiño”, al SW de Arica. No conocemos sus movimientos.¹⁴³ ¡Oh, cómo anhelo un domingo de regreso en casa!, pero se hará la voluntad de Dios, porque Él sabe mejor.

Lunes 6 de Octubre

Navegando rápido. Arribamos a Mejillones a las 10 pm.

Martes 7 de Octubre 1879

Supimos que el “Huáscar” está al Sur de Antofagasta. Estamos ocupados rellenoando carbón desde el “Loa”, lo cual es hecho, habiéndose éste abarloado a nuestro costado, para tales efectos.

142 Buque de origen Norteamericano de la clase Canonicus, construido en 1864, 1.034 tons de desplazamiento. Poseía una batería doble de cañones de 500 lbs, lisos y un andar de 4 nudos.

143 Sin dudas Edwin Penton no conoce, en este punto, la planificación de Riveros, que dividió la Escuadra en 2 agrupaciones para poder detectar y enfrentarse, por fin, al elusivo “Huáscar”.

* *Miércoles 8 de Octubre*

Habíamos zarpado de Mejillones a medianoche, con cautela. A las 8 am divisamos al “*Huáscar*” y la “*Unión*”, viniendo desde el Sur en dirección hacia tierra. La otra parte de nuestro escuadrón, el “*Blanco*”, el (Matías) “*Cousiño*” y la “*Covadonga*”, estaban en su persecución, pero no pudieron alcanzar a los buques peruanos. Inmediatamente nos posicionamos en dirección al “*Huáscar*” para interceptarlo; la “*O’Higgins*” hacía lo mismo con la “*Unión*”, pero más al Norte, la Unión se encontraba mucho más al Norte. Continuamos acercándonos al “*Huáscar*” y a las 09:20 AM, éste disparó el primer tiro, pero sin efecto (consecuencias). Habíamos tocado Zafarrancho General de Combate y cada hombre estaba en su puesto. Esperamos muy pacientes, pero ávidos, hasta que logramos estar más cerca de él. Todos estaban muy ansiosos, entusiastas y alegres de poder combatir con el largamente buscado y renombrado “*Huáscar*”. Cuando estuvimos más cerca, abrimos fuego y nos trabamos en combate y la batalla comenzó en serio, casi todos nuestros tiros daban en blanco y causaban gran destrucción. Nuestro segundo tiro, presumiblemente, dio en su torre de mando y mató al Capitán de Navío (Comandante) Grau. Poco después, el segundo Comandante fue muerto y poco después de eso, nuevamente un Teniente Primero resultó muerto¹⁴⁴. El fuego por ambos lados, continuaba de manera encarnizada, siendo nuestros tiros muy precisos y propagando destrucción por todos lados. Su bandera se vino abajo y nosotros cesamos el fuego, pensando que se habían rendido, pero nos disparó de nuevo y otra bandera fue izada. Volvimos (a la carga) de nuevo, más fuerte que nunca (después, nos dimos cuenta que la driza de su bandera había sido alcanzada por un tiro y por eso su bandera se había venido abajo). La contienda duró hasta las 10:55 AM, completando una hora y treinta y cinco minutos de combate, hasta que el “*Huáscar*” arrió su bandera y se rindió. En unos pocos minutos la bandera chilena fue izada en su lugar, en medio de entusiastas vítores de Viva Chile.

Una de las granadas del “*Huáscar*” atravesó nuestro buque, sobre del blindaje del Camarote del Comandante, desgarrando y destrozando, en pedazos, los mamparos de los camarotes de proa y popa, los armerillos, una gran lumbrera, un mamparo transversal de madera, la botica del médico, un pilar de acero, a través de los pilares de los pañoles, golpeando la parte angulada del mamparo acorazado de la batería de popa, por el lado de babor, golpeando de refilón y pasando a través de la plancha de la tronera (porta), tomando o sacando una pequeña parte de la boca del cañón de popa y rasgando el amplio fierro angulado donde la troneras terminan y están ajustadas a la coraza. Las esquirlas causadas por esta granada, hirieron a 10 hombres, 2 seriamente, los que murieron poco después, los otros 8 sólo levemente y se recuperaron. Otra granada pasó cerca de 5 pies debajo de la bocina de escobén de estribor y sobre la coraza, reduciendo la cocina a pedazos, rompiendo los calzos de las bitas de amarre a babor, bajo la cubierta superior y cayó en la cubierta principal

144 Se refiere al Capitán de Corbeta Elías Aguirre Romero (1843-1879) y al Teniente Diego Ferré Sosa (1844-1879).

sin explotar (esta granada fue preservada)¹⁴⁵, resultando sólo un herido leve a causa de este hecho.

Otra granada golpeó el Pescante metálico de la Gata¹⁴⁶ de 6 pulgadas, un poco más arriba del castillo por la banda de estribor, llevándose consigo la inmensa pieza superior con el cuadernal del pescante aún hecho firme, pasando por sobre la banda de babor y cayendo al mar, pero nadie resultó herido por esto. Otra granada golpeó la parte superior longitudinalmente al centro de la batería, haciendo una hendidura de 2 ½ pulgadas de profundidad, remeciendo la plancha, afectando el calafateo del metal y rompiendo un soporte del bao en la batería. Nada más al interior fue afectado por esta granada. El “*Cochrane*” disparó cuarenta y cinco granadas Palliser, surtiendo efecto la mayoría de ellas.

El “*Blanco*”, había llegado después que nosotros habíamos estado trabados en combate por alrededor de una hora y disparó unas pocas granadas, en el momento en que la batalla ya estaba casi terminada. Después de la Batalla, yo fui enviado a bordo del “*Huáscar*” para ver el estado del buque y el Sr. Wakeham, para ocuparse de los Pañoles de Munición (SS.BB).

La escena después de la Batalla

Lo primero que encontraron nuestros ojos, fueron montones de escombros, astillas de madera, esquirlas, granadas rotas y numerosos artículos, todos entremezclados con cuerpos de los muertos, moribundos y heridos, temerosos de contemplar, algunos decapitados, otros sin brazos, otros sin piernas y algunos sólo el tronco, algunos con sus ropas quemadas, otros con los botones de sus ropas carbonizados y quemados por la explosión de las granadas.

Este horrible espectáculo, era igualmente malo sobre y bajo cubierta, cuerpos yaciendo en montones, uno sobre otro y atravesados con otros, en montones de escombros tal como cayeron. En un grupo en la popa del buque, debajo en la Cámara del Comandante, yacían siete hombres en una pila, habían resultado muertos debido a una granada explosiva que había entrado por la popa del buque. Estos hombres estaban sirviendo la rueda del timón del buque con guarnes, la otra rueda de gobierno había sido alcanzada dos veces por disparos.

El hombre que estaba encima de lo muertos, estaba decapitado. La primera cosa que hicimos fue encontrar un motón para reemplazar el que estaba roto y reemplazar otro para gobernar el buque a alguna bahía o puerto y para despejar el aparejo, tuvimos que empujar a los pobres amigos de las cuerdas en que yacían tendidos, donde habían caído cubriendo sus puestos.

Donde quiera que fuéramos, sobre cubierta, bajo ésta, en la torre, en la Sala de Máquinas y por todos lados, eran hallados cuerpos destrozados y en diferentes posturas, algo horrible de contemplar. Además de los heridos, incluso en el palo mayor colgaba un muerto, le habían disparado mientras servía la ametralladora,

¹⁴⁵ Ver fotografía histórica en el anexo Ficha Técnica del buque, donde aparece claramente dicho proyectil.

¹⁴⁶ Maniobra y aparejos que sirven para izar y arriar las antiguas anclas que por su morfología y cepo atravesado, no eran posible de ser “tragadas” por el escobén, por lo que deben ser “varadas” y trincadas en cubierta.

aun cuando la cofa estaba protegida por una plancha de hierro por todo el derredor. La espoluznante vista iba más allá de toda descripción.

Aquellos que estaban heridos y habían sido tomados prisioneros, parecían resignarse y muy animados de haberse librado con vida. Los pobres tipos habían perdido toda animadversión o venganza, en su humillante situación. Varios de la tripulación eran ingleses, especialmente en el Departamento de Ingeniería y los artilleros.

Después que tapamos, en forma temporal, los agujeros de impacto de bala con camas, almohadas, etc., la máquina (del “*Huáscar*”) estaba bien y navegó a Mejillones. Los muertos fueron desembarcados en la costa y sepultados, los heridos desembarcados y entregados para sus cuidados y los prisioneros fueron llevados a Valparaíso. Del Comandante Grau no se encontró nada, excepto parte de una pierna que debiese ser suya, aunque se supone que la granada que traspasó la torre de mando, quemando y chamuscando, lo quemó ó pulverizó o bien, fue expulsado por la parte superior de la torre hacia la borda, ya que él se encontraba en la torre de mando, su lugar correspondiente al momento de la acción. Tanto yo como los demás, jamás vimos una escena de muerte y masacre como ésta y espero no tener que presenciarla nuevamente.

Distancia al comenzar la batalla	Alrededor de 3000 yardas
Al momento de concluir	50 yardas
Tripulación del “<i>Huáscar</i>” con oficiales	193 ¹⁴⁷
Número de muertos y heridos	64 muertos y heridos
Prisioneros	129

En el atardecer, después de la Batalla, el “*Cochrane*” salió a buscar a la “*O’Higgins*” y al “*Loa*”. Habiendo tenido que taponear las perforaciones de bala en el “*Huáscar*”, me fui a bordo del “*Blanco*” a dormir.

Jueves 9 de Octubre 1879

He sido designado para ir a Valparaíso con el “*Huáscar*”. Ocupado con los carpinteros taponeando los agujeros de la coraza para el viaje¹⁴⁸. El “*Cochrane*”, la “*O’Higgins*” y el “*Loa*”, regresaron. Ellos perdieron a la “*Unión*”.

Viernes 10 de Octubre

Todavía ocupado taponeando los impactos de bala y despejando escombros, madera rota y desechos de hierro, ropas saturadas de sangre, literas, ropa de cama, etc.

147 Un dato interesante y que no debe soslayarse fundamentalmente para rebatir el mito que los buques chilenos estaban tripulados por una mayoría de extranjeros, es que de la dotación del “*Huáscar*”, 30 eran ingleses y 12 a otras nacionalidades, una proporción que jamás alcanzó ningún buque chileno de la época. (Ver: “La Guerra entre Chile y Perú” de Sir Clements R. Markham. Versión castellana de Manuel Beltroy de 1922, del original escrito en 1882).

148 Para la obturación de aquellos agujeros sobre todo de los que ponían en riesgo la navegación, se utilizan los denominados “tapabalazos”, que consistían en 2 planchas de roble de 2”, cortadas según el tamaño del agujero, con perno pasado, cuya tuerca se apretaba, sobre un trozo de pino, por el interior del buque. (Fuente: “*Huáscar*”, Armada de Chile, Editorial Kactus, 2005, pág. 46).

Sábado 11 de Octubre

Toda la Escuadra, excepto el “*Cochrane*”, navegó ayer para Antofagasta. Todos los impactos de bala están taponeados y listo para salir a la mar temprano esta mañana - pero no navegamos, sino hasta las 9:30 pm. Cuando salimos de Mejillones para Antofagasta, en compañía del “*Cochrane*”, una semana atrás, nunca pensé que iba a estar a bordo del conocido “*Huáscar*” con destino a Valparaíso, pero nadie sabe lo que nos depara el futuro y Dios trabaja en formas misteriosas para realizar sus maravillas y sea hecha su voluntad, porque Él sabe mejor. Es la noche del sábado en el mar. Mi camarote está junto al motor. Muy caliente. Dormir está fuera de discusión.

Domingo 12 de Octubre

Llegamos a Antofagasta a las 9:30 am. El entusiasmo era muy grande, cientos de embarcaciones, aparentemente todos los botes, barcasas o lanchas disponibles en el puerto, estaban repletos de gente de todas las clases y nacionalidades, menos los peruanos. Ellos visitaron primero el “*Cochrane*”, vitoreando y con bandas tocando el himno Nacional Chileno. Luego vinieron al “*Huáscar*”. Cada bote y lancha tenía una o dos banderas chilenas en ellos. Miles de personas se agolpaban en la cubierta, haciendo cientos de preguntas sobre el combate. Por la tarde vino un bote y se presentó en el buque, con una tremenda bandera chilena de parte de una señora (que la envió) desde tierra (señora Green). Tenía 80 metros de cordón trenzado tricolor¹⁴⁹ en ella, y para mostrar cómo agradecíamos el regalo, la izamos de inmediato en el pico del palo mayor y el extremo de ella alcanzó las bolinas¹⁵⁰ de los coyos¹⁵¹. Casi todos los visitantes que pudieron, se llevaron un trozo de madera, hierro, pedazos de tiro o granadas, o cualquier cosa que pudieran obtener, como una reliquia del notable “*Huáscar*”, especialmente de la torre donde fue muerto el Comandante Grau. También vino un fotógrafo a bordo y tomó algunas fotos de la cubierta interior¹⁵². De todas las muestras de entusiasmo y efervescencia, nunca he visto algo parecido y suponemos que va a ser más o menos lo mismo, en todos los puertos hasta Valparaíso, porque es una gran victoria y causará un gran regocijo en todas partes de Chile, hasta el Estrecho de Magallanes. Es el primer encuentro (combate) en el mar de blindados en el mundo. Levamos anclas a las 6:45 pm y nos dirigimos a Caldera. Muy cansado y acalorado. No puedo dormir en el camarote que tengo, pero no hay otro.

149 Penton ocupa el término “bunting”. Bunting es un pájaro, pero se suele usar para aludir a los empavesados. En este caso, se trataría de cordón tricolor usado en el bordado del pabellón. Era un hábito del periodo y una demostración bastante cara de compromiso. (Aporte de Fernando Wilson).

150 Serie de cabos de diámetro pequeño que, en su conjunto y hechos firmes a los ollaos, sirven para sostener los coyos a las respectivas chazas.

151 Hamacas hechas de lona, donde dormían a bordo los tripulantes de las plazas o grados más bajos. Cada hombre tenía uno.

152 Son las fotos más conocidas post- Angamos y que se reproducen, como anexo, en este libro.

Lunes 13 de Octubre 1879

Arribamos a Taltal. El entusiasmo era muy grande. Casi toda la población llegó a bordo, igual que en Antofagasta. Una salva de saludo fue disparada desde la orilla. El Capitán (Peña)¹⁵³ y la mayoría de los Oficiales fueron a tierra. Yo bajé por 2 horas. Levamos anclas y dejamos el puerto, nuevamente, a las 8 pm.

Martes 14 de Octubre

Arribamos a Chañaral a las 10 am. La misma emoción aquí, como en los otros puertos. Nos fuimos de aquí a las 3 pm.

Miércoles 15 de Octubre

Arribamos a Caldera a la 1 am. El entusiasmo aquí fue muy grande. Durante la tarde, fui a tierra por 4 horas y me divertí con el Superintendente y el Capataz de las obras ferroviarias. Trenes muy largos, cargados de pasajeros, casi locos por la emoción, vinieron desde Copiapó, una hermosa ciudad del interior, con el propósito de ver el “*Huáscar*”. Estamos embarcando carbón aquí.

Jueves 16 de Octubre

Dejamos Caldera a las 7:30 pm. Buen tiempo, pero un poco de espuma de mar en el viento, al Sur.

Viernes 17 de Octubre

A las 11 am arribamos a Huasco. Emoción muy grande. El buque lleno de gente, también vino una banda a bordo. Casi todos los oficiales bajaron a tierra. En la tarde, fuegos artificiales desde la orilla. El Comandante y los oficiales volvieron a bordo alrededor de las 12 pm, ¡no eran lo bastante abstemios!

Sábado 18 de Octubre

A la 1 am zarparamos para Coquimbo. Buen tiempo. Llegamos a Coquimbo a las 3 pm. El buque de guerra Norteamericano (USS) “*Pensacola*” estaba aquí. Casi todos los Oficiales del “*Pensacola*” llegaron a bordo e hicieron bocetos de la destrucción (daños) de la nave¹⁵⁴. Hace apenas dos semanas, este notable “*Huáscar*” estuvo en este (mismo) puerto, con la “*Unión*”, con la bandera peruana flameando y ahora ondea la bandera chilena. Gran regocijo y entusiasmo entre la gente también aquí; salvas, bandas tocando a bordo. Fue muy difícil desplazarse a bordo, debido a la multitud de gente que subía y bajaba. Nunca presencié tal entusiasmo y excitación.

153 Se refiere al Capitán de Corbeta Guillermo Peña Urizar (1858-1880) que, siendo 2º Comandante del Blindado “Blanco”, fue nombrado “Comandante Accidental” del “*Huáscar*” hasta su arribo a Valparaíso. Este oficial moriría meses después, el 03 de Julio de 1880, en el hundimiento del Transporte “*Loa*”, bajo su comando, por causa de un brulote enemigo.

154 Como mencionara el propio Penton en su anotación del 12 de Octubre, ésta fue la primera acción naval en el mar entre blindados, por lo que despertó gran interés de otras marinas, entre ellas la Norteamericana, para verificar los daños recibidos por el “*Huáscar*” y el efecto de las granadas Palliser, especialmente diseñadas para penetrar blindajes. La comisión del USS “*Pensacola*” estuvo constituida por el Capitán de Navío, K.R. Breese, USN; el Primer Ingeniero, E.D. Robie, USN; Teniente, R.R. Ingersall, USN; Teniente, D. Kennedy, USN y el Teniente, T.B.M. Mason, USN. Este último escribiría en 1883, un libro sobre el conflicto, titulado en español “*Guerra en el Pacífico Sur*”

Domingo 19 de Octubre

Dejamos Coquimbo a las 4:30 am, en demanda de Valparaíso. A las 10:30 pm, estamos aproximadamente a 60 millas de Valparaíso.

Lunes 20 de Octubre 1879

Arribamos a Valparaíso a la 1 pm. Todos seguros, gracias a Dios. La algarabía y el entusiasmo de la gente eran estupendos, bandas de música, banderas que flameaban, salvas de saludo; botes, barcasas, lanchas y lo que pudiera flotar, llenos de gente de todas las clases (sociales), de lo más alto a lo más bajo, y la máximas demostraciones posibles. El Comandante y la mayoría de los oficiales del HMS “Shannon”¹⁵⁵, vinieron a bordo. Una comisión del Almirante y su staff de oficiales, en tenida de parada, con el sacerdote y algunas señoras, acudieron a bordo en la tarde para recibir y llevarse la bandera peruana capturada y en la debida forma, izaron una bandera chilena de seda, en medio de ensordecedores hurras y (Viva Chile). La bandera capturada fue entonces llevada en procesión a la Iglesia y luego llevada a Santiago. El buque estaba lleno de gente. La ciudad estaba llena de soldados, marchando por todas las calles, con bandas de músicos.

Martes 21 de Octubre

El buque de nuevo está lleno de gente de todas clases (sociales). Muchas personas vinieron en tren desde Santiago para ver al renombrado “Huáscar”.

Miércoles 22 de Octubre

Obreros de la Maestranza (Estación de Ferrocarril) llegaron a bordo para comenzar a trabajar en la reparación de la nave. Soy nombrado por el Almirante Goñi¹⁵⁶, para supervisar todo el trabajo a bordo, las planchas de blindaje, etc.

Jueves 23 de Octubre

Buque lleno de todo tipo de trabajadores, sacando trozos de madera y de hierro forjado, desatornillando planchas de blindaje, etc. Todo confusión, lleno de obreros, por todas partes maderas rotas, hierro, etc.; todo a prisa, para conseguir que el buque quede de nuevo listo para el servicio.

155 Fragata Blindada británica, botada al agua en 1875, desplazaba 5.670 ton., que formaba parte de la denominada Estación del Pacífico, comandada por el CA (RN) Frederick Henry Stirling. A bordo de la HMS “Shannon” iba el Teniente Rudolph de Lisle, que también llevó un diario e ilustró con excelentes acuarelas sobre paisajes de Chile y Perú y además sobre el conflicto. Sus escritos y acuarelas, fueron publicados el 2008 por un descendiente suyo, Gerard de Lisle, bajo el título “The Royal Navy & The Peruvian-Chilean War 1879-1881”.

156 ViceAlmirante José Anacleto Goñi Prieto (1817-1886), nombrado desde Agosto de 1879 como Comandante de Armas y de Marina, cargo en el que sucedió a Eulogio Altamirano y que correspondería, en la actualidad, a lo que es el Comandante en Jefe de la Armada.

Viernes 24 de Octubre

Trabajos en toda la nave por todas partes. Hoy, en conjunto con el Coronel Gana¹⁵⁷ y el capitán Peña¹⁵⁸, fui nombrado para hacer un informe de todos los daños de la nave, con la descripción y clase de trabajos requeridos.

Sábado 25 de Octubre

Se siguen efectuando trabajos como de costumbre. Muy cansado por haber estado de pie todo el día.

Domingo 26 de Octubre

Continúan los trabajos todo el día en el buque, al igual que los otros días.

Lunes 27 de Octubre

Entramos al dique flotante.¹⁵⁹

Martes 28 de Octubre

En el dique. El trabajo continúa como siempre, por dentro y por fuera (del buque). Fui a la Logia Francmasónica por la tarde. Fue el nombramiento anual de Oficiales¹⁶⁰. Pasé una velada muy placentera y agradable.

Miércoles 29 de Octubre 1879

El trabajo continúa, poniéndose las planchas de hierro interiores, para recibir los soportes de refuerzo de las placas de blindaje, las que están siendo reparadas en la Estación (Maestranza) de Ferrocarril.

Sábado 1º de Noviembre¹⁶¹

Los trabajos aún continúan como siempre. Fui a tierra a la Logia Masónica, por una invitación a una reunión con la Logia Alemana.

Domingo 2 de Noviembre

Trabajos todo el día, como de costumbre. Ayer el Comodoro Riveros del “Blanco”, fue nombrado Almirante. Se efectuaron salvas de saludo y el Capitán Castillo fue ascendido (investido) como Comandante (Capitán de Navío).

157 Teniente Coronel José Francisco Gana, Ingeniero Militar, que entre otros diseñó la Batería “Esmeralda” en Valparaíso, declarada Monumento Histórico Nacional en 1938.

158 Capitán de Corbeta José Guillermo Peña.

159 El dique al que se refiere Penton es el Dique Flotante “Santiago”, construido entre 1864 y 1865, por los constructores navales Sres. Demetrio Fernández, Juan Duprat (hijo) y Juan Atkinson. Tenía 91 metros de eslora, 25 metros de manga y podía levantar buques de hasta 4.000 toneladas, convirtiéndose en el mayor de los 3 diques flotantes existentes en esa fecha en el país. (Fuente: “Los Diques Flotantes de Valparaíso” de Carlos Martín Fritz).

160 El término “oficiales”, de acuerdo al rito y tradiciones de los masones, corresponde a quienes desempeñan un “oficio” en la Logia (Venerables, Vigilantes, Tesoreros, Hospitalario, etc) y no a la acepción militar. La cantidad de “oficiales” y eventualmente, la designación de algunos cargos, puede variar según el rito (francés, escocés, español, etc).

161 No hay notas para el 30 ni el 31 de Octubre de 1879.

Lunes 3 de Noviembre

Salimos del dique. Sopló (viento) muy fuerte desde el Sur (durante) todo el día; después y durante toda la noche, continuas y fuertes sacudidas de terremotos (temblores).

Martes 4 de Noviembre

El trabajo continúa, como de costumbre. Alrededor de la medianoche, otro fuerte golpe de terremoto se sintió por toda la ciudad, como también a bordo de los buques. Los habitantes muy asustados, muchos huyendo de sus casas hacia los cerros, por las dos noches siguientes. El “Blanco”, un transporte de vapor y un velero, han estado cargando tropas y caballos todo el día, para ir al Norte a desembarcar en el Perú. Los 3 buques salieron a las 3 am de la mañana siguiente.

Jueves 6 de Noviembre¹⁶²

Hay noticias esta tarde de que la Escuadra (chilena) ha bombardeado Pisagua, desembarcó tropas y se tomó el lugar. Intensos combates.¹⁶³

Viernes 7 de Noviembre

El trabajo continúa, como de costumbre. Recibí una carta de mi querida esposa.

Domingo 9 de Noviembre¹⁶⁴

El trabajo continúa como de costumbre.

Lunes 10 de Noviembre

Hacer. Hacer. Fui a la habitual noche mensual en la Logia. 1 miembro propuesto y 2 votos.

Martes 11 de Noviembre

Arribaron algunos heridos de la batalla de Pisagua.

Jueves 13 de Noviembre¹⁶⁵

Tuvo lugar una explosión en el muelle, afectando a algunos hombres (que estaban) desembarcando cajas de munición. 2 hombres resultaron muertos y 3 ó 4 heridos.

¹⁶² En la transcripción, no hay anotaciones para el Miércoles 05 de Noviembre de 1879.

¹⁶³ El día 02 de Noviembre de 1879, se produjo el desembarco y toma de Pisagua. Esta acción ha sido considerada como la primera operación anfibia del mundo, bajo la concepción y planificación actuales. Consideró la participación de 4 buques de guerra y 15 transportes; 10.265 hombres y 32 piezas de artillería. Una vez consolidada la cabeza de playa, con la captura de Alto Hospicio, se logró colocar la primera cuña entre los ejércitos aliados concentrados en los departamentos de Tacna y Tarapacá. Las bajas chilenas fueron 64 muertos y 143 heridos; las bajas enemigas fueron cuantiosas y además se capturaron 65 prisioneros, entre ellos 2 Tenientes Coroneles, 1 Capitán y 3 Tenientes. (Fuente: “Asalto Anfibio y Captura de Pisagua” del CA IM Miguel Álvarez Ebner, Imprenta de la Armada, Sept. 2002).

¹⁶⁴ En la transcripción no hay anotaciones para el Sábado 08 de Noviembre de 1879.

¹⁶⁵ En la transcripción no hay anotaciones para el Miércoles 12 de Noviembre de 1879.

Sábado 15 de Noviembre 1879

El trabajo ha estado presionando durante toda la semana. Nada más que prisa y preocupación. Domingos y días laborables todos iguales. El Reverendo Dr. Trumble (sic)¹⁶⁶ salió para los Estados (Unidos), con su familia, para beneficio de su salud.

Jueves 20 de Noviembre¹⁶⁷

El trabajo sigue como de costumbre, desde la última fecha, domingos incluidos. Fui a la Logia Alemana, por invitación, para pasar a 1^{er} grado.

Viernes 21 de Noviembre

Llegaron noticias aquí de una gran victoria de los chilenos en Agua Santa¹⁶⁸ y que el “Blanco” ha capturado al buque peruano “Pilcomayo”¹⁶⁹. Toda la ciudad de Valparaíso está llena de vida y emoción, banderas que ondean en cada casa, tienda y almacén, bandas tocando, etc. Esta noche fui a cenar donde el Sr. Ludfords, para celebrar su cumpleaños.

Domingo 23 de Noviembre¹⁷⁰

El trabajo continúa como de costumbre. Hoy pusimos la última plancha de blindaje en la torreta. Hemos quitado trece planchas de blindaje, reparado diez de ellas y las hemos vuelto a poner en un mes.

Lunes 24 de Noviembre

Una gran excitación de nuevo aquí, llegan noticias de que el “Cochrane”, habiendo desembarcado hombres y tomar Iquique¹⁷¹, izó la bandera chilena allí. Toda la ciudad está en éxtasis con las noticias.

Martes 25 de Noviembre

Por la tarde Fui a la Logia, a la iniciación de 1er grado de Sr. Swain, Mayordomo de la PSS “Chala”¹⁷².

166 Se refiere al David Trumbull Diputado Gran Maestro del Distrito de la Gran Logia de Massachussets en Chile Período 1876 – 1889. nació en Elizabeth Town, New Jersey, Estados Unidos, en 1819. Estudió en la Universidad de Yale y en el Seminario Teológico de Princeton, graduándose como Doctor of Divinity. Fundador de la Iglesia Presbiteriana en Chile. (Fuente: Archivo Masónico, Revista Cuatrimestral Nº 24. Santiago, Chile, 1º julio 2011).

167 Entre el 16 y el 19 de Noviembre de 1879, no hay anotaciones en la transcripción.

168 También conocido como Combate de Pampa Germania, fue fundamentalmente una acción que enfrentó a unidades de caballería chilenas (181 hombres) y aliadas (90 hombres); el resultado fue una victoria abrumadora, donde los chilenos tuvieron apenas 3 muertos y 6 heridos versus las 60 muertes de los aliados. (Fuente: La GDP en imágenes y relatos” de Rafael Mellafe y Mauricio Pelayo, Editorial Centro de Estudios Bicentenario, Santiago, 2007).

169 Acción Naval acaecida el 18 de Noviembre de 1879. Aunque el Comandante de la “Pilcomayo”, CN Carlos Ferreyros, luego de una resistencia inicial, intentó incendiar e inutilizar el buque apuntando sus cañones al interior del buque, amén de ordenar su inundación mediante la apertura de las válvulas, ésta fue capturada por los chilenos y prontamente puesta en servicio, para unirse a la Escuadra Nacional.

170 No hay anotaciones para el Sábado 22 de Noviembre de 1879.

171 La captura de Iquique se llevó a efecto sin oposición, el 23 de noviembre de 1879, habiéndose retirado la guarnición que guarnecía la ciudad. Todavía se encontraban allí los tripulantes de la corbeta “Esmeralda”, que habían sido hechos prisioneros el 21 de mayo de 1879. Los oficiales de la “Esmeralda” estaban en Tarma. Fue designado Comandante de Armas de la ciudad, el CN Patricio Lynch Solo de Zaldívar.

172 PSS: Pacific Steam Ship. Buque de la Pacific Steam Navigation Company (PSNC), construido en 1878, desplazaba 598 tons. En servicio hasta 1897. (Fuente: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/pacific.shtml>)

Viernes 28 de Noviembre¹⁷³

Arriba el Transporte “*Loa*” con los prisioneros de la “*Pilcomayo*”.¹⁷⁴

Sábado 29 de Noviembre

Recibí una carta de respuesta de mi querida esposa desde el Norte. También le envié una a ella y dos diarios al señor Barrett, vía Panamá.

Domingo 30 de Noviembre

El trabajo continúa como de costumbre. A las 10 am, fui donde el señor Ludford¹⁷⁵. Tomé un baño y desayuno.

Miércoles 3 de Diciembre 1879¹⁷⁶

El trabajo se ha estado llevando a cabo como de costumbre. El buque de guerra peruano capturado (“*Pilcomayo*”), llegó aquí esta mañana, trayendo a bordo a los chilenos que fueron tomados prisioneros de la “*Esmeralda*”, en la batalla de Iquique y rescatados, al ser tomado ese lugar por el “*Cochrane*”. Es muy notable que estos hombres sean traídos a su tierra natal, por un buque enemigo capturado y también, que sean destinados al “*Huáscar*”, el buque que hundió a su propia “*Esmeralda*”, en la famosa batalla de Iquique y los hizo ser prisioneros.

Domingo 7 de Diciembre 1879¹⁷⁷

Recibí una carta de mi querida esposa. El trabajo continúa como de costumbre. Ayer el día 6, deposité en la firma de Williamson, Balfour & Co¹⁷⁸ en Valparaíso, la suma de seiscientos dólares, por seguridad, a un interés del 8 por ciento. Mis intenciones son remitirlos mi esposa, tan pronto como la tasa de cambio mejore, lo que se espera que sea en breve. He estado muy mal (de salud) toda la semana pasada y tomando medicina, estos últimos 3 días. Hoy, gracias a Dios, estoy un poco mejor.

Lunes 8 de Diciembre

Estoy mejor hoy. Fui a la logia masónica por la noche y volviendo a bordo, me caí a través del desembarcadero, en un lugar donde un tablón de una de las escaleras había desaparecido y estando oscuro, no observé el tablón de menos. Me lastimé mi canilla, mi cadera y empapé mis ropas.

173 No hay anotaciones entre el 26 y el 27 de Noviembre de 1879.

174 Estos hombres (app. 167), serían luego canjeados por los prisioneros chilenos de los Carabineros de Yungay y los oficiales de la Corbeta “*Esmeralda*”.

175 Se refiere a Robert Ludford, miembro de la Logia Masónica Bethesda,

176 No hay anotaciones entre el 01 y el 02 de Diciembre de 1879.

177 No hay anotaciones entre 04 y 06 de Diciembre de 1879.

178 Casa comercial extranjera nacida específicamente para realizar negocios con Chile. Establecida en Valparaíso en 1852 por Stephen Williamson y David Duncan, y cuya contraparte en Liverpool era Balfour Williamson & Co., a cargo de Alexander Balfour. (Fuente: “El alto comercio de Valparaíso y las grandes casas extranjeras: 1880-1930. Una aproximación”. Juan Ricardo Couyoumdjian. HISTORIA N°33, Santiago 2000)

Martes 9 de Diciembre

El trabajo comienza a llegar a su fin. Muy tieso hoy, debido a mi último chapuzón de anoche. Otro transporte, el *'Angamos'*¹⁷⁹, llegó y desembarcó soldados heridos. Los transportes están continuamente llegando con prisioneros, enfermos y heridos.

Jueves 11 de Diciembre¹⁸⁰

Muy ocupado, todos a toda prisa para (alistar) el buque. Embarcando carbón, proyectiles, granadas y pólvora y pintando el buque.

Domingo 14 de Diciembre

Trabajos por todo el buque. Muy ocupado. Llego cansado cada noche, nada más que trabajar y dormir.

Lunes 15 de Diciembre

El buque entró de nuevo en el dique flotante, para poder ser pintado en la parte inferior (del casco). Este mi cumpleaños número cuarenta y cinco y el más tranquilo que he pasado. Según mis cuentas, no he estado en tierra ni por una hora durante siete días. Pero doy gracias a Dios que estoy bien y que ÉL, en su infinita misericordia, me ha preservado hasta el presente, para ver otro cumpleaños. Ahora estoy con la misma edad en que murió mi padre.

Martes 16 de Diciembre

Salimos a hacer navegaciones de prueba con el buque. Condiciones meteorológicas muy difíciles. El mar nos mandaba de un lado al otro. Los capataces, obreros, etc. se sintieron bastante extraños (mareados). El barco se comportó muy bien, 7 ½ millas contra un fuerte viento del Sur y 11 millas¹⁸¹, con viento y mar atravesado; pero tan pronto como el viaje de prueba había terminado, se calmó bastante. Por la tarde bajé a tierra, por primera vez en 8 días (buen chico). Recuperé mi reloj de los relojeros donde lo había enviado a reparar, resorte principal roto, por lo que pagué 5 dólares.

Viernes 19 de Diciembre 1879

Órdenes para navegar. Fuimos a tierra para ver a los amigos y decir adiós. Depositó la suma de doscientos treinta dólares con el señor Jones, en el Cementerio Inglés de Valparaíso. Olvidé mencionar antes que, cuando deposité los seiscientos dólares con Williamson, Balfour & Co., le di una autorización por escrito al señor Jones, para sacar el dinero antes mencionado y enviarlo a mi esposa en Inglaterra, en caso de mi muerte o cualquier otro acontecimiento imprevisto que me ocurriera. A las 7 pm, levamos anclas y salimos para el Norte.

179 Transporte comprado al Reino Unido, cuyo nombre original era "Belle City of Cork" o simplemente "Belle". Prestó servicios durante toda la Guerra del Pacífico, para lo cual fue artillado, pasando a la categoría de Crucero Auxiliar. Desplazaba 1.180 tons.

180 No hay anotaciones para el día 10 de Diciembre de 1879.

181 Se refiere a 7 ½ y 11 millas náuticas por hora o mejor expresado como 7 ½ y 11 nudos, respectivamente. 1 Nudo = 1 Milla Náutica o Milla Marina por hora.

Sábado 20 de Diciembre

Buen tiempo. El buque va muy bien durante todo el día, alrededor de 10 ½ nudos de 40 a 44 revoluciones. 7 pm, buena tarde.

Domingo 21 de Diciembre

A las 3:40 pm arribamos en Caldera y fondeamos. Bajé a tierra a las 5 pm y cené con el señor Jaques, el Superintendente de las obras ferroviarias y el señor Gilson, capataz del Taller de Motores. El Sr. Jaques me presentó algunos bocetos que él hizo del “*Huáscar*” en su estado de calamitoso, cuando éste pasó por aquí (en su camino a Valparaíso).

Lunes 22 de Diciembre

Faena de carbón todo el día. Levamos anclas a las 8 pm con rumbo al Norte. Buen tiempo.

Martes 23 de Diciembre

Buen tiempo todo el día. Buque navegando muy bien. A las 8 pm, pasamos por Antofagasta. A las 12 pm pasamos por (Punta) Angamos, el lugar donde el buque fue tomado en la batalla del 8 de Octubre.

Miércoles 24 de Diciembre

Llegamos a Iquique a las 7 pm. A las 12:45 pm navegamos nuevamente hacia Pisagua. La “*Magallanes*” estaba en Iquique.

Jueves 25 de Diciembre

Día de Navidad, muy aburrido, igual que cualquier otro día, nada diferente. No se menciona la Navidad. Llegamos a Pisagua a las 7 am. Faena de carbón todo el día. La “*Abtao*” está aquí con 3 transportes. A las 10 am llegó la “*Covadonga*” desde Arica. Estoy deseando volver a mi viejo buque, no hay comodidad, normas o consideración aquí. Envié una carta a tierra, para mi querida esposa, para que sea llevada mañana a Valparaíso en el vapor.

Viernes 26 de Diciembre

A media noche dejamos el lugar. Nos fuimos en contra de la “*Abtao*” y destrozamos dos de nuestros botes, en pedazos.

Sábado 27 de Diciembre 1879

Arribamos a Arica a las 12 am y me reembarqué a bordo del “*Cochrane*”. Fui muy bien recibido por todos los oficiales y el Sr. W (Wakeham). Todavía bloqueando Arica. El “*Huáscar*” salió por la tarde hacia Mollendo.

Lunes 28 de Diciembre

A las 11 am tuvimos llamada (formación) por divisiones. De nuevo en mi camarote, me siento como en casa, no habiendo tenido ningún alojamiento cómodo desde que me fui. La “*Magallanes*” llegó aquí a las 2 pm. El resto de la Escuadra está bloqueando Callao.

Lunes 29 de Diciembre

Buque lleno de trabajos, en parte por el daño hecho en la última batalla con el “*Huáscar*”. Montaje de una nueva luz eléctrica, la reparación de la lancha a vapor y trabajos diversos en todo el buque.

Miércoles 31 de Diciembre

Continúan los trabajos. No hay novedades de importancia.

Fin del año 1879

Enero 1880

Jueves 1º de Enero

Todavía bloqueando Arica. Muy aburrido. No hay mucho trabajo hoy, parcialmente unas vacaciones.

Viernes 2 de Enero

Embarcando carbón y provisiones. Mucho trabajo como de costumbre.

Domingo 4 de Enero¹⁸²

Día tranquilo, no hay trabajos. Aún bloqueando, frente a Arica, con la “*Magallanes*”.

Martes 6 de Enero de 1880¹⁸³

Todavía haciendo faena de carbón desde el “*Matías Cousiño*”. Con mucho trabajo. Mucho calor aquí, de día y de noche. Todos estaremos muy contentos cuando esto termine y vayamos más al Sur, ya que aquí es muy caluroso y fatigante. Tenemos noticias de que el domingo, el “*Blanco*” ha capturado una lancha torpedera a vapor, al Norte de aquí y se va a Antofagasta con ella.

182 No hay anotaciones para el día 3 de Enero de 1880.

183 No hay anotaciones para el Lunes 5 de Enero de 1880.

Miércoles 7 de Enero

Detuvimos una bricbarca¹⁸⁴ con una valiosa carga general para Arica y Mollendo. La enviamos a Pisagua para esperar órdenes. El (Matías) “*Cousiño*” se ha ido al Norte, para abastecer a la otra parte de la Escuadra de carbón y provisiones.

Sábado 10 de Enero 1880¹⁸⁵

Todavía frente a Arica. Nada nuevo. Muy aburrido.

Domingo 11 de Enero

Día tranquilo. No hay novedades.

Miércoles 14 de Enero¹⁸⁶

Desde Valparaíso llegaron a bordo seis Calafates, para calafatear las cubiertas. La “*Covadonga*” los trajo desde Pisagua y (también trajo) algunos pertrechos para nosotros. El Sr. Lang (sic) nuestro Contramaestre, que fue mandado a Valparaíso por nuestras vergas; fue enviado de vuelta en la “*Covadonga*”, por (orden) del Almirante.

Jueves 15 de Enero

Los Calafates comenzaron hoy a calafatear las cubiertas.

Sábado 17 de Enero¹⁸⁷

Aún frente a Arica. Muy caluroso y monótono, pero lleno de trabajo y sin novedades.

Domingo 18 de Enero

Es el cumpleaños de mi querida esposa. El señor W (Wakeham) y yo bebimos a su salud, deseándole muchas felicidades, etc.

Lunes 19 de Enero

La “*Magallanes*” ha estado en Pisagua estos dos días. Regresó hoy. Recibí una carta de mi querida esposa. También oí que los chilenos están por construir un nuevo blindado¹⁸⁸ y escuché, indirectamente, que iba a ir en Comisión a Inglaterra. Sólo espero que sea así.

184 El bricbarca, también llamado brick-barca, bergantín-barca o simplemente barca, es un barco normalmente de tres palos. Su aparejo está conformado por velas cuadradas en los dos primeros palos, llamados trinquete y mayor, al estilo del bergantín o de la fragata. (Fuente: Wikipedia).

185 En la transcripción, no hay anotaciones para el 8 y 9 de Enero de 1880.

186 No hay anotaciones para el 12 y 13 de Enero de 1880.

187 No hay anotaciones para el Viernes 16 de Enero de 1880.

188 Al producirse el hundimiento de la Corbeta “Esmeralda”, el 21 de mayo de 1879, Surgieron inmediatamente en Chile, voces e iniciativas para reemplazar este buque y tener una nueva “Esmeralda”. Para ello se encargaron 2 buques: una cañonera con el nombre de “Prat”, que fue retenido por UK hasta el término de la guerra y que sería vendida a Japón, donde adoptó el nombre de “Tsukushi” y el Crucero Protegido “Esmeralda” (3º), buque 2.950 tons., que arribó a Chile en Octubre de 1884 y que, desgraciadamente, sería vendido en 1895 también a Japón donde, bautizado con el nombre de “Idzumi”, participaría en la batalla naval de Tsushima.

Miércoles 22 de Enero¹⁸⁹

El “*Itata*” arribó esta mañana. Trae diarios llenos de noticias de que los argentinos están construyendo y comprando buques, y que hacen preparativos para la guerra¹⁹⁰. También que Chile está construyendo, en estos precisos momentos, un blindado.

Viernes 23 de Enero

El vapor alemán “*Luxor*”, que los peruanos habían tomado como presa¹⁹¹ y que tuvieron que entregar de nuevo a los alemanes, está ahora fletado por ellos y ha venido a Arica esta mañana, para llevar al Callao a los enfermos y heridos peruanos que están aquí. Hemos estado carboneando desde el “*Itata*”, desde que llegó aquí y esta tarde se fue para el Sur. Le envié una carta al señor Jones, en Valparaíso, para que se la enviara a mi querida esposa.

Sábado 24 de Enero de 1880

Todavía de Arica. El HMS “*Gannet*”¹⁹² salió del puerto esta mañana y se dirigió hacia el Norte. También el Vapor “*Luxor*”, que entró para embarcar a los enfermos y heridos peruanos, salió y se dirigió para Callao, después de ser inspeccionado por nosotros. Se rumorea que nuestra Escuadra bombardeará pronto este lugar. Mi espalda ha estado muy mal desde la semana pasada, lo que me hace sentir achacoso y con malestar general.

Domingo 25 de Enero de 1880

Misa y llamada por divisiones, como de costumbre. No hay noticias nuevas. Mi espalda sigue estando mal, pero no he sido inmovilizado (dejado en cama).

Jueves 5 de Febrero¹⁹³

Nada de importancia desde que escribí por última vez. El buque de guerra Norteamericano “*Hascar*”¹⁹⁴ y el HMS “*Gannet*” han entrado y salido de aquí. También algunos de nuestros transportes han estado aquí, dándonos carbón y provisiones.

189 No hay anotaciones para el 20 y 21 de Enero de 1880.

190 Diversos historiadores coinciden en que uno de los factores por el no involucramiento de Argentina en el conflicto se debió, entre otros, al acercamiento chileno con Brasil, país con el que los trasandinos también tenían asuntos pendientes; además, lo débil de su escuadra versus su similar chilena y los sucesivos triunfos, obtenidos después de Angamos, los habrían desalentado. No obstante y particularmente en lo naval, se iniciaría una carrera armamentista que sólo tendría una suerte de tregua, en los Pactos de Mayo de 1902.

191 Este caso se conoce como el “incidente del Luxor”, que generó una serie de alegatos relativos a las normas de aplicación al Derecho Internacional Marítimo y el Derecho de Presas, por parte de peruanos, de la Compañía propietaria “Kosmos” y del propio imperio alemán. Efectivamente y mediante decreto del 10 de Enero de 1880, el buque tuvo de ser devuelto a la Compañía propietaria. Más antecedentes en “Las Relaciones entre Perú y Alemania: 1828-2003” de Fabián Novak Talavera, Fondo Editorial 2004, Pontificia Universidad Católica del Perú, págs. 53 en adelante.

192 HMS “*Gannet*”, fragata de casco metálico, botada al agua en 1878, desplazaba 1.130 toneladas. Sirvió como parte de la agrupación naval británica denominada “Estación Naval del Pacífico”, desde el 17 de Abril de 1879 al 20 de Julio de 1883, bajo las órdenes de los Almirantes Algernon De Horsey y Frederik Stirling. Actualmente está convertida en Museo Naval flotante en los Astilleros Históricos de Chatam, Condado de Kent, Reino Unido.

193 No hay anotaciones entre el 26 de Enero y el 04 de Febrero de 1880.

194 Aquí al parecer hay un error de transcripción o un error en el original del propio Penton, pues no había ningún buque de la USN, con ese nombre, como parte del Pacific Squadron. Si fuese problema de haber enunciado mal la procedencia, pues en la transcripción dice “US man of war”, podría tratarse del blindado alemán SMS “*Hansa*” o en su defecto, de la cañonera francesa “*Hussard*”.

Todavía tenemos mucho trabajo en renovar el buque. Muy caluroso aquí, todavía bloqueando. Ojalá complaciera a Dios poner fin a todo este terrible asunto, pero Él sabe mejor y debemos esperar con fe y paciencia que Él tome su propio tiempo. El pasado martes, 3 de febrero, resolví comenzar a hacer una mesa de trabajo, como Walters, para mi querida Susy¹⁹⁵. Creí que mi paciencia se había agotado para ese tipo de trabajos, pero pensé que ella debería tener una.

Jueves 10 de Febrero¹⁹⁶

No hay nuevas noticias. Todavía manteniendo el bloqueo frente a Arica. Lleno de trabajo, monótono y muy aburrido.

Miércoles 11 de Febrero

Hoy arribó el transporte “*Limari*” con pertrechos.

Sábado 14 de Febrero¹⁹⁷

Mi contrato ha expirado hoy y doy gracias a Dios, por haberme salvado de todos los peligros y dificultades a los que he estado expuesto, y a que me ha dado salud y fuerza hasta el presente. Creo que voy a tener que esperar, pacientemente, hasta que esta cruel guerra haya terminado, antes de que yo pueda salir, con beneficios (utilidades) para mí y conveniencia para el Gobierno y creyendo que soy apreciado aquí, no preveo mi licenciamiento (baja), malo porque deseo irme a casa. Hemos estado embarcando carbón, pertrechos y provisiones en estos últimos 3 días. No hay noticias nuevas.

Miércoles 25 de Febrero¹⁹⁸

No hay noticias frescas desde la última vez que escribí hasta hoy, cuando el “*Huáscar*” vino a relevarnos para que nos fuéramos a Pisagua a hacer carbón y a escoltar tropas al Norte. La nueva Torpedera “*Fresia*”¹⁹⁹, nos visitó en su camino desde Valparaíso hacia el Callao. El resto de la Escuadra, ya se ha ido al Norte a desembarcar tropas en Ilo. Dejamos Arica a las 6 pm con rumbo a Pisagua.

Jueves 26 de Febrero

Arribamos a Pisagua a las 10 am. Olvidé mencionar que ayer, a través del “*Huáscar*”, recibí una carta de mi esposa.

195 Se refiere a su hija Susannah Elizabeth Penton (1860-1936).

196 No hay anotaciones entre el 6 y el 9 de Febrero de 1880.

197 No hay anotaciones para el 12 y 13 de Febrero de 1880.

198 No hay anotaciones ntre el 13 y el 24 de Febrero de 1880, ambas fechas inclusive.

199 Torpedera a vapor construida por Astilleros Yarrow, Londres, Inglaterra, llegó a Chile en 1880. Su característica era que poseía una proa de ariete y dos chimeneas en las bandas. Desplazaba 25 tons., como armamento tenía 2 torpedos de botalón y una ametralladora Hotchkiss. Durante la Guerra del Pacífico fue hundida en El Callao, en el segundo combate de torpederas el 6 de diciembre de 1880, muriendo el Aspirante Juan A. Morel Zegers. Fue reflotada durante el mismo bloqueo, el 14 de diciembre del mismo año. Desarmada en 1884. (Fuente: Sitio web Armada de Chile).

Sábado 28 de Febrero²⁰⁰

Los transportes “Loa”, “Amazonas” y “Matías Cousiño” están aquí, provenientes desde el Norte, para (embarcar) más tropas²⁰¹. Afirman que nuestras tropas, las que se llevaron antes, desembarcaron sin oposición en Ilo²⁰². Habiendo terminado la faena de carbón, estamos limpiando y tomando provisiones.

Domingo 29 de Febrero de 1880

Todavía embarcando provisiones. El buque italiano “Garibaldi” (sic)²⁰³, llegó aquí desde Arica, trayendo ciudadanos italianos. Afirman que ha habido algunos disparos de los fuertes de Arica sobre el “Huáscar” y la “Magallanes”, habiendo recibido el “Huáscar” un disparo en el espejo.

Lunes 1º de Marzo

Llegó el transporte “Itata” de Arica. Trae noticias de un enfrentamiento entre los Fuertes de Arica y el Monitor “Manco Cápac” contra el “Huáscar” y la “Magallanes”. También trae partes del cuerpo del capitán del “Huáscar” (Thompson)²⁰⁴. Su cabeza, un brazo, una pierna y parte de su cuerpo, se traen aquí en un barril de espíritus²⁰⁵. Trae también el cuerpo, en pedazos, de un aspirante (oficial) que también resultó muerto en la acción. Hubo 9 u 11 muertos a bordo y cerca de 14 heridos.²⁰⁶ Temprano esta mañana, me enviaron a bordo del “Itata” para medir los barriles que contenían los restos y después, puse a mis carpinteros a trabajar para hacer cajas para recibirlos. Luego fueron trasladados a Valparaíso.

Miércoles 3 de Marzo²⁰⁷

Tres transportes más se fueron de aquí para el Norte, con tropas y caballos y el Pontón “Valdivia”, a remolque, (para servir) como buque de pertrechos en Ilo.

200 No hay notas para el 27 de Febrero de 1880.

201 Se refiere a la 4ª División del Coronel Orozimbo Barbosa y pertrechos para continuar la campaña. (Fuente: Mellafe y Pelayo, op. cit.)

202 Efectivamente y como lo menciona Penton, el 26 de febrero de 1880, se produjo el desembarco en Ilo, sin resistencia alguna, logrando poner en tierra 9.500 soldados en dos días.

203 Se refiere a la Corbeta (a veces también mencionada como fragata) “Garibaldi”, que tendría una participación especial salvando naufragos del transporte Loa, luego de ser hundido en Junio de 1880. Además, a bordo iba el Teniente de Navío Carlo Roych, que se desempeñaría como observador militar asignado al Cuartel General de las fuerzas peruanas, entre fines de 1880 y la ocupación de Lima.

204 El apellido en realidad era Thomson, sin la “p”, pues era descendiente de suecos.

205 En la antigüedad y para personajes de cierta relevancia, al no haber como conservar los cuerpos en el mar, que no fuese una suerte de embalsamamiento, para lo cual a contar de la Guerra de Secesión de EE.UU., ya se habían desarrollado algunos kits para tal efecto, la otra opción era introducirlos en barriles con licores o bebidas “espirituosas”, léase whisky, ron, coñac, etc, (de ahí el término “barril de espíritus”) que permitía su preservación temporal hasta llegar al puerto de origen o bien otro, donde realizar las exequias. El Almirante Horacio Nelson, luego de su muerte en la Batalla Naval de Trafalgar en 1805, fue sometido a este proceso.

206 La acción del Comandante Thomson ha sido criticada por algunos historiadores como excesivamente temeraria e incluso innecesaria, ya que su artillería le permitía bombardear a mayor distancia y no haber expuesto su buque a quedar al alcance de los fuertes y sobre todo del Monitor “Manco Cápac” quien, al fallarle la propulsión al “Huáscar” estando éste a escasos metros de su oponente, le asestó un tiro de 500 libras en el sector de la toldilla, con los resultados ya conocidos. El Aspirante mencionado es Eulogio Goycolea Garay y dentro de los otros fallecidos, se encontraba el marinero Luis Ugarte, sobreviviente de la dotación de la Corbeta “Esmeralda”. Cabe destacar que el “Huáscar” recibió dos severos ataques por parte de los peruanos, en el primero es donde se producen más bajas y es en el segundo, donde muere su Comandante.

207 No hay apuntes para el día 2 de marzo de 1880.

Terminé de poner la última pieza en la mesa de trabajo para Susy, sólo un mes (después) desde el momento en que la comencé. Aún en Pisagua.

Jueves 4 de Marzo

El transporte “*Paquete del Mouley*” (léase Maule) llegó esta mañana, desde el Sur, con muchas más tropas. Fui a tierra para conseguir algo de madera y hierro forjado para el buque. (Está) Muy caluroso en la playa; nada más que polvo o arena, rocas, soldados y caballos.

Viernes 5 de Marzo

Tuve un intercambio de palabras con el Sr. Simpson (capitán Interino), sobre un trabajo y porque lo contradecía profesionalmente, respecto al trabajo que él me envió a mi camarote. Esta es la primera vez que tengo una discusión de importancia con algún oficial, desde que he estado en el servicio, lo cual hace ya cuatro años y nueve meses. Esta noche levamos anclas con rumbo Iquique.

Sábado 6 de Marzo

Llegamos a Iquique a las 8 am. Hoy fui liberado²⁰⁸ de mi camarote y fui con dos carpinteros a bordo de la “*Magallanes*”, para ayudar en la reparación de los agujeros en su costado y el daño que recibió en la acción en Arica. Cuando estuve allí, escuché más detalles sobre la acción. El “*Huáscar*” recibió varios disparos teniendo 9 muertos contando al Comandante, que fue descuartizado en pedazos; su espada en ese momento fue arrancada desde su costado o fuera de su mano y con la fuerza con que golpeó en la cubierta, se clavó en ella. La mayoría de los hombres resultaron muertos por la explosión de una granada propia en cubierta, que explotó al ser golpeada por la del enemigo. También tenía removida una de las cadenas sin fin de la torre, dejando un cañón fuera de acción. La “*Magallanes*” tenía dos agujeros que la atravesaban por (la banda de) babor, antes del mástil principal y muy cerca de la línea de agua. Un tiro, después de pasar, entró en un montón grande de cuerda, cortándolo todo en pedazos, deteniendo así su progreso, si no habría pasado hasta el otro lado del buque. Otro (tiro) quedó alojado en las carboneras, después de atravesarla por el costado. Otro tiro de 300 libras, pasó por sobre la popa del buque y un poco más arriba del puente, no haciendo ningún otro daño, que el corte de las ostas de la cangreja del mesana.

Domingo 7 de Marzo de 1880

Después de cenar, fui nuevamente a bordo de la “*Magallanes*” con 3 carpinteros. Volví a bordo a las 7 pm. Recibí una carta de mi querida esposa.

²⁰⁸ Llama la atención el término original empleado por Penton: “released”, lo que podría indicar que tras la discusión o intercambio de palabras con el Comandante Simpson, podría haber sido dejado arrestado en su camarote; una sanción acorde a su grado.

Jueves 11 de Marzo²⁰⁹

En faena de carbón hoy. Aún en Iquique. Bajé a tierra para conseguir algunos pertrechos, está muy caluroso bajo el sol. Este es un buen lugar con muchas nacionalidades diferentes, especialmente italianos y chinos.

Viernes 12 de Marzo

La “*Pilcomayo*” llegó aquí esta mañana, desde Valparaíso, habiendo sido reparada y dejada operativa. El capitán Euribe (sic)²¹⁰ de la “*Esmeralda*” es su comandante y el señor Seques (sic)²¹¹ es Teniente 1º. También llegó un transporte lleno de tropas y ambos buques se dirigieron hacia el Norte, a encontrarse con la Escuadra del Almirante.

Sábado 13 de Marzo

Volví a la orilla para hacer un trabajo de hierro, en la estación de ferrocarril y conseguir algunas provisiones.

Domingo 14 de Marzo

Varios visitantes ingleses a bordo. Algunos hombres venidos de tierra están trabajando todo el día en los conductos y cañerías de vapor, para nuestra nueva luz eléctrica. Levamos anclas y salimos a Pisagua a las 8:30 pm.

Lunes 15 de Marzo

En Pisagua. Los hombres de la Guardia de Estribor, fueron a tierra para una carrera.

Martes 16 de Marzo

Dejamos Pisagua a las 8 pm para ir a Arica.

Miércoles 17 de Marzo

Llegamos a Arica a las 7:30 am. El “*Huáscar*” está aquí. A las 8 de la mañana descubrimos que la corbeta peruana “*Unión*”, había ingresado y burlado nuestro bloqueo, metiéndose dentro del puerto. Luego nos dieron la aprobación para la acción. A las 12:25 pm, el Corneta tocó zafarrancho de combate. Luego nos dirigimos hacia los fuertes que a la 1 pm, dispararon el primer tiro hacia nosotros. El “*Cochrane*” empezó 5 minutos después y los disparos continuaron; nosotros y el “*Huáscar*” contra los fuertes, la Unión y el “*Manco Cápac*” hasta las 2:45 pm, cuando salimos nuevamente del puerto, habiendo recibido poco daño, sin pérdida de vidas ni heridos. A las 5 pm, la “*Unión*” fue descubierta fuera, habiéndose mantenido cerca de la tierra, sin haber emitido humo y dirigiéndose hacia el Sur.

209 En la transcripción no hay anotaciones entre el 8 y el 10 de Marzo de 1880.

210 Se refiere al Comandante Luis Uribe Orrego (1847-1914).

211 Se refiere al Teniente 1º Vicente Zegers Recasens (1860-1926), que también formó parte de la dotación de la Corbeta “*Esmeralda*” como Guardiamarina. Cabe destacar que los tripulantes de la vieja corbeta, fueron ascendidos en dos grados como reconocimiento de su valeroso cometido, de ahí los nuevos grados de los involucrados.

El “*Cochrane*”, el “*Amazonas*” y el “*Huáscar*” le dieron caza; pero el “*Cochrane*”, no siendo lo suficientemente rápido, le cedió el lugar al “*Amazonas*”, pero tememos que logre evadirse, siendo ella muy veloz²¹².

Jueves 18 de Marzo 1880

El “*Blanco*” y el “*Angamos*” llegaron esta mañana. El “*Angamos*” fue enviado nuevamente al Norte para buscar a la “*Unión*” en el Callao. Poco después, el “*Blanco*” también regresó al Norte y la “*O’Higgins*” llegó para continuar el bloqueo con nosotros.

Viernes 19 de Marzo

Todavía bloqueando a Arica. El HMS “*Shannon*” se fue de aquí esta noche. Su buque se abarló al nuestro. Nos dijeron que uno o más de nuestros tiros, asestaron en la “*Unión*” y que 21 resultaron entre muertos y heridos²¹³; que su misión aquí, era traer un último bote-torpedo, lo que ella consiguió con éxito y astutamente. También nos dicen que los fuegos del “*Angamos*”, sobre la ciudad y fuertes el otro día, mataron a unos 150 hombres y desmontaron dos cañones.

Domingo 21 de Marzo²¹⁴

No muy bien, más bien desanimado. Por el Transporte “*Limari*”, envié una carta al señor Ludford, en Valparaíso, para que la remita a mi querida esposa. Hoy estuvieron aquí algunos de los oficiales de la “*O’Higgins*”.

Lunes 22 de Marzo

(Estoy) Muy mal internamente, con diarrea o disentería. Fui a abordo de la “*O’Higgins*” y conseguí algo de madera y otras cosas que se obtuvieron en Mollendo.

Martes 23 de Marzo

Aún muy enfermo (indispuesto) y me quedé en mi camarote.

Miércoles 24 de Marzo

Estoy un poco mejor hoy día, pero aún débil e indispuesto.

Jueves 25 de Marzo

Mejor hoy gracias a Dios y reanudé mis labores. Este es el día antes del buen viernes y es observado a bordo como un día de fiesta. Hice un informe escrito de las averías en la Batalla de Arica.

212 El episodio narrado corresponde a la doble ruptura del bloqueo de Arica por parte de la Corbeta “Unión” que, al mando del Capitán de Navío Manuel Villavicencio y en una acción bastante audaz, logró entregar pertrechos e incluso un “bote-torpedo” a la aislada Guarnición de la Plaza de Arica. Más detalles en “La Corbeta Unión, diario de guardia durante la Guerra del pacífico, historial y documentos” de Lorena Toledo Valdés y Jorge Ortíz Sotelo, Dirección de Intereses Marítimos, Asociación de Historia Marítima Iberoamericana, Lima, 2015.

213 De acuerdo a los registros del bitácora de la “Unión”, las bajas fueron 1 muerto y 20 entre heridos y contusos, por lo que la cifra dada por Penton, es extremadamente precisa.

214 No hay notas para el Sábado 20 de Marzo de 1880.

Viernes 26 de Marzo

Buen viernes, asueto a bordo. Todavía bloqueando Arica. El “Blanco” y la otra parte de la Escuadra está bloqueando el Callao. Tos muy fuerte toda la noche, no dormí, pensando mucho en casa y deseando estar allí.

Sábado 27 de Marzo

Se completó la (instalación de) nueva luz eléctrica y se probó esta tarde. Muy bien para ser la primera vez.

Miércoles 31 de Marzo²¹⁵

Estoy otra vez muy desanimado y mal, apenas capaz de mantenerme (en pie). El bote de la HMS “Turquoise” salió del puerto y vino junto a nosotros, diciéndonos que los chilenos habían ganado otra gran batalla en tierra²¹⁶; que los peruanos tenían un regimiento completamente destruido y que ningún hombre quedó vivo. Afirman también que todos los soldados peruanos, aquí en la costa, están desmoralizados. El transporte “Angamos” estuvo aquí ayer y a los peruanos no les gusta mirar su largo cañón.²¹⁷

Abril de 1880

Domingo 4 de Abril²¹⁸

Todavía bloqueando Arica. Todavía estoy muy mal y me he quedado en mi camarote. El doctor dice que es una dolencia hepática debido al clima²¹⁹. Espero en Dios que pronto estaré mejor, porque me siento muy débil.

Domingo 11 de Abril

Nada nuevo. Todavía bloqueando Arica. He estado muy mal y me he quedado toda la semana en mi camarote. El Doctor dice que es una dolencia hepática y una debilidad (general) debido al clima. Tuve el ofrecimiento del Comandante para enviarme a Valparaíso, para un cambio, pero siendo muy caro y no teniendo hogar allí, rechacé la oferta, esperando mejorarme pronto. Hay muchos a bordo que están igual y algunos de los oficiales y de la tripulación de los otros buques, se han ido a Valparaíso. El doctor dice que es el clima justo en esta latitud y no cambiará, pero gracias a Dios que estoy mucho mejor ahora y si todo sigue bien, pienso volver mañana a mi deberes.

215 No hay anotaciones entre el 28 y el 30 de Marzo de 1880.

216 Probablemente se refieran al Combate de Los Ángeles (22 de marzo de 1880), donde fuerzas chilenas al mando del general Baquedano (app. 4.500 hombres, incluyendo la artillería), enfrentaron a una guarnición peruana de entre 1.500 y 2.000 hombres, al mando del coronel Andrés Gamarra

217 Se refieren a una pieza Armstrong RBL de 8” que meses después, el 11 de Diciembre de 1880, sufriría un serio accidente, causando la muerte 2 personas, entre ellas el teniente Tomás Segundo Pérez y 2 heridos.

218 No hay notas para los días 1 al 3 de Abril de 1880.

219 Tal como lo dice su biografía, respecto de las causas de su muerte, tal vez todas las dolencias que aquejan a Penton, quizás son las primeras manifestaciones o etapas del cáncer que cobraría su vida en 1888.

Lunes 12 de Abril

Mucho mejor hoy día y retorné a mis labores: También me animó el haber recibido una carta de mi querida esposa.

Jueves 15 de Abril²²⁰

Recibí los 2 últimos diarios Lloyd²²¹. Todavía bloqueando Arica. Salud mejor gracias a Dios.

Jueves 22 de Abril²²²

El “*Amazonas*” pasó por aquí. Tiene montado un nuevo cañón de largo alcance²²³. Pasó a Ilo para desembarcar algunas tropas y luego a unirse a la Escuadra en el Callao. El “*Limari*” está haciendo faena de carbón aquí con nosotros. Oímos que una avanzada de nuestras tropas se enfrentó con una avanzada del enemigo, cerca de Tacna y los peruanos fueron derrotados con grandes pérdidas. El informe dice que 100 muertos.²²⁴

Sábado 24 de Abril

Terminamos la faena de carbón y el “*Limari*” se fue a Valparaíso. Con el buque envié una carta para mi querida esposa, para ser remitida a través del Sr. Ludford.

Mayo de 1880**Sábado 1º de Mayo**

Todavía bloqueando Arica. Hemos escuchado que nuestra Escuadra ha estado bombardeando los fuertes y buques en el Callao²²⁵, pero no hemos oído qué daño se ha hecho, pero que algunos de nuestros proyectiles atravesaron la “*Unión*” y algunos de sus transportes; que algunos Oficiales y hombres, fueron muertos en un enfrentamiento entre lanchas torpederas suyas con las nuestras y que nuestra lancha salió bien (del encuentro)²²⁶.

220 No hay anotaciones para los días 13 y 14 de Abril de 1880.

221 Se refiere al Lloyd’s Weekly Newspaper, fundado por Edward Lloyd en 1842.

222 La transcripción no registra notas entre el 16 y el 21 de Abril, ambas fechas inclusive.

223 Tenía un cañón de 6” (150 mm) y ametralladoras.

224 Probablemente se refiere al Combate de Locumba (1 Abril 1880) y las posteriores acciones en Sama, días después, donde se enfrentaron avanzadas de la caballería chilena con tropas del Coronel Albarracín y luego con milicianos; en todo caso, las cifras aparecen muy exageradas. También podría referirse al poco conocido Combate de Buena Vista (18 de Abril 1880), en que un fuerte destacamento de Caballería Chileno, bajo el mando de José Francisco Vergara destruye un grupo de milicianos peruanos y obliga al Coronel Albarracín a retirarse con los restos de su Escuadrón “Gendarmes de Tacna”.

(Fuente: <http://chilethistoria.blogspot.cl/2011/07/guerra-del-pacifico-batallas-y-combates.html>)

225 El bombardeo al que se refiere Penton, es el acaecido el 22 de Abril de 1880, donde participaron el “Huáscar”, el “Angamos”, la “Pilcomayo”, el “Blanco Encalada” y el “Loa”. El bombardeo duró entre las 14:10 y las 17:00 horas.

226 Este primer encuentro, de una serie que se producirían posteriormente, fue entre la “Janequeo” y la “Urcos” y se materializó el 23 de Abril de 1880.

Domingo 2 de Mayo 1880

Todavía en Arica. No hay noticias nuevas. Este es un gran día para los peruanos, el aniversario de su independencia de los españoles.²²⁷

Jueves 6 de Mayo

Todavía en Arica. Ninguna noticia del interior, sobre las cuales estamos ansiosamente esperando a diario. Uno de nuestros transportes llegó aquí con correspondencia, cartas, etc. El Sr. W (Wakeham) y yo fuimos llamados a popa y el Comandante nos contó que el Gobierno había respondido a su carta sobre nuestros contratos y que habían renovado nuestros contratos, exactamente igual al último, por otros dos años y que el Gobierno había aumentado mi salario de sesenta a ochenta dólares al mes.²²⁸ Le dije al capitán que quería ir a casa y que aun pensando que el buque no iba a ir a Inglaterra pronto, no me importaría hacer un nuevo contrato; pero me aseguró que estaba cierto de que el buque iría pronto, entonces consentí. Así que debo aguantar por otros dos años y darle las gracias a Dios por ello. Creo que es muy bueno de parte de ellos subir mi paga en 20 dólares por mes. El Capitán también ha enviado una solicitud de mi parte a Valparaíso, pidiendo que (mi salario) fuera pagado en Inglaterra, lo mismo que el otro (contrato). Si es así, será como £ 4 más por mes. Nuestro Velero²²⁹ se enfermó repentinamente esta tarde y murió a las 11 PM.

Viernes 7 de Mayo

Hoy en la tarde, el Velero (fabricante de velas) fue enterrado en el mar.

Miércoles 19 de Mayo²³⁰

Todavía frente a Arica. El "*Matías Cousiño*" nos pasó anoche y declaró que la Escuadra había bombardeado nuevamente el Callao, el "*Huáscar*" recibió un tiro de 1.000 libras un poco por debajo de la línea de flotación, pero sin daño grave; que uno de nuestros disparos atravesó el transporte peruano "*Arouna*" (sic)²³¹ y una parte de la popa de la "*Unión*" resultó golpeada y muy dañada, y que hay pérdidas de algunas vidas en tierra.²³² Van a bombardear de nuevo el 21 - La Batalla de Tacna también tendrá lugar entonces, siendo esa fecha el Aniversario de la batalla de Iquique con la "*Esmeralda*" y el "*Huáscar*", cuando la "*Esmeralda*" fue hundida y la "*Independencia*" se perdió, por irse contra la orilla.

227 Aquí Penton cae en un error, pues lo que se celebra el 2 de Mayo en Perú, es el rechazo de la flota Española durante la denominada Guerra contra España (1865-1866). En resumen el 2 de Mayo de 1866, 7 buques españoles encabezados por la Numancia, bombardearon el Callao por casi 5 horas, con resultados inciertos y no poco daño sobre las naves realistas. No obstante, los españoles se retiraron del cono Sur.

228 Ver texto íntegro y original, en el anexo correspondiente, al final de este diario.

229 Encargado de confeccionar y de reparar las velas a bordo.

230 En la transcripción, no hay notas ente el 8 y el 18 de mayo, ambas fechas inclusive.

231 Entiéndase "Oroya".

232 Como en muchos de los reportes en esta guerra, las versiones difieren ostensiblemente, si se lee lo informado por los chilenos y por los peruanos. Ambas se encuentran muy bien detalladas y se pueden comparar en el libro "Las Fuerzas Sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico", del autor CF (MGP) Francisco Yábar Acuña, Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, Lima, 2001 (págs. 318 y 319). No obstante, efectivamente hay coincidencias en que la "Unión" resultó impactada a popa y con daños.

Jueves 20 de Mayo

Uno de nuestros marinos se puso muy enfermo esta mañana, con vómitos y murió muy de repente, similar al último Velero.

Viernes 21 de Mayo

La “*Covadonga*” llegó esta mañana, con la noticia de la muerte de Rafael Sotomayor, Ministro de Guerra²³³. Despachamos a la “*Magallanes*” a Iquique para transmitir la noticia y de allí a Valparaíso, por telégrafo. La “*Covadonga*” también nos dice que la batalla de Tacna no se librará todavía, por unos 2 ó 3 días más, ya que las tropas aún no están lo suficientemente abastecidas con botellas de agua²³⁴ y otros pequeños artículos, necesarios para el avance y el ataque.

Lunes 24 de Mayo 1880²³⁵

El vapor “*Toltén*” llegó aquí esta mañana, con los restos del Ministro de Guerra, los que fueron trasladados a bordo de nuestro buque. La “*Magallanes*” también regresó del Sur y trajo correspondencia, pero nada. Estoy desilusionado.

Martes 25 de Mayo

Avistamos una lancha torpedera que venía del Norte, paralelo a la costa y hacia Arica. La “*Magallanes*” le dio caza, pero no lograron atraparla ni impactarla con sus cañones. También nosotros levamos anclas, lo más rápido posible y le disparamos varios tiros, pero no tuvimos éxito en causarle ningún daño y se escapó de nosotros, entrando al puerto. Tuvimos que tocar zafarrancho y durante aproximadamente una hora, estuvimos (muy) activos por la emoción, pero quedamos muy molestos y contrariados por perderla, ya que habría sido otra pluma en la corona del viejo “*Cochrane*”, porque si solamente uno de nuestros tiros la hubiera golpeado, habríamos dado cuenta de ella.

Miércoles 26 de Mayo

Creemos que hoy se ha librado la batalla de Tacna, ya que hemos visto elevarse muchas columnas de humo y durante todo el día, hemos escuchado muchos disparos de cañones desde la dirección de Tacna, desde las 8 am a las 4 pm.

Jueves 27 de Mayo

Ocupado puliendo el ataúd de madera de cedro, que hemos estado haciendo estos dos días para el cadáver del difunto Ministro de Guerra. Estamos esperando ansiosamente noticias de la situación de la guerra. El Vapor “*Itata*” vino del Norte y esperábamos tener noticias de ellos; pero en lugar de eso, ellos habían venido a buscar noticias de parte nuestra.

233 Rafael Sotomayor Baeza (1823-1880), para muchos el artífice de la preparación y organización logística de las fuerzas chilenas. Ministro Plenipotenciario de Guerra en campaña. Falleció el 20 de Mayo de 1880 en el Campamento de Yaras, cerca de Tacna, víctima de un ataque cerebro vascular, derivado probablemente del gran esfuerzo físico y mental desarrollado por él durante la guerra.

234 Probablemente caramayolas o bien toneles de agua que iban como parte de la logística.

235 No hay notas para los días 22 y 23 de Mayo de 1880.

Viernes 28 de Mayo

A las 3 pm, volvimos a avistar un Transporte que venía del Norte y esperábamos buenas noticias, ya que estaba ondeando una bandera chilena en cada perilla (tope de mástil); a las 3:30 pm se nos acercó con la noticia de que Tacna fue capturada, con grandes pérdidas por ambos lados, pero con una completa victoria para Chile; que (Campero)²³⁶, el Presidente o dictador boliviano y Comandante en Jefe de los ejércitos bolivianos y peruanos, fue herido y hecho prisionero. Ese Montero²³⁷, el Comandante en Jefe del ejército peruano, huyó y escapó, y que los chilenos ya estaban marchando hacia Arica, donde esperan llegar mañana. Se afirma que la batalla de Tacna²³⁸ fue muy desesperada (apremiante)²³⁹, pero sólo duró 3 horas. Todos fuimos llamados a popa y las noticias fueron dadas por el capitán, desde el puente. Al terminar, fueron dados 3 animados vítores de Viva Chile y el grog fue servido. Cada uno (de nosotros) está lleno de emoción por las noticias.

Sábado 29 de Mayo

Unos cincuenta (hombres) de la (guardia) avanzada de la Caballería Chilena son vistos hoy, próximos a la playa, cerca de Arica. Mañana podemos esperar el cuerpo principal (grueso de las tropas). Hoy estamos tomando carbón del “Copiapó”. El “*Itata*”, la “*Magallanes*” y la “*Covadonga*”, están aquí con nosotros. Un negro, uno de nuestros tripulantes, subió a bordo de la “*Covadonga*”, que se acercó lo más cerca posible a la playa y luego nadó a la orilla, con una pequeña botella asegurada a un palo, que contenía una carta para el jefe del ejército en tierra, pero regresó, concluimos que el oleaje en la playa era demasiado fuerte.

Domingo 30 de Mayo 1880

Haciendo faena de carbón hasta las 12 am. Esta tarde fui a bordo del “*Toltén*” y vi a Richard Breeze. El “*Loa*” llegó a las 7 pm. Demasiado tarde, se hizo oscuro para comunicarnos con ellos. Espero que tenga cartas para nosotros.

Martes 1º de Junio

A las 5:30 pm, justo al anochecer, observamos a nuestras tropas en tierra, viniendo desde el Norte. Es bastante posible que tengamos un encuentro con el “*Manco Cápac*”, con los fuertes y con sus dos botes-torpederos. Si es así, que Dios esté con nosotros. Hoy 1º de Junio, se cumplen 5 años que he estado al servicio de Chile.²⁴⁰

236 Se refiere a Narciso Campero Leyes (1813-1896). General boliviano, fue nombrado presidente de Bolivia tras el derrocamiento del General Hilarión Daza. No es correcta la afirmación de que fuese hecho prisionero por los chilenos.

237 Se refiere al ContraAlmirante Lizardo Montero Flores (1832-1905) quien, luego de la derrota de la Batalla de Tacna, se dirigió a Lima para encabezar la defensa de la ciudad, participando en las batallas de Chorrillos y Miraflores.

238 Se conoce también como la batalla del Campo (Alto) de la Alianza y paradójicamente, marcó el término de la misma y el retiro de las tropas bolivianas del conflicto, dejando solo al Perú.

239 Efectivamente, tal como asevera Penton, la batalla fue muy cruenta y hubo un gran número de bajas por ambos lados. Las bajas aliadas fueron estimadas entre 2.185 - 2.800 muertos y 2.500, entre heridos y prisioneros; por su parte, las bajas chilenas fueron de 474 muertos y 1.461 heridos.

240 Aquí, claramente, Penton señala que el haber comenzado a prestar servicios para Chile en 1875.

Miércoles 2 de Junio

Muchas más tropas llegaron desde Tacna hoy en tren; unos 50 vagones, que la semana pasada eran de propiedad peruana y que les prestaban servicios a ellos, ahora son utilizados por los chilenos para enviar tropas para luchar contra ellos. Hemos escuchado desde Callao, que nuestros buques volvieron a bombardear el 26 de mayo; que nuestra nueva lancha torpedera (Janequeo) luchó con una de las lanchas de vapor peruanas, cuando un disparo de la lancha peruana, impactó el torpedo del chileno, matando a 2 ó 3 hombres e hiriendo a otros, incluido el Teniente a cargo y resultando en el hundimiento de ambas lanchas. En el lado peruano, algunos fueron gravemente heridos en el hundimiento de las lanchas. Todos fueron recogidos por los nuestros y los peruanos, hechos prisioneros.²⁴¹

Jueves 3 de Junio

Alrededor de 4 mil de nuestras tropas, están reunidas aquí, contra 3 mil del enemigo; pero tenemos los fuertes, el Morro y las baterías con las que lidiar, y (además) el Monitor "*Manco Cápac*", que ha cambiado hoy su posición, para defender la fortaleza Norte. Mañana será el ataque. El "*Cochrane*", el "*Loa*" y la "*Magallanes*", se van a enfrentar al Monitor y los fuertes. Que Dios esté con nosotros. Hoy escuchamos que la pérdida, en muertos, del ejército aliado es de 3 mil, además de los heridos y por el lado chileno, cerca de mil quinientos entre muertos y heridos. También que Chile tomó 6 cañones, mucha munición, miles de fusiles²⁴². Hoy recibí una carta de mi querida esposa, fechada el 20 de marzo.

Viernes 4 de Junio

No nos enfrentamos, como se esperaba ayer; pero esta tarde, la Artillería ha estado bombardeando los fuertes a larga distancia, con sus espléndidos nuevos cañones Crupp (sic)²⁴³.

Sábado 5 de Junio

Esta tarde, la artillería está bombardeando nuevamente los fuertes.

Domingo 6 de Junio

La artillería está de nuevo bombardeando los fuertes del Norte, desde las colinas. El "*Cochrane*" ancló a las 2 pm y (junto) con el "*Loa*", la "*Magallanes*" y la "*Covadonga*", entraron (a la bahía) y se enfrentaron con los fuertes y el Monitor "*Manco Cápac*". El primer tiro fue disparado a las 2:35 pm y se mantuvo un fuego continuo, en ambos lados, hasta las 3:45 pm, cuando un disparo desde

241 Penton se refiere al encuentro que sostuvieron las torpederas en la noche del 24 al 25 de mayo de 1880, que comienza a las 17 horas del 24, cuando una lancha peruana fue avistada cerca del dique del Callao y es perseguida por las lanchas chilenas. Por parte de los chilenos, estaba la "Guacolda" (Tte. Luis Alberto Goñi Simpson) y la "Janequeo" (Tte. Manuel Señoret Astaburuaga) y por el lado peruano, la "Independencia" (T2º José Gálvez). Como resultado, tanto la "Janequeo" como la "Independencia" resultaron hundidas. En paréntesis aparece el nombre de cada uno de los comandantes de lancha.

242 Penton indudablemente, se refiere al resultado de la Batalla de Tacna, pues la Toma del Morro de Arica, se materializaría un par de días después.

243 Léase Krupp y Chile poseía cañones de artillería de campaña en calibre 75 mm, 78,5 mm y 87 mm.

el Morro o el fuerte del Sur (ubicado) en un roca muy alta, golpeó el borde superior de la porta y parte de nuestro cañón principal, por la banda de estribor, inflamando y haciendo explotar una carga de 50 libras de pólvora²⁴⁴, que en ese momento estaba siendo introducida por la boca del cañón y esa carga, hizo explotar (además) otra carga de 50 libras de pólvora, que estaba cercana y lista para ser cargada. La explosión fue terriblemente abrasadora e hirió a 27 de los hombres que pertenecían a las piezas, la mitad de ellos, muy seriamente. En un momento, la batería estaba llena de humo, ropa ardiendo y confusión, sin poder ver nada, hasta que el humo desapareció. Las mangueras (de incendio) fueron desplegadas y las bombas se pusieron en marcha, pero no fueron necesarias. El humo y el agua crearon una gran confusión y los gritos de los pobres afectados, resultaron terribles. Lamento decir que mi amigo el Sr. Wakeham estaba entre los desafortunados. En ese momento, él estaba sirviendo el mismo cañón y resultó muy herido. Después de esta catástrofe volvimos a salir (de la bahía).

La “*Covadonga*” recibió dos impactos por debajo de la línea de agua y pudo mantenerse a flote con dificultad. Nuestro buzo fue enviado a bordo y el buque se fue a Pisagua, acompañado por la “*Magallanes*”. Las dos manos del Sr. Wakeham estaban gravemente quemadas y desolladas; una rodilla con moretones y la piel de la cara, despellejada en diferentes lugares, pero creo que lo superará. La escena y la confusión eran terribles. Gracias a Dios que estoy bien y que todavía estoy con vida.²⁴⁵

Lunes 7 de Junio de 1880

A las 7 am, vimos a la artillería bombardeando de nuevo los fuertes. A las 7:15 am se produjeron dos terribles explosiones en los grandes fuertes del Norte. A las 7:30 am, vimos humo saliendo del Monitor “*Manco Cápac*” y a las 7:40 am, se hundió. Nosotros a bordo observándolo hundirse, dimos 3 aplausos. Cuando se había hundido, observamos sus botes-torpedo y otros dos más, llenos de hombres, aparentemente la tripulación de “*Manco Cápac*”. Fueron al costado de los buques de guerra ingleses, alemanes y franceses para protegerse; pero ellos, como neutrales, les negaron la protección, por lo que pensamos que iban a venir hacia nosotros y que se entregarían; pero fuimos engañados, ya que la lancha torpedera se fue a toda velocidad, hacia el Norte. Junto con el “*Loa*” les dimos caza; nosotros disparando muchos tiros y ametrallándola, pero sin ningún efecto. Mediante señales, le indicamos al “*Loa*” que procediera hacia el Norte, para informar a nuestros otros buques en Ilo y luego renunciamos a la persecución y regresamos al Sur.

A las 11:30 am, llegamos y entramos a Arica, habiendo sido ya tomada y a las 6 pm, anclamos en el puerto, después de haber estado bloqueándolo por los últimos 6 meses. Toda la tripulación, con el Comandante del “*Manco Cápac*”²⁴⁶,

244 Se refiere a los saquitos de pólvora, empleados como propelente para los proyectiles. Debe recordarse que la munición de artillería, no era “integrada”; es decir, todos los componentes del tiro (carga propelente, proyectil y estopín), eran elementos aparte que se juntaban en el cañón.

245 El detalle de este incidente se puede encontrar en el parte del Comandante Latorre, consignado en la obra de Pascual Ahumada, op. cit., Tomo III, Pág. 184.

246 Capitán de Navío AP José Sánchez Lagomarsino.

está como prisioneros, habiéndose entregado ellos mismos al “*Limari*”. Se informa que hay miles de peruanos muertos y prisioneros. Los fuertes o morros, en las alturas, fueron asaltados y capturados por los chilenos temprano en la mañana (4 am) y dos batallones de peruanos, fueron volados en uno de los grandes fuertes del Norte. Su propio bando los voló en los fuertes, al confundirlos con los chilenos e incendió las Santa Bárbaras. La pelea se describe como terrible y desesperada, la mayoría mano a mano y a punta de bayoneta. El “*Itata*” viajó con prisioneros durante la noche y la ciudad está en llamas, en muchos lugares.

Martes 8 de Junio

El vapor “*Toro*” llegó temprano esta mañana, desde el Norte e indica que la lancha torpedera que fue perseguida (ayer), se fue a la orilla y fue volada por su tripulación²⁴⁷, que escapó hacia el interior y que algunos de la tripulación del “*Loa*”, fueron después en su persecución. Los chilenos estaban tan decididos y resueltos que, una vez que comenzó ayer la sangrienta pelea, habían decidido liquidar a la tripulación del Monitor cuando llegaron a la orilla y siendo (los peruanos) muy conscientes de ello, los obligaron a buscar refugio en los navíos neutrales o bien, entregarse a bordo de uno de nuestros buques, como prisioneros y así salvar sus vidas (pobres tipos). Muchos de ellos, en el Departamento de Máquinas, eran ingleses. La HMS “*Thetis*”, que estaba aquí, salió a navegar durante la noche. La “*Magallanes*” arribó aquí esta tarde. Dejó a la “*Covadonga*” a salvo en Pisagua. Dos de los afectados por la explosión a bordo de nuestro buque, murieron durante la noche anterior y otro esta tarde. El capitán me llamó esta noche y me dijo que había recibido una respuesta del gobierno sobre mis veinte dólares de aumento de sueldo y que se pagarían a mi esposa, en Inglaterra, lo mismo que lo otro.

Miércoles 9 de Junio de 1880

Esta tarde bajé a tierra en Arica y eché un vistazo por la ciudad y a los fuertes o Morros. Todo está en gran desorden, heridos, muertos o moribundos, yacen en todas direcciones. Miles de fusiles, equipo, municiones y todo (lo necesario) para la batalla, se extiende en todas direcciones; casas destrozadas, tiendas, muebles, pianos y todo quebrado en pedazos y destruido; almacenes destruidos por dentro y sus contenidos llevados y/o destruidos y las cosas de menor valor, fueron dejadas esparcidas, por todo el lugar. Muchas casas, tiendas, etc., están quemadas hasta los cimientos. Mientras estaba en tierra, me encontré con algunos de nuestros hombres, junto con el cadáver de uno de los que murieron ayer a bordo. Iban a enterrarlo. Tales son los horrores de la guerra. Otros dos de los afectados, han muerto desde entonces. A las 5 pm, volví de nuevo a bordo, desde esa escena. Nuestros soldados tienen la posesión completa del lugar y están acantonados alrededor de todo el lugar, en los fuertes, el Norte y el Sur y en la ciudad. La espléndida y gran cantidad de la artillería más moderna, está formada en fila a lo largo de la playa.

²⁴⁷ Se refieren a la lancha torpedera “*Alianza*”, un lancha tipo Herreshoff, de 6 tons de desplazamiento, 17,98 mts de eslora y armada con 2 torpedos de botalón de 100 libras. Era gemela de la lancha torpedera “*República*”.

Jueves 10 de Junio

Esta mañana fui en comisión (de servicio) a bordo del transporte “*Limari*” y allí vi a los prisioneros del “*Manco Cápac*”.

Viernes 11 de Junio

Faena de carbón, alistando el buque para ir a Valparaíso. Hoy enterramos a los dos hombres que murieron, como se dijo (más) arriba.

Sábado 12 de Junio

Faena de carbón terminada y esperando para escoltar al Vapor “*Itata*”, con los prisioneros, a Valparaíso. Los está embarcando desde la orilla.

Domingo 13 de Junio

A las 3 pm dejamos Arica junto al “*Itata*” con los prisioneros de Tacna, Arica y del Monitor “*Manco Cápac*”. Una escena muy diferente a la del domingo pasado, en este mismo momento. También estamos llevando nuestros propios heridos, causados por la catástrofe del domingo pasado. Vamos a ir Iquique para rellenar carbón.

Lunes 14 de Junio

A las 9 am, llegamos a Iquique con el “*Itata*” y hacemos faena de carbón, todo el día. Hoy murió otro de los pobres afectados por la explosión, lo que la convierte en la 6ª muerte.

Martes 15 de Junio de 1880

Bajé a tierra esta mañana con el hermano²⁴⁸ del difunto Sotomayor (Ministro de Guerra) y fui al Cementerio a caballo, para cerrar el ataúd y poner las manijas y a las 12 am, volví a bordo con él. El cadáver con el ataúd, también fue llevado a bordo de nuevo. Después de ciertas ceremonias solemnes en la Iglesia; el buque nos estaba esperando y tan pronto como llegamos a bordo, levamos el ancla y nos fuimos a Antofagasta. El Sr. W (Wakeham) está mejorando muy favorablemente, día tras día, también las demás víctimas; pero algunos de ellos, están en un estado horrible, teniendo quemaduras en todo el cuerpo.

Miércoles 16 de Junio

Recalamos a Antofagasta a las 4 pm y a las 6 pm, nos fuimos otra vez para Caldera. Telegrafiamos allí para que tuvieran carbón listo para nosotros.

Jueves 17 de Junio

Arribamos a Caldera a las 8 pm.

248 Se refiere al Coronel Emilio Sotomayor Baeza (1826-1894).

Viernes 18 de Junio

Embarcamos carbón y a las 2 pm, nos fuimos para Valparaíso. Hoy murió otro de los pobres afectados por el último accidente de la explosión.

Domingo 20 de Junio²⁴⁹

Llegamos a Valparaíso a las 10 am. Un montón de embarcaciones y multitudes de personas a lo largo de la explanada y muelles, para ver el desembarque de los prisioneros. Ésta es la primera vez que el “*Cochrane*” está aquí, desde la captura del “*Huáscar*”.

Lunes 21 de Junio

A las 9 de la mañana, desembarcamos el cadáver del difunto Ministro. Fue recibido con gran pompa y ceremonia y una gran procesión y después de marchar a la Iglesia, con música solemne, fue llevado en tren a Santiago. Todas las tiendas estaban cerradas. Fui a la orilla en el bote con el ataúd. Todos los heridos fueron al hospital Chile²⁵⁰.

Viernes 25 de Junio²⁵¹

Mal tiempo y muy húmedo (durante) toda la semana. Bajé a tierra para ir al hospital a ver al señor W (Wakeham) y a todos nuestros heridos. Todos están evolucionando favorablemente.

Domingo 27 de Junio²⁵²

Nuestro buque es remolcado cerca de las escaleras del desembarcadero (muelle), para que los buzos puedan limpiar los fondos (del casco). También se están llevando a cabo varias (otras) reparaciones. Por la mañana fui a ver al señor Jones y (luego) fuimos a la iglesia. Posteriormente fui a su casa a cenar y luego fuimos al hospital. Todos los heridos están progresando muy favorablemente.

Martes 29 de Junio de 1880²⁵³

Ayer llegó el Vapor del Correo de Inglaterra. A bordo llegó una carta para el Sr. W (Wakeham) y se la llevé al hospital. No había ninguna para mí y estoy muy decepcionado.

249 No hay notas para el Sábado 19 de Junio de 1880.

250 No se encontraron referencias a un hospital con este nombre, en el Valparaíso del siglo XIX. Sin embargo durante la Guerra del Pacífico, se habilitaron 3 Hospitales de Sangre en el puerto; a saber: uno al interior del Hospital San Juan de Dios; otro en el Playa Ancha y un tercero, en el edificio del Liceo de Valparaíso, que no estaba totalmente terminado. (Fuente: Artículo publicado en la Revista Panorama Médico. Órgano Oficial del Consejo Regional de Valparaíso del Colegio Médico de Chile, cuya autora es la Dra. Carmen Noziglia. Año 18, Nº 73, 2008).

251 No hay anotaciones entre los días 22 al 24 de Junio, ambas fechas inclusive.

252 No hay anotaciones para el sábado 26 de Junio de 1880.

253 En la transcripción, no hay notas para el Lunes 28 de Junio de 1880.

Miércoles 30 de Junio

El trabajo sigue adelante, con las reparaciones a los daños causados por el “Huáscar” y el bombardeo de Arica. Esta es la primera vez, en 9 meses, que el “Cochrane” ha estado aquí, (esto fue) un poco antes de la batalla con el notable “Huáscar”.

Julio 1880**Jueves 1º de Julio**

Ventoso y lluvioso todo el día. Muy desagradable.

Viernes 2 de Julio

Fui a tierra en comisión por pertrechos, etc. Ingenieros, Carpinteros de Ribera, etc., todavía siguen trabajando en el buque.

Sábado 3 de Julio

Recibí una carta y 4 diarios, que habían sido (enviados) para nosotros al Norte, hacia Arica y fueron devueltos. El Sr. W (Wakeham) y los demás heridos siguen bien.

Domingo 4 de Julio

Por la mañana bajé a tierra y fui a la iglesia, después fui al hospital, después hice una visita al Sr. Jones, en el cementerio inglés y a las 4:30 pm, volví a bordo.

Miércoles 7 de Julio²⁵⁴

Fui al hospital. El Sr. Wakeham es capaz de levantarse y salir. Junto con él, fuimos a ver al capitán Simpson que está enfermo. Después fui, por invitación, a la Logia Armonía de Francmasones, a la iniciación de 3 nuevos miembros. Pasé una noche muy cómoda.

Viernes 9 de Julio²⁵⁵

Muy malas noticias hoy. El transporte chileno “Loa”, que llevó heridos desde Arica al Callao, fue hundido con un torpedo por los peruanos, después de descargar a los heridos. Se fue a pique en 5 minutos. Más detalles mañana.

Domingo 11 de Julio²⁵⁶

Fui a la Iglesia por la mañana. Después fui a ver al Sr. W (Wakeham). Hice una visita al señor Jones y regresé a bordo a las 3:30 pm. Los detalles de la catástrofe del “Loa” son que, después de haber desembarcado a los heridos peruanos que había llevado al Callao, se encontró una lancha con algunos paquetes en ella,

254 No hay notas para los días 5 y 6 de Julio de 1880.

255 No hay notas para el 8 de julio de 1880.

256 No hay notas para el 10 de Julio de 1880.

provisiones, fruta etc. La lancha estaba anclada, tenía velas, pero no había nadie a bordo El Comandante (Peña) del “*Loa*”, la habría acercado al costado y la estaba descargando; mientras los hombres levantaban el último paquete, explotó un torpedo oculto y voló el buque, hundiéndolo en 5 minutos. El Almirante había dado una advertencia sobre la trampa y se lo había comunicado a todos buques; pero a pesar de eso, el capitán la llevó imprudentemente junto a ellos y, por lo tanto, (ocurrió) el terrible desastre. Muchos muertos o ahogados, pero el número exacto aún no se conoce aquí. El Capitán está perdido.²⁵⁷

Lunes 12 de Julio de 1880

Por la tarde fui a la reunión mensual nocturna de la Logia Francmasónica. Obligado a quedarme en tierra por el mal tiempo y me quedé a dormir donde el Sr. Ludford. El tiempo aquí ahora es muy malo, nada más que viento y lluvia torrencial.

Martes 13 de Julio

Todavía detenido por el mal tiempo. Pasé parte del día con el Sr. W (Wakeham) y de nuevo dormí donde el Sr. Ludford.²⁵⁸

Jueves 15 de Julio²⁵⁹

El tiempo ayer mejoró y pude subir a bordo, sin problemas. Hoy llegó el Vapor Inglés de Correo y recibí una carta de mi querida esposa. El transporte “*Itata*” llegó con más heridos de Tacna y Arica. Continúan las reparaciones del buque, pero muy lentas debido al mal tiempo.

Miércoles 21 de Julio²⁶⁰

Toda la semana pasada, ocupado con trabajos en todo el buque y embarcando pertrechos. No hay noticias de la guerra desde Norte.

Sábado 31 de Julio²⁶¹

Se continúa con los trabajos. No hay noticias recientes, sólo que seguimos reclutando y embarcando tropas para el Norte. Aún no hay señales del término de la guerra.

257 Muy poco que agregar a esta completa relación entregada por Penton. Sólo, tal vez, para aminorar en una mínima parte la responsabilidad del Comandante Peña, éste pensó que aquella lancha con provisiones, era un agradecimiento o gentileza de los peruanos, por haber trasportado a sus heridos al Callao. Producto de este hecho, alrededor de 118 hombres perdieron la vida, de un total de 173 que había a bordo. Los náufragos fueron recogidos por botes de buques neutrales extranjeros y también de buques chilenos. el buque estaba en arriendo por lo cual, además de la pérdida de vidas, hubo de pagarse a la Compañía propietaria, la CSAV. Peña, habiendo quedado herido, se habría negado a abandonar el buque.

258 El mal tiempo impide el servicio normal de embarcaciones menores para poder reembarcarse en un buque fondado a la gira, como debe haber estado el “*Cochrane*”.

259 No hay anotaciones para el 14 de Julio de 1880.

260 No hay anotaciones entre el 16 y el 20 de Julio de 1880.

261 No hay anotaciones entre el 22 y el 30 de Julio de 1880.

Agosto 1880

Domingo 1º de Agosto

Fui a Quillota con el Sr. Mc Indoe, amigo de la Sra. Ludford. Pasamos un día muy grato en el campo. Regresé el lunes y volví de nuevo a bordo, el martes por la mañana.

Viernes 6 de Agosto²⁶²

Recibí una carta de mi querida esposa. Anulé el papel por 230 dólares que tenía con el señor Jones del cementerio inglés de Valparaíso y añadí a esa suma, un total de trescientos cincuenta dólares, que deposité hoy con él, recibiendo un papel por ese monto, con interés de esta fecha, al 8 ½ por ciento anual.

Sábado 7 de Agosto

Estuvimos ocupados, toda la semana, terminando las reparaciones, embarcando pertrechos, provisiones, etc, y hoy a las 2:30 pm, levamos anclas y navegamos al Norte.

Lunes 9 de Agosto²⁶³

Creo que hoy es el cumpleaños de mi querida Susy. El señor W (Wakeham) y yo nos tomamos juntos un vaso de grog, deseándole parabienes, etc. El señor W (Wakeham) está lo suficientemente bien como para volver a navegar con nosotros, pero sus manos están muy mal. El buque ha estado dando buena velocidad desde que nos fuimos. Buen tiempo. Escuchamos que vamos al Callao para relevar al “*Huáscar*”, pero no sabemos si vamos a bombardear o sólo a bloquear. Se parece de nuevo al comienzo de la guerra, más que a cualquier otra cosa. Ojalá esos obstinados peruanos se rindieran, pues todos estamos cansados de esta fatigosa e incómoda monotonía y deseo mucho volver a casa, pero hágase la voluntad de Dios.

Miércoles 11 de Agosto de 1880²⁶⁴

Arribamos a Iquique a las 2 pm y comenzamos a hacer faena de carbón. La HMS “*Thetis*” está aquí. El Sr. Wakeham fue a bordo de ese buque. No hay noticias frescas.

Viernes 13 de Agosto²⁶⁵

A las 4 pm, dejamos Iquique con rumbo al Callao. Buen tiempo.

Domingo 15 de Agosto²⁶⁶

Aún navegando hacia el Callao. Buen tiempo y viento de popa.

262 No hay anotaciones entre el 02 y el 05 de Agosto de 1880, ambas fechas inclusive.

263 No hay notas para el domingo 8 de Agosto de 1880.

264 No hay anotaciones para el martes 10 de Agosto de 1880.

265 No hay notas para el Jueves 12 de Agosto de 1880.

266 No hay notas para el sábado 14 de Agosto de 1880.

Lunes 16 de Agosto

Llegamos frente a la isla de San Lorenzo y permanecemos fuera por la noche. Todas las claraboyas y portas cerradas, los cañones se mantienen cargados, la guardia armada y un vigía en la cofa.

Martes 17 de Agosto

A las 11 am, arribamos al Callao desde la isla de San Lorenzo. El “Blanco”, el “Huáscar”, la “Magallanes”, el “Princesa Luisa”²⁶⁷, el “Toltén” y dos lanchas de torpederas, están aquí bloqueando. Se informa que la Corbeta peruana “Unión”, con mucho dinero y objetos de valor a bordo, está lista para hacerse a la mar y tratar de escapar. Todos nuestros buques están aguantando sobre las máquinas y las torpederas están alertas.

Miércoles 18 de Agosto

El Sr. Syble (sic), el Maestre de Señales del “Blanco” y el Sr. Breeze, el doctor del “Toltén”, nos visitaron al Sr Wakeham y a mí, a bordo de nuestro buque.

Jueves 19 de Agosto

La “Covadonga” llegó aquí esta mañana.

Sábado 21 de Agosto²⁶⁸

El “Angamos” llegó esta mañana. No hay novedades.

Domingo 22 de Agosto

El “Huáscar” está carboneando y listo para dirigirse a Valparaíso. A las 10 pm, algunos de los cañones enemigos dispararon desde la orilla a la “Magallanes”, pero no le hicieron daño. Todos nuestros buques y las torpederas, zarpan cada noche y navegan dentro y fuera de la bahía y se mantiene una buena vigilancia. Todos los cañones y ametralladoras²⁶⁹ cargadas y todos los hombres armados, listos para evitar cualquier sorpresa.

Lunes 23 de Agosto de 1880

El “Huáscar” se fue a Valparaíso. Mandé una carta al Sr. Ludford para que el Sr. Hall se la remitiera a mi querida esposa.

²⁶⁷ Escampavía de la Armada de Chile, comprada a principios de 1880. Anteriormente, este buque operaba en las guaneras de Tarapacá. Tomó parte activa en el bloqueo de El Callao en 1880, durante la Guerra del Pacífico. El 16 de septiembre de 1880, rechazó el ataque de dos lanchas peruanas mientras mantenía el bloqueo. El 17 de septiembre de 1880, rechazó el ataque de cuatro lanchas peruanas. El 21 y 22 de noviembre de 1880, participa en el desembarco de Curayaco. El 6 de diciembre participa en el segundo combate de torpederas en El Callao. El 9 de diciembre de 1880 participa en el bombardeo de El Callao, siendo posteriormente sometida a reparaciones. Por Documento Nº 26 del Comandante General de Marina de fecha 1 de junio de 1880 se le incorpora a la Escuadra. A partir del 3 de junio de 1880 tomó el nombre de Lautaro, pero en la mayoría de los partes oficiales se le siguió nombrando con su nombre original hasta principios de 1881. Por D.S. Nº 595 de 20 de julio de 1904 se le designó el nombre de Contramaestre Micalvi. Desplazaba 120 tons y estaba armada con 1 cañón Armstrong RBL de 40 lb y 2 cañones de 6 lb (Fuente Wikipedia).

²⁶⁸ No hay notas para el Viernes 20 de Agosto de 1880.

²⁶⁹ Los blindados estaban dotados, cada uno, de 2 ametralladoras Nordenfellt de 4 cañones y de 1” de calibre.

Martes 24 de Agosto

El “*Angamos*” se nos abarloó y tomamos carbón desde él. Un tal Sr. Slater²⁷⁰, artillero de Sir. W. Armstrong está a bordo (de dicho buque)²⁷¹.

Viernes 27 de Agosto²⁷²

El “*Limari*” arribó, con carbón, desde Valparaíso. No hay novedades.

Domingo 29 de Agosto²⁷³

Tomando carbón desde el “*Limari*”. Esta tarde fui a bordo del “*Blanco*”. Hemos oído la noticia de que uno de los vapores del correo del Pacífico²⁷⁴, ha remolcado otro buque cargado de armas, munición, etc., en uno de los puertos del Norte, para el Perú.

Lunes 30 de Agosto

Todavía bloqueando y hacienda faena de carbón. El “*Matías Cousiño*” arribó hoy, desde el Sur.

Septiembre 1880

Viernes 3 de Septiembre²⁷⁵

Estos 4 días, el “*Angamos*” ha estado bombardeando el puerto y la dársena del Callao y hoy, también, el “*Blanco*” y la “*O’Higgins*” dispararon unas pocas granadas. Oímos que el “*Angamos*” ha hecho mucho daño en tierra y a los buques adentro (de la dársena) y que la “*Unión*”, ha sufrido considerablemente.²⁷⁶ El cañón del “*Angamos*” puede alcanzar la orilla, mientras se mantiene fuera del alcance del fuego de los enemigos²⁷⁷. Todavía estamos bloqueando, la misma vieja y monótona vida, día tras día.

Sábado 4 de Septiembre

Hoy escuchamos que el “*Angamos*” disparó ayer, destruyendo una de las lanchas a vapor enemigas y hundió un pontón con equipamiento para (armar) torpedos,

270 Se refiere al Ingeniero Mr. Nathaniel Slater.

271 La presencia de este personal técnico de la firma de Sir William Armstrong, se debía a que el “*Angamos*” había montado un nuevo tipo de cañón y se quería verificar su funcionamiento y rendimiento. Esta pieza tenía un calibre de 8 pulgadas. Peso nominal: 11½ toneladas. Largo del ánima: 17 pies 4.5 pulgadas. Largo del rayado: 13 id. 6 id. Largo total: 18 id. 4.7 id. Número de estrías: 23 Espiral, aumentado desde: 1 en 150 en la culata a 1.45 a 8 p.s. de la boca, lo restante 1 en 45. El alcance máximo del cañón era de 7.700 yardas (casi 7 Km); mientras los cañones del Callao, tenían alcance máximo de 4 Km. (Fuente: “El combate del Callao del 11 de diciembre y el buque chileno *Angamos*” por Ernesto Linares Mascaró).

272 No hay notas para el 25 y 26 de Agosto de 1880.

273 No hay notas para el 28 de Agosto de 1880.

274 Se refiere al Vapor “*Mendoza*” de la PSNC. (Fuente: Pascuala Ahumada, op. cit., Tomo V, Pág. 67).

275 No hay notas para el 1º y 2 de Septiembre de 1880.

276 De acuerdo al bitácora de la Corbeta “*Unión*”, ésta fue alcanzada “por 2 proyectiles; uno en el trancanil de babor hacia popa del cañón nº 14 y otro, perforando la caja de hierro de la chimenea, haciendo explosión en cubierta, rompiendo siete rumbos y parte de la amurada de babor, penetrando un casco en la caldera de ese lado”. (Fuente: “La Corbeta *Unión*, diario de guardia durante la GDP, historial y documentos”, por Lorena Toledo Valdez y Jorge Ortíz Sotelo, Dirección de Intereses Marítimos, año 2015, pág. 245).

277 Para más detalles, ver nota 227.

que estaba dentro de la dársena. Al sacar hoy nuestra lancha de vapor, las eslingas de la cadena se rompieron y ella cayó de golpe, haciéndose mucho daño. 2 hombres estaban ligeramente heridos y un viejo perro, favorito de a bordo y perteneciente al Sr. McFurson (sic)²⁷⁸, nuestro ingeniero jefe, tenía su pata delantera aplastada. Más trabajo para mí, todos mis carpinteros están reparando el daño.

Domingo 5 de Septiembre

Hoy fui a Llamada General por Divisiones y a inspección²⁷⁹. Hoy oímos rumores de que los peruanos están pidiendo la paz, si Dios lo envía, puede que sea así.

Miércoles 8 de Septiembre²⁸⁰

La “*Chacabuco*” llegó hoy aquí. Ha estado escoltando para el Norte, tres buques de transporte con 3 mil soldados. Los ha dejado fuera de la vista de los peruanos, mientras venía aquí para recibir órdenes. Se fue otra vez esta noche. Las tropas van a desembarcar, presumiblemente, en Chimbote o en alguno de los puertos del Norte y distritos azucareros y para destruir esos lugares.²⁸¹

Jueves 9 de Septiembre de 1880

Hoy vino a bordo el Sr. Slater de la firma de Sir William Armstrong, para despedirse, ya que retorna a Valparaíso, en su viaje a Inglaterra. Sólo desearía estar volviendo con él, pero Dios sabe qué es lo mejor.

Domingo 12 de Septiembre²⁸²

Hoy fui a bordo del “*Blanco*”. No creemos que haya fundamentos para el rumor acerca de la paz, pero oímos que más de las fuerzas chilenas abandonarán Valparaíso, en el gran “*Diez y ocho*”, el 18 de septiembre, el aniversario de su independencia de los españoles y que van a enfrentarse en Lima y Callao, para el 8 de octubre, aniversario de la captura del “*Huáscar*”.

Lunes 13 de Septiembre

Bajé a tierra en la isla de San Lorenzo, a hacer una rampla para transportar la lancha torpedera “*Fresia*”. También recorrí la isla, para obtener madera de los embarcaderos abandonados, con el mismo propósito. El lugar es como un desierto. En una casa grande allí, vi una espléndida pintura al óleo, que representaba a la esposa de Potifar²⁸³ y a José, como se menciona en las Escrituras. También hay un gran tiro (proyectil) esférico que pesa 445 lbs., que fue disparado desde Callao el otro día, golpeando la parte superior de la montaña y que había rodado hasta abajo.

278 Se refiere al Ingeniero 1º John Mc Pherson.

279 Por régimen diario de la época, los domingos a bordo correspondía, entre otros, “vestirse de limpio” y había revista por el Comandante, misa y lectura de la Ordenanza de la Armada. (Referencia: “Manual del Marino”).

280 No hay anotaciones para los días 6 y 7 de Septiembre de 1880.

281 Efectivamente, el 10 de septiembre de 1880, se produjo el desembarco en Chimbote, donde no encontraron oposición. En la historiografía chilena se le conoce como la Expedición Lynch.

282 No hay anotaciones para los días 10 y 11 de Septiembre de 1880.

283 Putifar o Potifar era un oficial de la corte egipcia y jefe de la guardia del faraón. Según el Génesis, fue el amo de José cuando éste fue vendido como esclavo por sus hermanos y era un hombre rico. Su esposa intentó vanamente seducir a José, pero éste se resistió y huyó.

Martes 14 de Septiembre

La “*Pilcomayo*” llegó aquí esta mañana, desde el Norte, con la triste y sorprendente noticia de que la “*Covadonga*”, había sido volada y hundida en Chancay, por un torpedo²⁸⁴ que estaba en un bote, que había sido puesto como una trampa. Era un bote muy bonito, muy bien equipado, pero no había nadie en él y (estaba) a la deriva; sin tomar precauciones, la estaban izando a bordo y el alzamiento disparó (activó) el torpedo que había sido colocado en él, similar a un tanque o un bote salvavidas. 28 hombres se escaparon en un bote, muchos fueron tomados prisioneros por el enemigo, que por supuesto estaban esperando el efecto y muchos resultaron muertos y ahogados. Ha causado gran pesar y depresión en toda la Escuadra. Estaba a poca distancia de aquí. La “*Pilcomayo*” volvió esta tarde y nuestra lancha a vapor fue tripulada y fue con ella a Chancay, donde estaba la “*Covadonga*”.²⁸⁵

Miércoles 15 de Septiembre

Nuevamente las noticias a bordo son que los peruanos han aceptado la mediación del Gobierno Americano, para demandar por la paz y nos pidieron que paremos el trabajo de destrucción que estamos llevando a cabo en el Norte, en espera de las negociaciones por la paz. El buque de guerra estadounidense se ha ido al Norte, creemos que con la autoridad de nuestro Almirante, para ese efecto y otro vapor estadounidense se dirige hacia el Sur, a Iquique, para comunicarse con Santiago por telégrafo para el mismo propósito.²⁸⁶ Esto es sólo un rumor, pero creemos que puede haber algo de verdad en él. Dios quiera que pueda ser así, porque todos estamos realmente muy cansados de esto.

Jueves 16 de Septiembre de 1880

Anoche algunas lanchas a vapor vinieron desde Callao y desembarcaron peruanos en la isla de San Lorenzo. Nuestros pocos soldados, en número de 25, fueron dispersados y los hicieron aclarar y después de haber hecho un reconocimiento del lugar, volvieron al Callao. Creemos que es probable que intenten volar la lancha torpedera que hemos varado²⁸⁷, en una parte de la isla, para reparaciones y limpieza. Ahora hemos enviado más soldados a tierra y la “*Fresia*”, otra de nuestras torpederas y el pequeño vapor “*Princesa Luisa*”, están atentos a (cualquier) otro intento de desembarco. Debe ser muy molesto para

284 Debe recordarse que, en esa época, se llamaba genéricamente “torpedo” a cualquier ingenio explosivo ya fuere una mina, una trampa “caza-bobos” o un torpedo propiamente tal.

285 Aparte de ser muy sentida la pérdida del buque, por lo que éste significaba, el costo en vidas humanas también fue importante. De sus 109 tripulantes, 29 fueron rescatados por la “*Pilcomayo*”; 48 fueron capturados por los peruanos y 32 murieron, entre ellos su Comandante Pablo de Ferrari. Entre los muertos estaba Constantino Micalvi, Contramaestre de origen griego, que había sobrevivido al hundimiento de la Corbeta “*Esmeralda*”.

286 Genéricamente se llamaría a estas tratativas las Conferencias de Arica o Conferencias del “*Lackawanna*”, por el nombre del buque de la US Navy, donde se llevaron a efecto; pero finalmente fracasarían, por no llegarse a acuerdo en las demandas y exigencias mutuas, para detener las hostilidades.

287 En la obra del CF MGP Francisco Yábar, op.cit., nos indica que las incursiones de los peruanos, llevadas a cabo en las madrugadas de los días 16 y 17 de septiembre de 1880, estaban destinadas a la destrucción de la Torpedera “*Guacolda*”. Mayor detalle en las págs. 474 a 481 de esa obra.

ellos, vernos en posesión de esta isla y su territorio, justo enfrente de Callao; pero teniendo en vista su intento de desembarcar y evidentemente, de inventar alguna nueva traición o ardid, hace que parezca muy dudosa la cuestión de la paz.

Viernes 17 de Septiembre

A la 1 de la madrugada, estábamos todos despiertos y viendo los disparos entre Callao y la Isla de San Lorenzo. Nosotros, en el “*Cochrane*” y el “*Blanco*”, nos dirigimos hacia esa dirección y resultó ser seis lanchas de los enemigos, con una partida de desembarco, pero fueron impedidos por nuestra lancha torpedera “*Fresia*” y el “*Princesa Luisa*”, persiguiéndolos y atacándolos. En un momento, nuestra torpedera “*Fresia*” tenía al alcance a una de las lanchas enemigas, que estaba llena de hombres; pero por algún motivo, la batería de fuego²⁸⁸ tuvo un defecto en ella y no funcionó, de lo contrario todos habrían volado a la eternidad, algo que muchos de ellos pensaron, ya que fueron muchos los que saltaron por la borda al mar, para salvarse, pues pensaban que iban a ser volados. Había muchas marcas (impactos) de ametralladora y de fusil sobre la “*Fresia*”. 3 de nuestros hombres fueron heridos, un hombre atravesado por una bala de fusil. Supimos que un teniente, un ingeniero y 25 del lado enemigo, resultaron muertos en el enfrentamiento. También supimos hoy que el capitán Ferrary (sic)²⁸⁹ de la “*Covadonga*”, es uno de los perdidos de la Covadonga; que 45 de los tripulantes, fueron rescatados y hechos prisioneros en la playa. Esto no se parece mucho a la paz. Dios quiera que haya paz pronto.

Sábado 18 de Septiembre

Ninguna señal de las lanchas durante la noche. Esperamos que el rechazo de la noche anterior contra ellos, haya sido suficiente; pero es muy probable que estén planeando alguna otra artimaña de destrucción y por lo tanto, es nuestro deber estar siempre alerta. Este es el famoso (Díaz Tocho)²⁹⁰, el aniversario de la independencia chilena de los españoles.

Martes 21 de Septiembre²⁹¹

El “*Angamos*” llegó esta mañana desde el Sur. Trae noticias de una gran cantidad de tropas preparándose para venir al Norte desde Valparaíso, Arica, Tacna y otros lugares. También trae noticias de que a menos que los peruanos rindan a la “*Unión*” y el “*Rímac*”, dentro de 24 horas, deberemos bombardear y destruir todos los puertos al Norte y Sur. También se oye que el Almirante fue llamado a Valparaíso y que nuestro Comandante (Latorre), toma su lugar. Otro vapor llegó a Valparaíso, para nosotros (Chile), con una gran cantidad de cañones, fusiles, espadas (sables), torpederas, munición y todo tipo de implementos para la

288 La activación de alguno de los torpedos de botalón era vía eléctrica, por lo que una batería le brindaba energía para generar la detonación.

289 Capitán Pablo de Ferrarí.

290 Léase Dieciocho.

291 No hay anotaciones para los días 19 y 20 de Septiembre de 1880.

guerra, etc.²⁹² También oímos que hay una maniobra que se planea en el Callao, para la “*Unión*” y el “*Rímac*”, con el objeto de atacar y abordar uno de nuestros blindados; también que hay una lancha, que saldrá bajo falsos colores²⁹³, para aplicar un torpedo a uno de nuestros blindados, pero estamos listos y en alerta, ante cualquier emergencia. También oímos que hay varios torpedos²⁹⁴ colocados y dispuestos (sembrados/ fondeados) en Chorrillos. Se trata de un balneario de moda cerca de aquí, un poco al Sur del Callao, una especie de Brighton del Perú, donde hay muchas residencias aristocráticas y donde se informa que vamos a bombardear mañana. El Gobierno chileno ha comprado y contratado muchos transportes de vapor y vela, para transportar de 25 a 30 mil tropas al Norte. Que Dios esté con nosotros.

Miércoles 22 de Septiembre de 1880

Hoy fuimos a Chorrillos y lo bombardeamos. Comenzamos a disparar a las 12:20 y continuamos hasta las 4:40 pm. Se dispararon 83 granadas con cargas de 50 libras, pero no sabemos todavía qué daño se causó. Recibimos una granada desde la orilla, que pasó a través de la batería de más a popa del lado de babor, sobre el blindaje, haciendo un daño considerable proyectando esquirlas, etc. y rompió la cañería de vapor de la caldera del generador de la luz eléctrica. Por la noche, volvimos a nuestra posición frente a (la Isla de San) Lorenzo, con el “*Blanco*” y el “*Angamos*”.

Jueves 23 de Septiembre

El “*Blanco*” fue al Norte, para bombardear Ancón. El Transporte “*Limari*” arribó aquí a las 4 pm, desde el Sur, con carbón, provisiones, etc.

Viernes 24 de Septiembre

Esta mañana, el “*Blanco*” está de vuelta nuevamente en su usual ubicación. Ayer disparó una gran cantidad de granadas en Ancón, pero se desconoce la destrucción causada.

Domingo 26 de Septiembre²⁹⁵

Todo el día de ayer y de hoy embarcando carbón desde el “*Limari*”. El Almirante se va a Lima y nosotros asumimos como Jefe de la División.

292 Se refiere al Vapor “Barnard Castle” que zarpó desde New Castle, trayendo entre otros, 4 ametralladoras Gatling, 2 ametralladoras Hotchkiss, 11.033 fusiles Gras y 2.500 carabinas Winchester, 2 cañones de 11 1/2 tons, 24 cañones de campaña Krupp, 6 cañones de campaña Armstrong y 24 cañones de montaña Krupp. (Fuente: Memoria del Ejército de Chile 1881).

293 Entiéndase bajo bandera falsa o de otra nacionalidad, distinta a la peruana.

294 Entiéndase minas.

295 No hay notas para el Sábado 25 de Septiembre de 1880.

Martes 28 de Septiembre²⁹⁶

A las 8.30 pm, nuestra lancha a vapor nos hizo señales y vino al costado, reportó que el enemigo estaba desembarcando en el lado Sur de la isla. A continuación, le hicimos señales al “*Blanco*” mediante cohetes (bengalas) y ambos mantuvimos una vigilancia estrecha toda la noche; pero resultó ser un informe falso, lo que nos causó nuevamente tener una interrumpida noche extra de ansiedad y de suspenso.

Jueves 30 de Septiembre²⁹⁷

El Transporte “*Amazonas*” arribó desde el Sur. Estoy muy desilusionado por no tener cartas de mi hogar.

Octubre de 1880***Sábado 2 de Octubre***²⁹⁸

El transporte “*Matías Cousiño*” llegó hoy, pero de nuevo ninguna carta. El vapor peruano “*Chalaco*” salió esta mañana, con nuestro permiso, en compañía de un buque de guerra estadounidense para ir a Arica con una delegación peruana, para reunirse allí con una delegación chilena, objeto negociar los términos de la paz. Esperamos que pronto lleguen a un acuerdo. El Almirante Riveros de nuestra Escuadra, partió esta noche en el “*Limari*” para Valparaíso. Latorre, del “*Cochrane*”, ahora asume como Comandante en Jefe de la Escuadra. Me siento aburrido y decepcionado, por no tener una carta en tanto tiempo. Es sábado por la noche. Todavía bloqueando Callao. El mismo viejo sentimiento de monotonía, incertidumbre y suspenso, día y noche, manteniendo vigilancia contra los torpedos o cualquier emergencia, etc. La torpedera que había sido varada para (efectuarle) reparaciones y limpieza (de casco), fue echada hoy al agua. En el “*Limari*”, envié una carta a mi querida esposa.

Domingo 3 de Octubre de 1880

El Transporte “*Amazonas*” salió esta noche hacia el Norte, para relevar a la “*O’Higgins*”, para que ésta vaya a Panamá a buscar e intentar interceptar, algunas armas y torpederas, que escuchamos que vienen por esa vía, para los peruanos.²⁹⁹

Lunes 4 de Octubre

Fui a tierra a la isla (San Lorenzo) por el tema de la cuna³⁰⁰ para varar la torpedera “*Fresia*”. El Sr. Sibbald, señalero (Maestre de Señales) del “*Blanco*”, pasó hoy al Cochrane.

296 No hay notas para el Lunes 27 de Septiembre de 1880.

297 No hay notas para el Miércoles 29 de Septiembre de 1880.

298 No hay notas para el Viernes 1º de Octubre de 1880.

299 Muchas de las armas y pertrechos de guerra para el Perú, llegaron a través del Istmo de Panamá

300 Entiéndase camada de madera o picadero, para poder varar en tierra a la lancha y efectuar las mantenciones.

Miércoles 6 de Octubre³⁰¹

Terminé con la cuna en la orilla, para varar la lancha.

Jueves 7 de Octubre

Embarcando carbón desde el “*Matías Cousiño*”. El Transporte “*Pisagua*”³⁰² llegó hoy desde Valparaíso. Este vapor es uno que acababa de comprar armas, munición, etc., para Chile. El Gobierno entonces lo compró y le dio su nombre actual.

Viernes 8 de Octubre

En un día como hoy, doce meses atrás, el Monitor Peruano “*Huáscar*” fue capturado por los chilenos. Nunca olvidaré el terrible recuerdo de ese día y la escena al abordarlo.

Domingo 10 de Octubre³⁰³

Cuando llegamos a nuestro lugar de amarre esta mañana, como de costumbre, vimos una gran lancha de hierro hundida, casi a nivel del agua, con lo que aparentemente parecía un tanque o compartimiento estanco hermético, en el medio de ella. Nos pareció una trampa o un ingenio para hacernos volar, similar al “*Loa*” y la “*Covadonga*”, así que tomamos la precaución de mantenernos alejados de ella. Entonces le indicamos por señales al “*Toltén*” que le disparara y lo hundiera; después de disparar unos pocos tiros, regresó hacia nosotros a las 9 am, cuando comprobó que era una trampa, tal como habíamos imaginado, porque voló con una explosión terrible, lanzando una inmensa columna de mar a una gran altura y de enorme diámetro, suficiente para haber volado una media docena de naves, si hubieran estado cerca de ella. Así estamos todavía, noche y día, en medio de toda clase de miedos, suspenso, ansiedad y peligro. El enemigo está intentando todo tipo de argucias cobardes y métodos ingeniosos, que puedan conseguir para destruir nuestros buques, sin importarles lo que paguen para lograr sus deseos, pero esta última trampa no prosperó y deben estar defraudados.

Lunes 11 de Octubre

Todavía bloqueando Callao. Esta noche, descubrimos que nuestra carbonera de más a popa, por la banda de estribor, estaba en llamas, siendo el carbón muy gaseoso y húmedo.³⁰⁴ Tuvimos que limpiar la carbonera entera y poner el carbón en cubierta durante la noche, para (poder) parar el fuego que, de mantenerse, habría sido (muy) serio.

301 No hay notas para el Martes 5 de Octubre de 1880.

302 Vapor construido en 1868 en los astilleros Schlesinger Davis and Co., Newcastle, para la Nothumberland Steamship Co. Ltd., Sunderland. Su nombre original era “Kielder Castle”. Tenía casco de hierro, tres mástiles con aparejo de goleta y su propulsión era a hélice. Su máquina era compound invertida, construida por NEM Engineer & Co., Sunderland. Desplazaba 1.600 toneladas. (Fuente: Sitio web Armada de Chile).

303 No hay notas para el Sábado 9 de Octubre de 1880.

304 Penton utiliza el término “damp”, lo que se puede traducir como empapado o húmedo. Esto es normal en el carbón de hulla. Eso fomenta la combustión espontánea al facilitar la emisión de gases inflamables. (Aporte de Fernando Wilson).

Martes 12 de Octubre de 1880

Hoy arribó aquí el Transporte “*Barnard Castle*”, rentado por Chile, después de haber traído cañones, armas, munición, etc., con carbón para la Escuadra y cañones para la Isla de San Lorenzo³⁰⁵ y algunos soldados, para ese mismo lugar. Recibí una carta de mi querida esposa, escrita en Southampton. El buque también nos trajo dos nuevas lanchas torpederas.³⁰⁶

Miércoles 13 de Octubre

La “*Pilcomayo*” llegó aquí esta mañana. Hoy fueron sacadas del “*Barnard Castle*”, las dos nuevas lanchas (torpederas) a vapor y ambas hicieron un viaje de prueba. La “*Pilcomayo*” informó que la “*Chacabuco*” o la “*O’Higgins*”, que está al Norte de aquí, ha tomado una presa de un millón de dólares, de un vapor que lo estaba llevando a uno de los puertos del Norte para el Perú.

Sábado 16 de Octubre³⁰⁷

El transporte “*Carlos Roberto*” llegó esta mañana, trayendo nuevamente al Almirante Riveros y su staff. La noticia es que la cuestión de la paz, no es probable que se resuelva en la actualidad. Se rumorea que Chile pide una paz honorable y duradera, al desarmar al Callao y a Lima, destruyendo fortificaciones, desmontando todos los cañones, etc; a lo que el Perú no parece dispuesto a acceder - y las órdenes son enviar al Norte a nuestros buques y soldados, para quemar y destruir todo, por el fuego y la espada. Ahora hay cerca de 40 mil de nuestros soldados, casi listos y el rumor dice que cerca de 30.000 de ellos, estarán aquí en algún momento de noviembre, siendo transportados hasta acá, por un gran número de vapores y buques a vela, que ya han sido comprados y/o arrendados.

Sábado 23 de Octubre³⁰⁸

Los prisioneros chilenos que fueron tomados de la “*Covadonga*”, por los peruanos, fueron intercambiados y transportados aquí, desde uno de los buques neutrales. Algunos se distribuyen en nuestros diferentes buques y otros son enviados a Valparaíso.

Viernes 29 de Octubre³⁰⁹

La “*O’Higgins*” llegó aquí esta tarde y el “*Itata*” y el “*Copiapó*”, que habían estado en la expedición del Norte, se han ido al Sur.

305 Se refiere a “3 piezas Armstrong de 70 libras, de cargar por la culata, con sus montajes, esplanadas i útiles, para construcción de plataformas i parapetos, destinado todo a la construcción de una batería en la isla de San Lorenzo”. (Ref: Doc. Nº 2.846 del Ministerio de Guerra i Marina, tomado del Tomo V, Doc. Inéditos de la obra de Pascual Ahumada).

306 Lanchas construidas por Astilleros Yarrow of Poplar, Isle of Dogs, río Tamesis, Londres, Inglaterra. Tenían 48 pies de eslora, 5 ton de desplazamiento y 40 HP de potencia. Como armamento: 2 torpedos de botalón y 2 ametralladoras Hotchkiss. Tenía las dimensiones apropiadas para ser izada por los buques de la Escuadra y transportada a las áreas de operaciones Recibirían el nombre de “Tucapel” y “Colo-Colo”. (Fuente Sitio web Armada de Chile).

307 No hay notas para el 14 y 15 de Octubre de 1880.

308 No hay notas entre el 17 y el 22 de Octubre de 1880, ambas fechas inclusive.

309 No hay notas entre el 24 y el 28 de Octubre de 1880, ambas fechas inclusive.

Sábado 30 de Octubre

El “*Huáscar*” arribó hoy aquí. Tiene nuevos cañones de largo alcance, montados en su torre³¹⁰. El transporte “*Santa Lucía*”, también ha llegado aquí esta tarde. La “*O’Higgins*” trajo ayer consigo, un pequeño vapor de hélice que tomó cautivo en el Norte³¹¹.

Domingo 31 de Octubre

He estado en la playa (Isla de San Lorenzo) dejando lista la grada (varadero) para varar la lancha (torpedera) “*Fresia*”.

Noviembre 1880

Lunes 1º de Noviembre

Fui enviado, junto con el Almirante y el Capitán Castillo, para ir a bordo de la “*O’Higgins*”, para planificar y supervisar la instalación de dos nuevos cañones de largo alcance en ese buque. También a ocuparme de la lancha torpedera “*Fresia*”. Al atardecer, cuando todos nuestros buques estaban zarpando como de costumbre, el “*Huáscar*” se fue en contra del (vapor) “*Pisagua*”, haciéndole un gran agujero de alrededor de 5 pies de arriba a abajo, en la parte delantera de su banda de babor (amura). Fueron obligados a llevarlo sobre la playa para salvarlo. Causó una gran consternación, todos los buques en forma simultánea mandaron apresuradamente los botes para rescatarlos, especialmente porque estaba oscureciendo.

Martes 2 de Noviembre de 1880

Encontramos al (vapor) “*Pisagua*” bien esta mañana, el agujero en su costado (está) temporalmente taponeado. Muchos hombres, de los diferentes buques, trabajaron toda la noche bombeando (el agua) del buque y taponeando el gran agujero en él. Fui a dormir esta noche en la playa de la isla (San Lorenzo), para estar listo para tener la lancha torpedera en el varadero con la primera marea. Hablando de vivir como mendigos o de acampar fuera, todos dormimos en una choza de tablas viejas, sin puerta ni ventanas y todos en el suelo. Apenas supe lo que era dormir en ese agreste lugar, en suelo peruano, con perros ladrando cada pocos minutos; como si de vez en cuando, hubiese algún tipo de sorpresa. Por supuesto, estábamos en la tierra de los enemigos y no sabíamos lo que, en cualquier momento, podría suceder.

Miércoles 3 de Noviembre

Esta mañana, tuvimos a la lancha correctamente (ubicada) en el varadero y la arrastramos, parte del camino. Fui a bordo en la noche, cansado y casi exhausto.

310 Se refiere a 2 cañones de retrocarga de 203 mm (8”) que reemplazaron a los antiguos cañones de 10” o 300 libras.

311 Se puede referir al vapor “*Isluga*”, capturado en Paíta y que pasó a llamarse “*Caupolicán*” o bien, al Vaporcito “*Isabela*”, ambas presas que suscitaron reclamos legales.

Jueves 4 de Noviembre

Fui a tierra esta mañana para verificar el trabajo en la lancha, después a la “O’Higgins” por el tema de los cañones. El pequeño Vapor de hélice “Toro”³¹² y otro pequeño vapor, llegaron hoy aquí. Hoy los peruanos han estado disparando contra nosotros, pero sus disparos quedaron cortos. Esta noche me vine a bordo de la “O’Higgins”, cansado como de costumbre.

Sábado 6 de Noviembre³¹³

Todavía en el asunto de los cañones de la “O’Higgins”.

Domingo 7 de Noviembre

Hoy trabajé en los cañones hasta las 12 am. La “Magallanes” arribó aquí, desde Arica y la “O’Higgins”, se fue esta tarde a Arica.

Lunes 8 de Noviembre

El HMS “Shannon” se fue a Chorrillos y embarcó a muchos neutrales o refugiados. Fueron desembarcados a bordo de uno de los vapores de la Compañía Inglesa para ir al Norte, a Panamá o cualquier otra parte, tomando la precaución de salir de Callao y Lima, antes de la invasión que se espera. La “Pilcomayo” partió esta tarde para Arica y el “Blanco”, se fue esta noche, para el mismo lugar, también la “Magallanes”. Esto es para convoyar a las tropas en el Norte. Supimos que hay gran actividad en Arica; unos 18 transportes, con muchas lanchas de fondo plano, para embarcar y desembarcar tropas y muchos vapores grandes y pequeños, para remolcar los buques y suministrarles provisiones, agua, etc. Todos los transportes están numerados 1, 2, etc., para distinguirlos; lo mismo que se hizo en la guerra de Rusia o de Crimea. Ahora nos quedamos aquí, para mantener el bloqueo con el “Huáscar” y varias lanchas torpederas. El Comandante Simpson, que había estado enfermo en Valparaíso estos últimos 3 meses, regresó y se unió ayer al buque.

Sábado 13 de Noviembre 1880³¹⁴

Todavía bloqueando el Callao. He estado muy ocupado toda la semana con trabajos diversos, faena de carbón, etc. Ayer la “Unión” estaba por el lado de afuera de la Dársena. Oímos que tiene uno o más cañones nuevos a bordo y que por su interior, entre el costado del (casco) del buque y las calderas, está protegida por bolsas llenas de arena u otro material, en caso que un disparo la penetre. El “Huáscar” se acercó a los buques neutrales, para vigilar su intención de escapar y la “Unión” volvió a entrar (a la Dársena). El “Huáscar” y las lanchas torpederas, mantuvieron vigilancia sobre ella cerca del Dársena, durante la última noche, pero

312 Vapor de 150 ton de desplazamiento y una potencia de 150 HP. Construido en 1874 y comprado en 1879, para proveer agua al Ejército y remolcar lanchas con carga. Prestó útiles servicios en todas las operaciones de la Guerra del Pacífico. Participó en los convoyes a Pisagua en 1879 y a Pacocha y en el desembarco en Lurín, en 1880. En el bloqueo de El Callao, sirvió como buque madre de las torpederas chilenas. Terminada la guerra fue destinada a comisiones hidrográficas como escampavía. (Fuente: Sitio web Armada de Chile).

313 No hay notas para el Viernes 5 de Noviembre de 1880.

314 No hay notas entre los días 9 y 12 de Noviembre de 1880, ambas fechas inclusive.

ella no se movió hacia fuera. El “*Pisagua*” salió anoche para el Sur. Por ese medio, envié una carta al señor Ludford, para que él, como de costumbre, la reenvíe a mi querida esposa desde Valparaíso. Lo habitual era una carta mensual, pero como el vapor se iba, aproveché la oportunidad de enviarla.

Sábado 20 de Noviembre ³¹⁵

He estado muy ocupado toda la semana y los últimos 2 días. He estado preparando el varadero en tierra, para lanzar la lancha torpedera “*Fresia*”. El transporte “*Carlos Roberto*” llegó hoy desde Arica. Trae la noticia que 9 mil chilenos, con artillería, caballos, armas, municiones, provisiones y todo lo necesario, llegaron a Pisco y desembarcaron, sin oposición.³¹⁶ También recibí una carta de mi querida esposa y lamenté saber que se encontraba enferma. Estoy afligido saber que mi querida Susy todavía está tan mal. Espero que Dios les restaure pronto su salud de nuevo. Oímos que la “*Chacabuco*” nos va a relevar y que vamos a Arica.

Domingo 21 de Noviembre

La HMS “*Triumph*” y la HMS “*Osprey*”, llegaron esta mañana desde el Norte.

Martes 23 de Noviembre ³¹⁷

Fui a tierra para botar al agua a la (torpedera) “*Fresia*”. Recorrió parte del camino y se detuvo. Se pospone hasta mañana.

Jueves 25 de Noviembre ³¹⁸

Hoy desvaramos, sin problemas, a la “*Fresia*”. Esta tarde arribó el Transporte “*Limari*”. Trae noticias que la “*Chacabuco*” vendrá a relevarnos, para ir nosotros a Arica.

Viernes 26 de Noviembre

Tomamos carbón del “*Limari*”, también bueyes y provisiones. Seguimos bloqueando el Callao con el “*Huáscar*”, el “*Toro*”, la “*Princesa Luisa*” y las lanchas torpederas.

Domingo 28 Noviembre ³¹⁹

A las 11 am, arribó la “*Chacabuco*” y a las 7 pm, dejamos el Callao. Muy contento de alejarme para hacer un cambio y sentirme más seguro, durante algún tiempo, de un ataque de torpedos por la noche. Me desvestiré esta noche y me acostaré en (mi) cama, por primera vez en muchas semanas.

315 No hay notas entre el 14 y el 19 de Noviembre de 1880.

316 El 18 y 19 de Noviembre de 1880, se produjeron los desembarcos de Paracas y Pisco, respectivamente. Las fuerzas chilenas eran la 1ª División, al mando del General Juan Antonio Villagrán, que contaba con 8.864 efectivos.

317 No hay notas para el día 22 de Noviembre de 1880.

318 No hay notas para el 24 de Noviembre de 1880.

319 No hay notas para el 27 de Noviembre de 1880.

Lunes 29 de Noviembre de 1880

Llegamos a Pisco, Perú, a las 11 de la mañana. Es un bonito lugar. Teníamos bueyes, ovejas, pan, frutas y vegetales, que habíamos embarcado desde tierra. El Ministro de Guerra y el Intendente de Valparaíso³²⁰ vinieron a bordo, para ir a Arica con nosotros. Zarpamos a las 8 pm.

Martes 30 de Noviembre

Por la tarde, avistamos a 8 de nuestros transportes de vapor y de vela, yendo hacia el Norte, con 3.600 hombres de tropa, caballería, caballos, cañones, munición, provisiones, pertrechos, etc. Nos comunicamos con ellos y después, a las 6 pm nos separamos; ellos hacia el Norte y nosotros nos dirigimos al Sur hacia (rumbo) a Arica.

Diciembre de 1880**Jueves 2 de Diciembre**³²¹

Llegamos a Arica a las 5 pm. Aquí hay muchos transportes de vapor y vela, esperando para embarcar tropas para el Norte. El transporte de vapor "*Barnard Castle*", se fue para el Norte con pertrechos para nosotros y órdenes (despachos) para el Ministro de Guerra y el Intendente; pero como ahora hemos llegado aquí con ellos a bordo (el Ministro y el Intendente), hemos enviado a la "*O'Higgins*" tras él (el "*Barnard Castle*"), para traerlo de vuelta.

Sábado 4 de Diciembre³²²

Fui a bordo del Buque Pontón "*Valdivia*"³²³ para obtener pertrechos.

Domingo 5 de Diciembre

Faena de carbón todo el día. He estado reparando la embarcación del Comandante, que se rompió cuando la izaban anoche. Los vapores de transporte "*Chile*" y "*Guanay*" (sic), con un velero a remolque, llegaron desde Pisco, donde han desembarcado tropas. El Ministro de Guerra está alojando a bordo de nuestro buque, desde que dejamos Pisco.

Lunes 6 de Diciembre

A través del Sr. Ludford, recibí una encomienda de mi querida esposa. Llegó en el Transporte de vapor "*Matías Cousiño*". Contení camisas, medias, cuellos, corbatas y un par de hermosas pantuflas, que mi querida esposa me hizo como un

320 Se refiere a José Francisco Vergara y a Eulogio Altamirano, respectivamente.

321 No hay notas para el 1º de Diciembre de 1880.

322 No hay notas para el 3 de Diciembre de 1880.

323 Vapor de la Armada de Chile, comprado en Inglaterra durante la Guerra contra España.

En 1871 funcionó en él Escuela Naval y en 1873, la Escuela de Grumetes. Durante la Guerra del Pacífico, ya convertido en pontón, arribó a Antofagasta, el 22 de mayo de 1879, junto con los transportes "Huanay", "Itata", "Rimac". En 1880 se le llevó a Pacocha, como depósito de marineros. (Fuente: Historia de la Marina de Chile, Carlos López Urrutia, pág. 320).

regalo de cumpleaños. Todo fue muy bien recibido y me hizo muy feliz, el recibir tal consideración de mi querida esposa. Todavía no tengo una carta, pero el señor Ludford y el señor Hall, me escribieron una; el señor Ludford me contó de su viaje y de su regreso. Hoy estamos haciendo faena de carbón.

Martes 7 de Diciembre

Terminamos la faena de carbón, después de estar 4 días en ella. Se limpió el buque y todos (hicieron) lavado de ropas. El Vapor “*Limari*” llegó desde el Sur, trayendo un transporte a vela a remolque.

Miércoles 8 de Diciembre

Esta mañana, la “*O’Higgins*” volvió desde el Norte y el “*Barnard Castle*”, (lo hizo) en la noche. Recibí una carta de mi querida esposa. Sólo tenía una hora antes de enviarle una a ella, a través del Sr. Ludford. Todavía estaba a bordo, pero ya era demasiado tarde para abrirla y escribir más.

Viernes 10 de Diciembre de 1880³²⁴

El “*Blanco*” arribó desde Iquique y el “*Amazonas*”, desde Colombia. Oímos la triste noticia que, desde que dejamos Callao, nuestra lancha torpedera “*Fresia*” fue atacada temprano una mañana, cerca de la Dársena, por lanchas peruanas y que uno o más (hombres) murieron. La lancha, casi hundiéndose, fue remolcada hacia aguas poco profundas por otra de nuestras lanchas y se hundió.³²⁵ El Almirante llegó hoy a bordo, para visitar al Ministro de Guerra.

Sábado 11 de Diciembre

Aún en Arica. Los trenes llegan todos los días, llenos de tropas desde Tacna. Son un flujo continuo de embarque. Esta noche hay más de 9 mil (hombres) embarcados, además de provisiones, etc. Parece casi increíble que traigamos tropas desde Tacna, un lugar muy bueno, donde estaban acantonados y que, tan poco tiempo atrás, era peruano y llevándolos al fuertemente fortificado pueblo y puerto de Arica, también recientemente del Perú y mediante los trenes y locomotoras, que también eran de propiedad peruana. Así es la guerra.

Domingo 12 de Diciembre

Los trenes siguen llegando desde Tacna y embarcando tropas. Hoy tuvimos a bordo una estupenda banda de músicos. El Ministro de Guerra todavía está alojado a bordo, de ahí (la presencia de) la banda.

³²⁴ No hay notas para el 9 de Diciembre de 1880.

³²⁵ En la historiografía chilena, se le conoce como el 2º Combate de Torpederas y ocurrió el 06 de Diciembre de 1880. Las bajas chilenas fueron 2 muertos, entre ellos el Aspirante Juan Antonio Morel Zegers y un herido, amén de la torpedera hundida; la que, sin embargo, fue rebotada el 14 de Diciembre de 1880.

Lunes 13 de Diciembre

Hemos sido animados por una espléndida música esta tarde. Las tropas parecen ser un magnífico cuerpo activo de hombres. Tenemos a nuestro vapor, ayudando a remolcar la carga “viva”, a sus diferentes buques. Hombres, caballos, bovinos, provisiones, munición, armas, artillería, etc, etc. Es un gran espectáculo ver la cantidad de vapores y los transportes de vela, cargados y cargando; cada uno con una banda y una u otra, tocando durante el día. Esperamos salir mañana.

Martes 14 de Diciembre

Levamos anclas a las 3 pm y al oscurecer, todos los buques con sus cargas habían zarpado, 12 vapores con los blindados; 10 veleros con cerca de 16 mil tropas, caballos, mulas, bueyes, forraje, provisiones, armas, municiones y todos los implementos para la guerra, ametralladoras, etc, etc; contando todo junto, con los que se han ido antes en otros buques, (suman) unos 28.600 hombres y unos 400 caballos y mulas. Creemos que nuestro destino será Chilca.

Miércoles 15 de Diciembre

Hoy es mi cumpleaños. Esta mañana, a las 6 de la madrugada, el “Lota”, una de las naves a remolque, nos señaló que requería ayuda. Enviamos un bote, yo fui también y encontré que una de las cubiertas temporales (habilitadas) para las tropas, había cedido. No había nadie herido y como no podíamos hacer nada con eso, mientras los hombres siguieran allí, transbordamos a 150 de ellos a bordo de nuestro buque para seguir el viaje. Esto se hizo en poco tiempo, izamos nuestros botes y continuamos de nuevo. A las 4 pm, el “Angamos” llegó desde Callao y todos nos sorprendimos al verlo y pensamos que traía algunas noticias especiales, buenas o malas, ya que su tarea era estar bombardeando Callao. Cuando se acercó, nos dio la noticia que había perdido su espléndido y famoso cañón, habiéndose éste desmontado durante el retroceso, matando a uno de los sirvientes, un teniente (Percy)³²⁶. Habían disparado 29 tiros por parte del Comandante de la “Pilcomayo”, que acababa de retirarse; (Percy) entonces se hizo cargo cuando tuvo lugar el triste acontecimiento, durante su 2ª salva. Nos dicen que la “Unión” ha recibido algunos daños por el bombardeo. El “Angamos” ahora nos acompaña. Esta noche nos servimos una copa de grog, para celebrar el cumpleaños 46 de su Alteza Real.

Jueves 16 de Diciembre 1880

Todos los buques aún juntos, yendo al Norte.

326 Durante el bombardeo del 11 de diciembre de 1880, voló el cañón de 8 pulgadas, que rodó sobre cubierta y se cayó al mar, llevándose consigo al Teniente Tomás Segundo Pérez, que falleció. El accidente pudo deberse a que el montaje se había debilitado por su excesivo uso (380 tiros en 11 meses). Es conveniente notar, que el T2º Pérez era de dotación del “Huáscar” y que había solicitado la venia a su mando, para ir a presenciar el tiro y hacer unos estudios sobre las espoletas y el cañón del “Angamos”, de modo de ver su aplicabilidad, en la artillería de su buque. Al momento del accidente él dirigía el fuego; también falleció un Cabo de Cañón del “Angamos”. (Fuente: “Huáscar. Las Cartas Perdidas 1879-1884”, Editorial RIL, 2003).

Viernes 17 de Diciembre

El Transporte “*Amazonas*” nos alcanzó hoy desde Arica, (estaba) remolcando otro velero, ambos llenos de tropas. Esto hace 24 buques en esta División. Por la tarde avanzamos más rápido que el resto hacia Pisco, teniendo a bordo al Ministro de Guerra.

Sábado 18 de Diciembre

A las 3 pm arribamos a Pisco. No hay más noticias en particular aquí, sólo más buques y tropas, preparándose para irse con nosotros.

Domingo 19 de Diciembre

Toda la flota (convoy) de buques que venía con nosotros, arribó y ancló hoy día.

Lunes 20 de Diciembre

Hoy arribó aquí el transporte a vapor “*Itata*”, con más tropas desde Valparaíso. A las 3 pm, los buques comenzaron a zarpar para continuar hacia el Norte. A las 6 pm, ya habían zarpado 23 buques.

Martes 21 de Diciembre

A las 11 am llegamos a Chilca, toda la agrupación de buques, más de 30 con sus cargas vivientes, unos 18 mil soldados; contándolos a todos, junto con los que ya están desembarcados, son entre 33 y 34 mil hombres con cañones, caballos, munición, etc, etc., y todas las cosas necesarias para la guerra. El espectáculo es grandioso, al ver a esta gran flota de naves, con sus grandes números pintados en sus costados, llenos de soldados de todas las clases (listos) para la lucha sangrienta terrible que viene. Cada buque tiene su banda (de músicos) y uno o el otro y, a veces, muchos al mismo tiempo, están continuamente tocando. Parecen estar muy entusiasmados y deseosos de marchar a Lima, la capital del Perú, que no está lejos, casi a la vista. A las 2pm, el “*Cochrane*” fue a Jurayees (sic)³²⁷, al Norte de Chilca, a reconocer si aquel era un buen sitio de desembarco y después de tomar notas y hacer unas observaciones, regresó a las 5 pm.

Miércoles 22 de Diciembre

A las 8 am, todos los buques zarparon y se fueron un poco más al Norte de Chilca e inmediatamente comenzaron a desembarcar tropas y por la noche, muchos miles habían sido desembarcados en el suelo peruano, sin oposición ni signo alguno del enemigo. Este lugar, Jurayees (sic), está un poco al Norte de Chilca y a unos 36 kilómetros al Sur de Chorrillos y Chorrillos está a la vista de Lima. Todos parecen optimistas del éxito para las armas chilenas; pero el enemigo se ha estado, naturalmente, preparando todo este tiempo, para resistir el ataque con reductos, trincheras, parapetos y todo tipo de terraplenes, etc, para la temible batalla o batallas que se esperan. Todo tipo de actos son esperables de los peruanos,

³²⁷ Se refiere a Curayacu o Curayaco.

como los torpedos, las minas y todo tipo de ardides e intrigas contra los chilenos, pero esperamos que con esto se termine esta terrible lucha. Al día de hoy, los chilenos están en posesión de toda la costa boliviana y peruana, hasta una corta distancia del Callao.

Jueves 23 de Diciembre de 1880

Todo el día, en forma continua, desembarcando tropas, caballos, armas, etc, y tan pronto como se ordenan (organizan), se van marchando hacia el Norte.

Viernes 24 de Diciembre

Todavía desembarcando tropas y todos marchan a Lurín, para acampar y organizarse para la marcha y el ataque final. Este es un lugar a poca distancia de Chorrillos, donde hay muchas ascendas (sic)³²⁸ (grandes estancias) y lugares de riqueza, provisiones, agua, etc, también Caletas (pequeños villorrios). Las tropas marchan todo el día en una línea continua, por miles y miles. Es un gran espectáculo verlos aquí, desde los buques. La expedición de Lynch, que se vino por tierra desde Pisco en el interior y a través del desierto, ha llegado a salvo a Chilca. Estamos en vísperas de Navidad, pero nada de eso hay aquí, apenas se menciona. Toda la atención se concentra en el desembarco y salida de las tropas. El transporte "*Payta*"³²⁹, partió de aquí a las 6 pm para el Sur. A través de él, envié apresuradamente una carta a mi querida esposa, para hacerle saber de los movimientos de la guerra.

Sábado 25 de Diciembre

Día de Navidad, pero no fue observado aquí, ya que todo el mundo está abocado a la guerra. Todos los buques y botes continúan desembarcando tropas y caballos, los que se alejan marchando. Lynch ha llegado hasta aquí. Con su ejército trae cuatro mil libras esterlinas y ganado que ha recaudado de la gente que posee grandes propiedades, a modo de contribución de guerra. Se afirma que en una aldea, uno o dos de sus hombres fueron baleados y en castigo por este atentado, él quemó y redujo el lugar a cenizas.

Domingo 26 de Diciembre

Ya casi se ha terminado de desembarcar a todas las tropas y caballos. Los buques con piezas de artillería, se fueron a Lurín, para desembarcarlos, ahorrándose 18 millas de arrastrarse sobre colinas, valles y rocas. El "*Toltén*" arribó hoy desde Valparaíso. El transporte de paletas³³⁰ "*Chile*", salió hoy para el Sur.

328 Léase "haciendas".

329 Vapor de la PSNC, construido en 1864 y vendido al gobierno de Chile en 1878. Desplazaba 1.344 tons. (Fuente: <http://www.theshipslist.com/ships/lines/pacific.shtml>).

330 Entiéndase transporte de "Rueda de Paletas", que corresponde a las primeras aplicaciones de la navegación a vapor, antes de la invención de la hélice. También "Vapor de Ruedas".

Lunes 27 de Diciembre

Todo ha sido desembarcado y se ha ido al Norte al Campamento³³¹. El Sr. Lang (sic) nuestro Contramaestre, dejó nuestro buque, siendo transferido a la “*Abtao*”, como Piloto 2°.

Martes 28 de Diciembre

Navegamos un poco al Sur, a una tranquila bahía, para tomar carbón del “*Amazonas*” y del (Luis) “*Cousiño*”.

Viernes 31 de Diciembre de 1880³³²

Último día del año. Estamos terminando la faena de carbón desde el “*Luis Cousiño*”³³³. Esta noche oímos que 67 prisioneros peruanos, que fueron capturados en el interior, ahora están a bordo del transporte “*Itata*”. También que los chilenos tienen a 300 (hombres) del enemigo, encerrados en un lugar, donde pronto deberán rendirse por falta de provisiones.³³⁴

Fin de 1880

==== ***Enero de 1881*** ====

Sábado 1° de Enero

Día de Año Nuevo, pero ha pasado desapercibido, igual que cualquier otro día. Hemos terminado la faena de carbón desde el vapor “*Lamar*”.

Domíngoo 2 de Enero

Fui a bordo del “*Matías Cousiño*” a recibir pertrechos.

Lunes 3 de Enero

Fui de nuevo a bordo del (Matías) “*Cousiño*” para recibir pertrechos. El transporte “*Itata*” partió esta mañana para Valparaíso, con prisioneros peruanos y el “*Limari*” arribó desde el Sur, con un velero a remolque con provisiones, etc.

Miércoles 5 de Enero³³⁵

Aún en Chilca. El “*Blanco*” ha estado haciendo faena de carbón, estos 3 días. El HMS “*Gannet*” llegó hoy. El Sr. W (Wakeham) fue a bordo.

331 Léase Lurín, lugar de acantonamiento y pre-despliegue de las tropas chilenas que progresarían, en días posteriores, hacia Lima.

332 No hay notas para los días 29 y 30 de Diciembre de 1880.

333 Vapor facilitado por la Co. Explotadora de Lota y Coronel. Construido en 1872, desplazaba 464 tons.

334 Probablemente se refiera aquí al Combate del Manzano, acción muy poco conocida de la GDP y que ocurrió el 27 de Diciembre de 1880. Participó el Regimiento “Curicó” y culminó con la captura de 120 prisioneros peruanos, entre ellos el Comandante de la unidad peruana “Caballería del Rímac”, Coronel Pedro J. Sevilla. (Fuente: Sitio web www.laguerradelpacifico.cl).

335 No hay notas para el 4 de Enero de 1881.

Jueves 6 de Enero

El Sr. Alison, el Carpintero y el Sr. Johnson, el Artillero del (HMS) “*Gannet*”, nos visitaron esta tarde. Después, el Sr W (Wakeham) y yo, estuvimos a bordo del (HMS) “*Gannet*” hasta las 8 pm.

Viernes 7 de Enero

La “*O’Higgins*” llegó esta mañana desde el Callao. Había destruido una nueva lancha torpedera de (casco de) acero que interceptó, viniendo desde Panamá, para los peruanos. La condujo a Ancón, un poco más al Norte de Callao y luego le disparó y la destruyó.³³⁶

Sábado 8 de Enero

Hoy (faena de) pintado por todas partes, en la cubierta superior el buque.

Domingo 9 de Enero

El Comandante y algunos oficiales, se han ido a Lurín, 18 millas al Norte, en nuestra lancha de vapor, para ver el Campamento de nuestras tropas, etc. Ellos deben estar listos, en breve, para marchar y atacar.

Lunes 10 de Enero de 1881

El “*Itata*” arribó esta mañana. Recibí una carta de mi querida esposa, con noticias no muy placenteras (agradables).

Martes 11 de Enero

El (vapor) “*Pisagua*” se fue al Sur. Le contesté la carta a mi querida esposa.

Miércoles 12 de Enero

Hemos estado disparando nuestros grandes cañones a un blanco, para practicar.

El Ataque***Jueves 13 de Enero de 1881***

A las 2 pm de ayer, todas las tropas se trasladaron desde Lurín y temprano esta mañana, estuvimos cerca de Chorrillos, también estuvieron temprano el “*Blanco*”, la “*O’Higgins*”, la “*Pilcomayo*”, la “*Toro*” y el transporte “*Itata*”, como un barco ambulancia³³⁷. También los chilenos estaban ya sobre el enemigo y los combates comenzaron a las 4:40 am y pudimos ver y oír, sin cesar, los disparos de fusiles, ametralladoras y artillería de ambos lados. El fuego era continuo, terrible y era

336 Aquí tal vez Penton incurra en una error o una confusión, puesto que la única acción de la Corbeta *O’Higgins* registrada durante la primera semana de Enero de 1881 y que se relaciona con torpederas, fue la destrucción a cañonazos de la Torpedera “*República*”, que había sido varada por los propios peruanos (Fuente: “*La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario*”, de Rodrigo Fuenzalida Bade, 1975, Tomo II, pág. 846).

337 En términos actuales se le conoce como “*Buque-Hospital*”.

atroz de ver y oír sobre las colinas, valles y rocas. Detrás de los terraplenes, de las colinas, de los parapetos y de las trincheras estaban los peruanos, lo que lo hizo peor para los chilenos que, por supuesto, no tenían defensas. Pero lucharon con desesperación y esta temible batalla continuó, sin cesar, hasta las 2 pm, cuando la aristocrática ciudad de Chorrillos y la llave de Lima, fueron tomadas por los chilenos, después de una terrible lucha y de una sangrienta matanza, por ambos lados. En el lado peruano, sus cañones, rifles y ametralladoras, que tanta destrucción habían causado, también fueron tomados por los chilenos. Los peruanos yacían muertos por montones, uno sobre el otro. Las tropas están ahora empujando más cerca de la capital, donde se espera que haya otro temible y sangriento encuentro para (alcanzar) la victoria; pero la caída de Chorrillos, es una gran derrota contra los peruanos. Después de la batalla volvimos a Curayaco, donde habíamos estado antes y fondeamos por la noche.

Viernes 14 de Enero

Nosotros y la “*O’Higgins*”, cada uno con un velero con provisiones a remolque, fuimos de nuevo a Chorrillos y fondeamos a las 6 pm y a medianoche, zarpamos hacia Callao.

Sábado 15 de Enero

A las 6 am, arribamos frente a la isla de San Lorenzo. El “*Huáscar*” y la “*Pilcomayo*”, se han ido a Chorrillos; el “*Blanco*”, el “*Huáscar*”, la “*Pilcomayo*” y la “*O’Higgins*”, han estado bombardeando Mira Flores (sic) y el pueblo, la mayor parte del día. Esta es una ciudad (que está) a corta distancia al Norte de Chorrillos. Oímos esta noche de un accidente que ocurrió a bordo del “*Blanco*”, debido a una granada que estalló al extraerla de su cañón de largo alcance, matando a 3 hombres e hiriendo a otros y entre los heridos está el teniente Rodríguez.³³⁸

Domingo 16 de Enero

El vapor “*Santa Lucía*” llegó esta tarde, pasando por el estrecho (canal) entre (Isla de San) Lorenzo y Callao. Trae la noticia de que ayer, mientras los ministros de diferentes naciones habían hecho un arreglo para un armisticio o alto el fuego, para acordar algunos términos de paz y mientras los chilenos estaban, en parte, desprevenidos durante esta negociación³³⁹, los peruanos parecían estar reforzándose por tren desde Lima y Callao y antes de que terminara el armisticio o suspensión, los peruanos avanzaron y abrieron fuego sobre los chilenos con más

338 Fuenzalida Bade, op. cit., refiere de la siguiente manera el incidente: “Cuando se dio el orden de cesar el fuego, en el “Blanco” quedó una colisa con un proyectil cargado. El Teniente 2º Avelino Rodríguez, jefe de la pieza, pidió autorización para disparar el cañón. El Comandante, don Luis A. Castillo, se negó y ordenó que el proyectil se sacara de la recámara”. Esta medida resultaría ser poco acertada pues luego, por un error en el procedimiento de los sirvientes, al tratar de desatascar el tiro con el atacador, se provocó la activación de la espoleta y la posterior explosión de la granada, causando la muerte del oficial y de dos sirvientes, más 7 hombres heridos.

339 Nicolás de Piérola había citado al Cuerpo Diplomático acreditados en Lima, entre los que se encontraban los Ministros representantes de Inglaterra, Francia y de El Salvador. Asimismo, Piérola haría tratativas para lograr la intercesión de los jefes navales de las flotas extranjeras en presencia, como los Altmtes. Frederick H. Stirling (Royal Navy) y Abel Bergasse Du Petit-Thouars (Francia).

fuerzas y por sorpresa, causando una gran matanza. Pero los chilenos enardecidos y exasperados por su traición, (con) la caballería y la artillería, los cortaron, sablearon y segaron como hierba, matando entre 6 y 7 mil, además de los heridos y finalmente tomaron la ciudad, incendiándola parcialmente. Se supone que los chilenos tienen cerca de 3 mil muertos en esta batalla, además de los heridos. Los chilenos también tomaron 1.800 prisioneros, que fueron desembarcados en la isla de San Lorenzo.³⁴⁰ Esta tarde fui a bordo del “*Toltén*” y vi al señor Breeze. El “*Santa Lucía*” se devolvió esta tarde, otra vez, a través del (mismo) canal. Nuestras tropas, después de descansar un poco, marcharán hacia la capital y el Callao.

Lunes 17 de Enero de 1881

Muy temprano esta mañana, los fuertes, las baterías, los torreones, los paños de munición³⁴¹, etc., estaban siendo volados e incendiados y durante todo el día, los buques peruanos han estado siendo hundidos o incendiados o destruidos, por los peruanos.³⁴² A las diez de la mañana llegó la noticia de que Lima, la ciudad de los palacios y la capital del Perú y también, el famoso y mundialmente renombrado Callao, se habían rendido al ejército chileno, sin mayor resistencia. La noticia fue leída a todos en la toldilla y fue recibida con fuertes aclamaciones y gritos de Viva Chile. Después de eso, el Transporte “*Barnard Castle*”, mandado por el Comandante Harry Young de Cows, se nos abarló y nos dio carbón.

Martes 18 de Enero

La bandera chilena fue izada hoy en Callao, el día del cumpleaños de mi querida esposa. El señor W (Wakeham) y yo, no nos olvidamos de beber a su salud. Esta mañana fui a tierra a la isla (San Lorenzo) y vi a unos 1.500 prisioneros peruanos de Chorrillos.

Miércoles 19 de Enero

Todos nuestros buques están ahora anclados en la bahía o puerto del Callao y estamos esperando la siguiente jugada. Piérola, el Presidente o Dictador del Perú, no ha sido hallado.

Jueves 20 de Enero

Esta mañana bajé a tierra en Callao. Es un lugar grande y viejo. Recorrí todo el arsenal y compré varias cosas útiles a bordo, para nuestro buque. Por la tarde, el Sr. W (Wakeham) y yo fuimos a bordo del HMS “*Shannon*”, a visitar al Sr. Dyer, el Artillero y al Sr. Gay, el Carpintero. Escribí a mi querida esposa.

340 En la historiografía de los dos países, ambos se culpan mutuamente de la ruptura de este armisticio; por el lado chileno, el hecho ya relatado de que mientras se acordaba la paz, los peruanos se reforzaban militarmente y por el lado peruano, se señala que Baquedano, con parte de su Estado Mayor, se habría acercado en forma “imprudente” a la línea del frente y esto habría gatillado la respuesta peruana. Las bajas finales chilenas serían 599 muertos y 1.988 heridos; mientras que de los peruanos, no hay cifras exactas, pero de los 8.000 que participaron en la batalla, se estima que alrededor de 3/4 partes de ellos, resultaron muertos o heridos.

341 Entiéndase también como Santa Bárbaras o en su abreviatura SS.BB.

342 Ese día fueron destruidos y hundidos, por los propios peruanos, los siguientes buques: la “Unión”, el “Atahualpa”, el “Rímac”, el “Chalaco”, el “Talismán”, el “Limeña” y el “Oroya”.

Viernes 21 de Enero

Bajé nuevamente a tierra y afuera del Arsenal, conseguí más cosas para el uso de los buques.

Sábado 22 de Enero

Hemos tenido hombres de nuestros diferentes buques, haciendo preparativos para levantar³⁴³ a la “*Unión*”, que está hundida en aguas poco profundas. Hay muchos buques, de todas clases, quemados y hundidos por toda la bahía y en la Dársena. Entre ellos está el “*Rímac*”, que los peruanos capturaron con su carga de soldados.³⁴⁴

Lunes 24 de Enero de 1881³⁴⁵

Hemos abandonado la idea de levantar a la “*Unión*”, ya que su “*espalda*”³⁴⁶ está rota. Nuestro Almirante visitó hoy a todos los buques de guerra extranjeros³⁴⁷. Se dispararon salvas de saludo desde todos los buques.

Martes 25 de Enero

El Capitán del HMS “*Shannon*”³⁴⁸ vino hoy a bordo. Todo está muy tranquilo aquí, esperando órdenes y disposiciones de parte del Gobierno.

Domingo 30 de Enero³⁴⁹

Día tranquilo, nada Nuevo. Aún en Callao.

Miércoles 26 de Enero

(Pasé este día por error). Hoy fui a tierra y traje algunas cosas a bordo desde el arsenal.

Febrero de 1881

Jueves 17 de Febrero³⁵⁰

Nada nuevo desde que escribí por última vez, sólo que los chilenos han cobrado una contribución de guerra a los habitantes de Lima y Callao, para mantener nuestro ejército aquí, hasta que formen un Gobierno y se lleguen a (establecer) algunos términos de paz. Los chilenos también han proclamado la ley marcial en todo el Perú ocupado por Chile. Esta noche recibí una carta de mi querida esposa.

343 Debe entenderse como “reflotar”.

344 Buque capturado el 23 de Julio de 1879 con el Regimiento Carabineros de Yungay.

345 No hay notas para el 23 de Enero de 1881.

346 Penton debe referirse, de manera coloquial, a lo que se denomina quilla.

347 La cantidad de buques de guerra extranjeros, en presencia en el área, no era despreciable. La Estación Naval Británica contaba con 4 buques, lo mismo que los franceses. Los italianos tenían 3, los Norteamericanos 2 y los alemanes 1. Estos se constituyeron principalmente en Callao y Ancón para velar, entre otros, por los intereses y seguridad de sus compatriotas.

348 Capitán de Navío John D’Arcy, quien comandó el HMS “*Shannon*” entre 23 Julio de 1879 y el 19 Julio de 1881. (Fuente: <http://www.pdavis.nl/ShowBiog.php?id=1216>)

349 No hay notas entre el 27 y el 29 de Enero de 1881.

350 No hay notas entre el 1º y el 16 de Febrero de 1881, ambas fechas inclusive.

Sábado 19 de Febrero³⁵¹

Contesté la carta a mi querida esposa.

Jueves 24 de Febrero³⁵²

Fui nombrado en una comisión con nuestro Comandante, nuestro 1er Ingeniero, el Capitán Condell³⁵³ del “*Huáscar*” y los señores O’Brien³⁵⁴ y Delfín³⁵⁵, ingeniero y carpintero, respectivamente, del “*Blanco*”, para inspeccionar el vapor “*Abtao*”, con miras a ponerle nuevas calderas. Se ha informado de que un partido de los peruanos, ha nombrado a un presidente (García Calderón)³⁵⁶, con miras a (lograr) alguna solución de los asuntos.

Viernes 25 de Febrero

Fui, con la comisión, a una entrevista con el administrador del dique flotante, acerca del trabajo de la “*Abtao*” y concluí el informe a las 12 am.

Lunes 28 de Febrero³⁵⁷

El “*Blanco*”, con algunos de los transportes de vapor y unos 5 mil soldados, salió esta noche para Valparaíso, en medio de grandes vítores de los otros buques.³⁵⁸

Marzo de 1881**Miércoles 2 de Marzo**

La “*O’Higgins*” se fue esta noche a Valparaíso. Hoy estoy muy débil e indispuerto, guardando cama en mi camarote.

Jueves 3 de Marzo

Todavía indispuerto. Sin guardias.

Viernes 4 de Marzo

Mejor hoy y de guardia.

351 No hay notas para el 18 de Febrero de 1881.

352 No hay notas entre el 20 y el 23 de Febrero de 1881, ambas fechas inclusive.

353 Carlos Condell de la Haza (1843-1887).

354 Se refiere a Clarence John O’Brien, Ingeniero 1º del “Blanco” (Fuente: Mauricio Pelayo González).

355 En la transcripción aparece como “Deffine”. Se refiere probablemente al Carpintero 1º Delfín Arellano Azócar, que sirvió a bordo del “Blanco” entre el 5 de Noviembre de 1879 y el 1º de Septiembre de 1884. (Aporte de Mauricio Pelayo González).

356 Francisco García-Calderón Landa (1834 - 1905) fue un jurista, militar, político y diplomático peruano, que llegó a ser Presidente del Perú durante un breve periodo, desde marzo hasta noviembre de 1881, conocido como el Gobierno de La Magdalena, en plena Guerra del Pacífico. (Fuente: Wikipedia).

357 No hay notas para el 26 y 27 de Febrero de 1881.

358 Con esto comenzaría el regreso paulatino del grueso de las tropas desde el Perú, dejándose sólo una guarnición, para asegurar el orden en los territorios bajo administración chilena, tropas a las que después les correspondería hacer la ingrata y desgastante campaña denominada Campaña de la Sierra o de la Breña.

Sábado 5 de Marzo

Hoy fui en comisión a examinar los (restos) de buques quemados y de los cascos, para ponerles un precio para la venta.³⁵⁹

Martes 8 de Marzo³⁶⁰

Fui a las instalaciones de la Pacific's Company para obtener algo de madera.

Miércoles 9 de Marzo

Zarpamos a las 6 am con el Ministro a bordo y algunos soldados, que van hacia el Norte a Salaverry.³⁶¹

Jueves 10 de Marzo

A las 12 am, arribamos a Chimbote y nos fuimos, nuevamente, a las 9 pm.

Viernes 11 de Marzo

Arribamos a Salaverry y desembarcamos a los soldados que traíamos con nosotros.

Sábado 12 de Marzo

A las 7 pm dejamos Salaverry, en dirección al Sur.

Domingo 13 de Marzo

A las 6 pm, arribamos a Huacho y a las 10 pm, nos fuimos de nuevo. Huacho parece ser un muy bonito y fértil lugar.

Lunes 14 de Marzo

A las 9 am arribamos de nuevo a Callao. Todos los buques estaban engalanados con banderas y se dispararon salvas, en honor a algún aniversario Italiano.³⁶²

Abril de 1881***Lunes 4 de Abril***³⁶³

Mi diario se ha descuidado, debido a que me ha afectado un accidente. Alrededor de dos semanas atrás, el martes 22 de marzo bajé a tierra, a la Aduana de Callao, con el Comandante y un Teniente 1º, para conseguir algunas cosas para el buque; en una gran oficina, en un edificio extenso, había un armario con

359 El detalle del informe de aquella comisión, se puede leer en el Tomo IV, página 21 a 24, de la obra "Las Cuatro Campañas de la Guerra del Pacífico" por Fco. A. Machuca, Imprenta Victoria, Valparaíso, 1930.

360 No hay notas para el 6 y 7 de Marzo de 1881.

361 Puerto marítimo peruano y un pueblo ubicado en el distrito de Salaverry, en el área metropolitana de la ciudad de Trujillo, Región La Libertad. Tiene influencia en las regiones de La Libertad, Lambayeque, Cajamarca y Ancash. (Fuente: Wikipedia).

362 El 14 de Marzo de 1861, en Turín (Italia), la Cámara de Diputados proclama el Estado unitario. Sólo 3 días después, el 17 de Marzo y con la unificación casi completa, Víctor Manuel II (de Piamonte-Cerdeña) asume el título de rey de Italia. (Fuente: Wikipedia).

363 No hay notas entre el 15 de Marzo y el 3 de Abril, ambas fechas inclusive.

repisas muy largas y anchas y, pensando que estaba seguro y sujeto a la pared (tabiquería), estaba trepando para conseguir algo, cuando se vino abajo y cayó sobre mí con un estrépito. Al principio, pensé que había muerto, todos mis huesos parecían rotos. Me quede sin aliento, pero no dejé que nadie me tocara durante unos minutos. Un doctor llegó rápidamente y encontró que, gracias a Dios, no había huesos rotos, pero yo había sufrido una severa contusión en los dos muslos, las articulaciones de la cadera y la parte baja de mi espalda. Después de un corto tiempo, me subieron a un sillón en una agonía horrible y finalmente, fui llevado a bordo en una camilla, en nuestra lancha de vapor y me fui a la cama. Durante la primera semana sufrí horribles agonías, de día y de noche, no pudiendo recostarme sobre ninguno de los dos costados; sino que constantemente sobre mi espalda, con (todo) mi peso sobre una de mis heridas, en la parte inferior de la espalda. El calor y la irritación de estar en una sola posición, con dolor constante, casi me volvió loco. Fueron 10 días, antes de que pudiera ser asistido fuera de la cama, para que me cambiara. Después de eso, gracias a Dios, pude sentarme en la cama a veces, pero no podía mover mis piernas, sin ayudarlas con mis manos. El 24 de marzo, envié una carta a mi querida esposa. La remití con el (HMS) *"Turquoise"*, 2 días después de mi accidente, pero como se escribió antes de que ocurriera, pensé que era mejor no decir nada al respecto, hasta la siguiente carta.

Martes 5 de Abril

Hace ya 14 días desde mi accidente. Estoy mejor, gracias a Dios y sentado en la cama. Tengo esperanzas de poder levantarme en unos días y moverme un poco, pero mis articulaciones de la cadera están muy adoloridas y estoy obligado a ser muy cuidadoso. Nuestro Comandante ha sido nombrado Prefecto del Callao, por el Ministro de Guerra. Él asume su puesto esta mañana. Hoy se han ido a Lima, algunos de nuestros marineros equipados, para celebrar el aniversario de la célebre batalla de Maypo (sic) y la concluyente victoria de los chilenos sobre los españoles, hace ya algunos años. También hace 2 años que Chile declaró la guerra al Perú. La mayoría de nuestros soldados estaban allí, en formación de parada con sus fusiles, bandas, banderas, etc, haciendo un despliegue muy imponente. Hubo un gran regocijo y un gran día de fiesta, pero más bien irritante para los peruanos, porque se celebrara en su ciudad. En Valparaíso también hubo gran regocijo, banquetes, fiestas, etc., para los diferentes regimientos, sus jefes, oficiales, etc., al regresar éstos a Valparaíso y Santiago de la guerra, con sus laureles de victoria. Ha habido arcos de triunfo, banquetes, saludos, fuegos artificiales, festejos, etc., a gran escala, tanto en Valparaíso como en Santiago. A las 8 pm, el Ministro de Guerra se fue de aquí en el *"Angamos"*, con dirección a Valparaíso. Cuando salió al vapor (Angamos), iluminamos nuestro buque con bengalas, luces azules y cohetes. El *"Abtao"* y el *"Amazonas"*, también dispararon cohetes.

Lunes 11 de Abril³⁶⁴

Doy gracias a Dios, que gradualmente estoy mejorando. Me levanté hoy y puedo sostenerme un rato de pie, luego me siento en un mullido sillón, leo o escribo, pero aún no puedo caminar. Hoy se cumplen 3 semanas desde el accidente.

Jueves 14 de Abril 1881³⁶⁵

Soy capaz de caminar lento, unos pocos pasos en mi camarote, con ayuda de un bastón.

(Buen) Viernes 15 de Abril

Hoy no ha habido más noticias, que las de cualquier otro día. Estoy mejorando gradualmente, gracias a Dios.

Sábado 16 de Abril

Me levanté y caminé un poco, con ayuda de un bastón, por el sector de la batería.³⁶⁶

Domingo 17 de Abril

Hoy fui a la cubierta y caminé durante 2 horas por la cubierta de Castillo, con la ayuda de un bastón.

Sábado 23 de Abril³⁶⁷

Gracias a Dios, he estado mejorando gradualmente, durante toda la semana. Estoy recobrando fuerzas en mis articulaciones otra vez. Todavía estamos en Callao. No hay noticias nuevas. Ninguna carta de su casa todavía. Estoy esperando una cada día.

Lunes 25 de Abril³⁶⁸

Mejor gracias a Dios. Soy capaz de caminar sin bastón. Recibí una carta de mi querida esposa, diciéndome que soy abuelo. Doy gracias a Dios por haber protegido y apoyado a mi querida niña, con seguridad, a través de su problema...

Sábado 30 de Abril³⁶⁹

Todavía estoy mejorando, gracias a Dios. Fui a bordo de la HMS "Turquoise", para enviar una carta a mi querida esposa. Esta es la primera vez que he estado fuera del buque, desde mi accidente.

364 No hay notas entre el 6 y el 10 de Abril.

365 No hay notas para el 12 y 13 de Abril de 1881.

366 Se refiere al sector, bajo cubierta, donde se ubicaba la batería central de artillería (cañones) del buque.

367 No hay notas entre el 18 y el 22 de Abril de 1881.

368 No hay notas para el 24 de Abril de 1881.

369 No hay notas entre el 26 y el 29 de Abril de 1881, ambas fechas inclusive.

Mayo de 1881**Lunes 2 de Mayo**³⁷⁰

Aún en el Callao. No hay noticias frescas con respecto al arreglo de los asuntos en tierra. Hoy estuve de guardia y me mantuve bastante bien, durante todo el día. Estoy cansado esta noche, pero no exhausto.

Lunes 9 de Mayo³⁷¹

Todavía me estoy fortaleciendo, gracias a Dios y todavía de servicio (guardia). La HMS “*Turquoise*” zarpó hoy para el Sur, en su camino para Inglaterra. Le dimos 3 vítores al salir. Todo es lo mismo aquí. Nada nuevo en tierra.

Viernes 20 de Mayo³⁷²

Mañana me voy a Valparaíso en el Vapor “*Chile*”, comisionado por el buque. Será un cambio y espero que me haga bien, aunque estoy bastante bien recuperado de mi accidente. El 14 de mayo, recibí una carta de mi querida esposa.

Sábado 21 de Mayo de 1881

A las 7 pm, dejé Callao en el Vapor de Ruedas “*Chile*”. Muchos Soldados y Oficiales a bordo.

Lunes 23 de Mayo³⁷³

Todavía yendo hacia el Sur. Uno de los soldados cayó por la borda y se perdió; aunque el buque fue detenido y se devolvió, se arrió un bote, se lanzaron salvavidas por la borda y se hicieron todos los esfuerzos para salvarlo, todo fue en vano.

Martes 24 de Mayo

El Cumpleaños de la Reina. Arribamos a Arica a las 11 am y nos fuimos de nuevo, a las 2:30 pm.

Miércoles 25 de Mayo

A las 2 am, arribamos a Iquique y nos fuimos a las 4 am.

Martes 26 de Mayo

Es el aniversario de la Batalla y captura de Tacna y los oficiales lo recordaron con gran júbilo.

Sábado 28 de Mayo³⁷⁴

A las 9 am, arribamos a Valparaíso.

370 No hay notas para el 1º de Mayo de 188.

371 No hay notas entre el 3 y el 8 de Mayo de 1881, ambas fechas inclusive.

372 No hay notas entre el 10 y el 19 de Mayo de 1881, ambas fechas inclusive.

373 No hay notas para el 22 de Mayo de 1881.

374 No hay notas para el 27 de Mayo de 1881.

Lunes 30 de Mayo³⁷⁵

Fui a la Logia Masónica al ascenso a 3er Grado del Señor B. Trewela,³⁷⁶ Ingeniero 2º de la “O Higgins”.

Junio de 1881**Jueves 2 de Junio**³⁷⁷

Fui invitado a la Logia Aconcagua, para un ascenso.

Domingo 5 de Junio³⁷⁸

Fui a Viña del Mar con el Señor Ludford.

Miércoles 8 de Junio³⁷⁹

Envié una carta y dos Chilean Times³⁸⁰ a mi querida esposa.

Jueves 9 de Junio

Fui invitado a la Logia Aconcagua, para (asistir a) una iniciación.

Viernes 10 de Junio

La Sra. Ludford me regaló una pieza de oro español, para llevar en mi cadena de reloj, como recuerdo.

Sábado 11 de Junio de 1881

A las 6 pm, dejé nuevamente Valparaíso en el (Vapor) “Chile”, para ir a Callao. Pasé muy buenos momentos en Valparaíso y fui muy bien recibido donde el Sr. Ludford, pero lamento decir que la Sra. Ludford está muy enferma y lo ha estado durante los pasados meses y no hay esperanza de su recuperación. Es hidropesía.³⁸¹

375 No hay notas para el 29 de Mayo de 1881.

376 Se refiere a Benjamín Trewela (Trewela). Ingresó a la Armada el 29 de Julio de 1879, como Ingeniero 2º a bordo de la corbeta “O Higgins”. Participa en el Combate de Angamos, Asalto y Toma de Pisagua (1879), en el Bombardeo del Callao (1880), en la Batalla de Chorrillos y la de Miraflores (enero de 1881) y también está presente en los bloqueos de Iquique, Arica, Mollendo y Callao. Por su participación recibió dos medallas. Llegó a ser Ingeniero 1º del blindado Blanco Encalada y falleció el 23 de abril de 1891, durante la guerra civil chilena, que hundió con un torpedo al Blanco Encalada. (Fuente: Jonatan Saona <http://gdp1879.blogspot.com/2014/09>).

377 No hay notas para el 1º de Junio de 1881.

378 No hay notas para el 3 y 4 de Junio de 1881.

379 No hay notas para el 6 y 7 de Junio de 1881.

380 The Chilean Times, periódico en inglés y órgano autorizado de las colonias extranjeras en Chile, que se comienza a publicar en Valparaíso en 1876, siendo la primera publicación ilustrada de actualidades de América. El nombre completo era “The Chilian Times and Mercantile & Shipping Gazette for the West Coast of South America”. (Fuente: Sitio Web Memoria Chilena).

381 La hidropesía es una patología que conlleva la retención de agua en los tejidos internos, incluso si eso no es más que uno de los síntomas entre sus muchos efectos nefastos para la salud, como las enfermedades del sistema circulatorio, las disfunciones de los riñones o del aparato digestivo. (Fuente: <http://www.vix.com/es/imj/salud/145846/que-es-la-hidropesia>).

Martes 14 de Junio³⁸²

Arribamos a Iquique a las 9:30 pm. 75 ½ horas de navegación. La “O’Higgins” está aquí.

Miércoles 15 de Junio

Bajé a tierra en Iquique y pasé 4 horas con Don Carlos Zelada y a las 6 pm, zarpamos de nuevo.

Jueves 16 de Junio

A las 9 am arribamos a Arica y a las 4 pm, nos fuimos nuevamente.

Viernes 17 de Junio

Nos encontramos con la “Chacabuco” frente a Molledo. Ella arrió sus botes y se comunicó con nosotros. El Comandante vino a bordo y recogió cartas y a las 9 am, salimos de nuevo.

Domingo 19 de Junio³⁸³

A las 8 am arribamos a Callao. Todo está bien. El viejo “Cochrane” está completamente aparejado nuevamente y parece un buque, una vez más. Todos dicen que me veo más robusto y mejor, debido al cambio del (viaje al) Sur.

Martes 21 de Junio³⁸⁴

Esta tarde tuvimos un gran baile a bordo.

Jueves 23 de Junio³⁸⁵

Zarpamos y navegamos mar afuera, para ejercitar a la tripulación en maniobras con velas, etc.

Julio de 1881**Julio 9**³⁸⁶

Envié una carta a mi querida esposa. No hay novedades desde mi última anotación (en el diario), nada emocionante y ninguna señal de paz.

Lunes 11 de Julio³⁸⁷

Recibí una carta de mi querida esposa, también una de (mi) Madre y una de Walter. También una del Sr. Ludford, anunciando la muerte de la Sra. Ludford, después de una prolongada enfermedad.

382 No hay notas para el 12 y 13 de Junio de 1881.

383 No hay notas para el 18 de junio de 1881.

384 No hay notas para el 20 de Junio de 1881.

385 No hay notas para el 22 de Junio de 1881.

386 No hay notas entre el 24 de Junio y el 9 de Julio de 1881, ambas fechas inclusive.

387 No hay notas para el 10 de Julio de 1881.

Julio 31³⁸⁸

No hay noticias nuevas. Todavía en el Callao. El HMS “*Triumph*”, ha estado aquí durante esta última quincena. El día 27, envié una carta a mi querida esposa y también una a mi hermano Walter. Estamos esperando, ansiosamente, órdenes para ir a Valparaíso. Extraño mucho ir a casa para cambiar la monotonía. Trato de tener paciencia, pero es un trabajo duro y no debo quejarme, ya que Dios sabe mejor lo que es bueno para mí.

Sábado 20 de Agosto³⁸⁹

Recibí una carta de mi querida esposa. La HMS “*Champion*”³⁹⁰ llegó ayer por la noche. Todavía estamos en el Callao. No hay novedades ni señales de paz. Estamos esperando, diariamente, órdenes de navegar a Valparaíso. No me importa cuán pronto, porque todos queremos un cambio, después de estar aquí por tanto tiempo, en un solo lugar.

Domingo 21 de Agosto

Los buques británicos HMS “*Triumph*”, “*Kingfisher*” y “*Champion*”, están aquí en Callao. El Comandante Simpson me dijo que él se iría mañana del buque, para Valparaíso y me señaló que, cuando fuera a Santiago y viera al Ministro, trataría de obtener una comisión para mí, para ir a Inglaterra. Espero, quiera Dios, que tenga éxito, ya que quiero mucho ir de nuevo a casa, por un cambio.

Lunes 22 de Agosto

El Comandante (Simpson) dejó el buque esta tarde, con destino a Valparaíso. Nuevamente prometió hacer todo lo posible para que el señor Wakeham y yo, recibiéramos una comisión a Inglaterra. Confío en que pronto tendrá éxito, ya que se rumorea ahora que nuestro buque no va hacia el Sur todavía, por algunos meses y el tiempo parece muy largo para la espera.

Jueves 25 de Agosto³⁹¹

Fui a bordo de la HMS “*Triumph*” para enviar una carta a casa, a través del Sr. Goodwin, el Carpintero, pero por desgracia era demasiado tarde. Lo siento, tendré que esperar quince días para poder enviarla.

Domingo 28 de Agosto³⁹²

A medianoche, el buque estaba completamente alerta ya que un hombre cayó por la borda de la lancha a vapor, que hacía las rondas nocturnas de guardia contra enemigos, torpedos u otra cosa. Dos hombres cayeron al agua y uno se ahogó. Su

388 No hay notas entre el 12 y el 30 de Julio de 1881.

389 Ninguna anotación entre el 1º y 19 de Agosto de 1881, ambas fechas inclusive.

390 Corbeta inglesa construida por los astilleros J. Elder & Co., en Escocia y botada al agua en 1878. Desplazaba 2.380 toneladas y como armamento tenía 2 cañones de 7” RML, 4 cañones de 6” RBL (80 lbs) y 8 cañones de 64 lbs RML.

Fue probablemente el relevo de la HMS “*Turquoise*”, como parte de la Estación Naval Británica del Pacífico.

391 No hay notas para el 23 y 24 de Agosto de 1881.

392 No hay notas para el 26 y 27 de Agosto de 1881.

nombre era Mc Kienzie,³⁹³ un escocés. Ha estado en la nave por mucho tiempo. Él era fogonero y estaba en el buque, cuando éste fue a Inglaterra, en 1877. Se supone que la bebida es la causa del accidente.

Miércoles 31 de Agosto

La HMS “*Triumph*”, “*Pelican*”, “*Kingfisher*” y “*Champion*”, salieron hoy para hacer ejercicios de vela y se van a ir fondear frente a la Isla de San Lorenzo, para (hacer) toda clase de ejercicios y prácticas, grandes cañones (artillería), práctica con fusiles, tripular y armar botes, desembarcos, etc. El Sr. Goodwin, el Carpintero, tomó mi carta y la puso en la enfermería de la “*Triumph*”, para que se fuera con ellos, el 8 de Septiembre. El Sr. Mc Pherson, nuestro ingeniero, tuvo noticias de la muerte de uno de sus hijos en Valparaíso.

Septiembre de 1881

Sábado 3 de Septiembre³⁹⁴

Esta mañana tuve una agradable sorpresa. Nuestro Comandante me obsequió un reloj cronómetro de palanca de plata, de primera clase, avaluado en doce libras. Al darle las gracias, me dijo que me lo daba como un recuerdo y en señal de su aprecio por mí, en todos los aspectos, por mis servicios a bordo del buque y la atención en lograr que el buque estuviera en tan buen orden y también por mi celo profesional y conducta en general. Por supuesto, me sentí muy orgulloso y agradecido por el reconocimiento, independientemente del valor y me causó un gran placer, saber que mis servicios no sólo son apreciados, sino que reconocidos por Comandante en Jefe del Escuadrón (División). Él también me dijo que, en la primera oportunidad que tuviera, intentaría conseguirme en una comisión para Inglaterra. El Sr. Mc Phearson (sic) se fue esta tarde a Valparaíso, en el vapor del correo.

Jueves 8 de Septiembre de 1881³⁹⁵

Salimos de Callao a las 7:30 pm y nos dirigimos hacia el Norte, para Huacho. El transporte “*Chile*” ha estado trayendo a nuestros soldados desde algunos de los puertos del Norte. Los peruanos (Montaneros) (sic)³⁹⁶, están provocando disturbios y mostrando resistencia y se dice que están bastante cerca de Lima.

Viernes 9 de Septiembre

Arribamos a Huacho a la 1 pm.

393 En la Revista de Comisario del Blindado “Cochrane”, de Septiembre de 1879, aparece un Fogonero 1º de nombre Juan Mc Kenzi (sic), que correspondería a este individuo.

394 No hay notas para el 1º y 2 de Septiembre de 1881.

395 No hay anotaciones entre el 4 y el 7 de Septiembre de 1881, ambas fechas inclusive.

396 Léase “Montoneros”.

Sábado 10 de Septiembre

El (Vapor) “*Chile*” se fue de aquí a las 9 pm, con todos los Soldados, caballos, etc., para ir a Callao, dejando Huacho para los peruanos.

Domingo 11 de Septiembre

Ahora que todos los chilenos se han ido, (hay) banderas peruanas flameando en varios lugares en tierra. Nos fuimos esta tarde para Callao.

Lunes 12 de Septiembre

Arribamos al Callao a las 12 am.

Domingo 18 de Septiembre³⁹⁷

Es el gran “*Diazisocho*”³⁹⁸ o 18 de Septiembre, el aniversario de la Independencia de Chile del yugo español. Mantenemos este día y el siguiente como festivos.

Jueves 29 de Septiembre³⁹⁹

Envié una carta a mi querida esposa por correo de la HMS “*Triumph*”. Oímos otra vez que pronto iremos al Sur, pero hemos sido decepcionados tantas veces, que no podemos depositar ninguna confianza en ello.

Octubre de 1881

Sábado 1º de Octubre⁴⁰⁰

A las 5 pm, la HMS “*Triumph*” se fue de aquí hacia el Sur. Ella regresará pronto a Inglaterra. La vitoreamos cuando se marchó y ella (nos) devolvió el cumplido. Su banda comenzó tocando el himno chileno, luego “*Good Bye sweet heart, good bye*” y “*Dios salve a la Reina*”. Me hizo ansiar, más que nunca, estar en casa. Olvidé mencionar que, al atardecer del lunes 19 de septiembre de 1881, visité la Logia Francmasonica “*Paz y Concordia*”.

Domingo 9 de Octubre de 1881⁴⁰¹

La semana pasada, estuve construyendo un bote pequeño, para uso de los Oficiales. Hoy recibí una carta de mi querida esposa, que estaba en Withernsea⁴⁰² cuando la escribió. Aquí todo todavía aburrido y tranquilo.

397 No hay notas entre el 13 y el 17 de Septiembre de 1881, ambas fechas inclusive.

398 Se mantuvo la ortografía de la transcripción en inglés.

399 No hay anotaciones entre el 19 y el 28 de Septiembre de 1881, ambas fechas inclusive.

400 No hay notas para el 30 de Septiembre de 1881.

401 No hay notas entre el 2 y el 8 de Octubre de 1881.

402 Withernsea es una ciudad balnearia en el East Riding de Yorkshire, Inglaterra y forma el punto focal para una comunidad más amplia de pequeños pueblos en Holderness. Su punto de referencia más famoso es el faro interior blanco, que se eleva alrededor de 127 pies (39 m) por encima de Hull Road. (Fuente: Wikipedia).

Viernes 21 de Octubre⁴⁰³

El Corbeta chilena “*Chacabuco*” llegó hoy. Se va a Payta para relevar al “*Blanco*” y el “*Blanco*”, nos va a relevar a nosotros, para ir a Valparaíso; de modo que ahora esperamos que pronto nos podamos ir. Todavía estamos en alerta, ya que todavía no hay señales de que se haya concretado la paz. Cada noche tenemos una lancha torpedera con una ametralladora, montado guardia alrededor de nuestro buque.

Sábado 22 de Octubre

El Sr. Mc Pherson volvió en el Vapor “*Copiapó*”. El 25 de Octubre, la “*Chacabuco*” se fue de aquí a Payta, para relevar al “*Blanco*”. El 27 de Octubre, mi habitual carta para mi querida esposa, fue dejada aquí por un camarada de la (HMS) “*Champion*”.

Noviembre de 1881***Martes 1º de Noviembre de 1881***⁴⁰⁴

Hoy es festivo, Día de Todos los Santos. Aún permanecemos en Callao. Todo aquí está aún muy tranquilo. No hay noticias. El “*Blanco*” es esperado aquí, en 2 ó 3 días, para relevarnos y poder irnos para Valparaíso.

Jueves 3 de Noviembre⁴⁰⁵

El “*Blanco*” arribó esta mañana, para relevarnos.

Domingo 6 de Noviembre⁴⁰⁶

Hemos esperado por horas salir de aquí, para ir a Valparaíso, pero hoy oímos que mañana iremos a Pisco con García Calderón, el Presidente (provisional) del Perú, como Prisionero, para ser transbordado al Transporte “*Chile*” desde Pisco y enviado a Valparaíso.⁴⁰⁷ También escuchamos la desagradable noticia de que el “*Alaska*”⁴⁰⁸, buque de guerra estadounidense, ha estado tratando de forzar el bloqueo en Mollendo y fue cañoneado por el buque chileno “*Pilcomayo*”, pero aún no tenemos los detalles fidedignos de la historia.

403 No hay anotaciones entre el 10 y el 20 de Octubre de 1881.

404 No hay anotaciones entre el 28 y el 30 de Noviembre de 1881.

405 No hay notas para el 2 de Noviembre de 1881.

406 No hay notas para el 4 y 5 de Noviembre de 1881.

407 Con la caída de Lima, después de las batallas de Chorrillos y Miraflores, el Presidente en ejercicio Nicolás de Piérola se refugió en Jauja y las fuerzas peruanas, desperdigadas en diferentes puntos, se alinearon con diferentes caudillos como el propio Piérola y el Almirante Montero y el Coronel Avelino Cáceres. Esto dificultaba tener un interlocutor válido para dar por finalizadas las hostilidades y firmar la Paz. Así aparece la figura de García Calderón, que fue apoyado por Lynch y por ello, visto como un “titere” por algunos de sus compatriotas. En un principio éste aceptaba los términos generales para llegar a un Tratado de Paz, que incluían la cesión de territorio peruano, a guisa de indemnización de guerra. No obstante, por intrigas e influencias de representantes del gobierno de EE.UU, en especial de Stephen A. Hurlbut, García Calderón radicalizó y endureció su posición, dilatando las negociaciones, además de llevar a cabo actividades gubernamentales administrativas, que le habían sido prohibidas por el Almirante Lynch, lo que determinó su detención y remisión a Chile.

408 Formó parte del Escuadrón del Pacífico de la US Navy, entre 1878 y 1883. De tamaño entre a una corbeta y una fragata, con una sola cubierta de cañones y 3 palos. Desplazaba 2.934 toneladas.

Lunes 7 de Noviembre

A las 6 pm dejamos Callao.

Martes 8 de Noviembre

Arribamos a Pisco a las 12 am.

Miércoles 9 de Noviembre

El (Vapor) “Chile” llegó esta mañana, embarcó al Presidente Peruano y a las 3 pm, se fue para Valparaíso. También volvimos levar anclas a las 4 pm, para ir de nuevo al Callao. Creemos que es bastante incierto, sobre cuándo vamos a navegar ahora para Valparaíso y todos nos sentimos muy decepcionados, ya que hemos estado esperando tanto tiempo para irnos, pero no sabemos lo que acontecerá aquí, de un día para otro. El “Angamos” está en Pisco. La HMS “Champion” salió del Callao el domingo 6, para ir a Pisco y Mollendo.

Domingo 13 de Noviembre de 1881

Llegamos nuevamente al Callao el jueves 10, donde seguimos esperando ansiosamente por nuevas órdenes. Recibí una carta de mi querida esposa esta mañana. Siento oír que mi querida (hija) Susy está tan enferma.

Domingo 20 de Noviembre⁴⁰⁹

La HMS “Champion” arribó esta noche desde Mollendo. Ella estaba entrando a su fondeadero de manera muy calmada⁴¹⁰ y enviamos nuestra lancha de vapor y un cúter, para remolcarla hacia adentro (de la bahía). Dos lanchas (Norte) americanas también salieron para ayudar a remolcarla.

Martes 22 de Noviembre

El Sr. W (Wakeham) y yo fuimos a bordo de la (HMS) “Champion” para hacer una visita al Sr. Dawe, el Artillero; al Sr. Galley, el Contramaestre y al Sr. Pearse, el Carpintero. Los hemos visitado varias veces y ellos también han intercambiado visitas con nosotros.

Jueves 24 de Noviembre⁴¹¹

La habitual carta para mi querida esposa, se fue vía Panamá en el...(texto probablemente ilegible en el original). Aún estamos en el Callao y no se oye nada sobre irnos a Valparaíso. Estamos cansados de estar aquí por tanto tiempo.

Lunes 28 de Noviembre⁴¹²

El “Cochrane” y el “Blanco”, salieron frente a la isla de San Lorenzo y tuvieron práctica de artillería y con las ametralladoras y por la tarde, volvieron a fondear otra vez.

409 No hay notas entre el 14 y el 19 de Noviembre de 1881.

410 Se refiere a que, probablemente, no había viento y debió ser auxiliada para poder entrar a la bahía.

411 No hay anotaciones para el 23 de Noviembre de 1881

412 No hay anotaciones entre el 25 y el 27 de Noviembre de 1881, ambas fechas inclusive.

Diciembre de 1881***Jueves 1º de Diciembre***

Hoy el “*Blanco*” embarcó tropas y navegó para el Norte, hacia Chimbote, para tomar posesión de ese lugar. No hay noticias aún de nuestra partida para Valparaíso.

Sábado 3 de Diciembre⁴¹³

El Transporte “*Chile*” arribó hoy desde Valparaíso.

Sábado 10 de Diciembre⁴¹⁴

Recibí una carta de mi querida esposa. Todavía estamos en el Callao, pero de nuevo hay un rumor de que es probable que nos vayamos a Valparaíso, en la primera semana del nuevo año; pero “*hemos ido*” tantas veces, que no podemos depositar mucha confianza en ese rumor, sólo esperar y esperar y yo extraño a diario, a cada hora, el poder volver a casa.

Jueves 15 de Diciembre⁴¹⁵

Este es el día de (mi) cumpleaños 47 y doy gracias a Dios por haberme salvado, por darme salud y fuerza y por mantenerme, hasta el presente, lejos de todos los peligros. Esta tarde, el señor Wakeham y yo, fuimos invitados a una obra de teatro aficionado, a bordo de la HMS “*Champion*”. No fue en honor de mi cumpleaños, aunque pasó a serlo en esa noche. Nos la pasamos muy bien y es el primero de este tipo de entretenimientos en que he estado, durante toda esta larga estadía lejos de casa. La banda de pífanos y tambores del HMS “*Kingfisher*” estaba allí, también un pianista y (un) violinista venidos de tierra. La pieza representada, era “*The Charcoal Burner*”⁴¹⁶ y uno de los personajes fue nombrado Edwin. Parecía bastante apropiado. Fue muy buena. Era un buen buque y hubo muchos espectadores invitados. Fue una noche muy agradable y a las 11 pm, se rompió con “*Dios salve a la reina*”.

Jueves 22 de Diciembre⁴¹⁷

Mandé una carta a casa en la (HMS) “*Champion*”

Viernes 23 de Diciembre de 1881

La “*Lautaro*” se fue de aquí para (ir) a Mollendo, para relevar al “*Blanco*”

413 No hay notas para el 2 de Diciembre de 1881.

414 No hay anotaciones entre el 4 y el 9 de Diciembre de 1881.

415 No hay anotaciones entre el 11 y el 14 de Diciembre de 1881.

416 Se podría traducir como “El Carbonero” corresponde a un drama en 3 actos, cuyo nombre completo es “The Charcoal Burner; or The Dropping Well of Knaresborough” y fue escrito por George Almar en 1835.

417 No hay anotaciones entre el 16 y el 21 de Diciembre 1881.

Domingo 25 de Diciembre⁴¹⁸

Día de Navidad muy aburrido, igual que cualquier otro día a bordo. Bajé a tierra en la tarde y volví a salir por la noche.

Sábado 31 de Diciembre⁴¹⁹

Recibí una carta de mi querida esposa, con una tarjeta de cumpleaños y una foto de mi querida Susy y (mi) nieto. Creo que es un muy buen retrato y estoy muy contento de saber por la carta, que Susie está mejor.

Fin de 1881

1882

Enero de 1882***Domingo 1º de Enero***

Año Nuevo, día muy aburrido. Hoy no he salido del buque. Desanimado, anhelando y esperando para llegar a casa; pero agradezco a Dios, que me ha dejado ver el comienzo de otro año y me mantuvo alejado de todos los riesgos y peligros y me dio salud y fuerza hasta este momento. Confiando en su infinita misericordia y bondad para continuar de la misma forma. Esta tarde, a las 7:30 pm, llegó la “O’Higgins” aquí a Callao, (procedente) de Mollendo.

Viernes 6 de Enero⁴²⁰

Esta tarde se fue la “O’Higgins”, a la vela, hacia Chimbote para relevar al “Blanco”. Mandé una carta a casa.

Miércoles 11 de Enero⁴²¹

El “Blanco” arribó esta tarde, desde Chimbote, para relevarnos.

Viernes 13 de Enero⁴²²

Este día se tomó como un feriado a bordo, siendo el aniversario de la Batalla y toma de Chorrillos. Un saludo fue disparado de las baterías en la orilla, en honor del acontecimiento, lo que no anima mucho a los peruanos en la orilla, eso de que los conquistadores hagan un saludo en el territorio conquistado.

418 No hay notas para el 24 de Diciembre de 1881.

419 No hay notas entre el 26 y el 30 de Diciembre de 1881, ambas fechas inclusive.

420 No hay notas entre el 2 y 5 de Enero de 1882, ambas fechas inclusive.

421 No hay notas entre el 7 y el 10 de Enero de 1882, ambas fechas inclusive.

422 No hay notas para el 12 de Enero de 1882.

Sábado 14 de Enero de 1882

A las 4 pm, el “*Cochrane*” zarpó para Valparaíso. Todo el mundo está animado de pensar en irnos por fin.

Domingo 15 de Enero

Llegamos a Pisco a las 5 pm. El “*Angamos*” está aquí, engalanado con banderas⁴²³, siendo hoy el aniversario de la gran batalla de la toma de la ciudad de Miraflores. A las 08:30 pm, zarpamos hacia el Sur. Mientras levábamos el ancla, el “*gato*”⁴²⁴ se rompió y cayó a gran velocidad, dañando a nuestro Teniente Primero Sr. Wilson⁴²⁵, pero no muy seriamente. Afortunadamente no ocurrió otro accidente.

Miércoles 18 de Enero⁴²⁶

Estuvimos en Mollendo la última noche y hoy, en Ilo. Dejamos Ilo esta tarde, después de comunicarnos con la “*Pilcomayo*”.

Jueves 19 de Enero

A las 9 am, arribamos a Iquique. Bajé a tierra y vi a los señores Sellas y Cullum. Volví nuevamente a bordo a las 6:30 pm.

Viernes 20 de Enero

A las 6:30 pm dejamos Iquique para (ir) a Valparaíso. Esta tarde, nos visitó el Sr. Breeze del “*Toltén*”.

Jueves 24 de Enero⁴²⁷

A las 5 pm arribamos a Valparaíso. En la tarde bajé a tierra y fui a ver al Sr. Ludford y amigos y dormí en su casa.

Miércoles 25 de Enero

El Presidente⁴²⁸ vino a Valparaíso desde Santiago. Grandes manifestaciones, procesiones, etc.

Jueves 26 de Enero

Bajé a tierra. Cené donde el Sr. Ludfords. Posteriormente, fui a la Logia “*Aconcagua*” con el Sr. Hall.

423 En la jerga náutica se le denomina “empavesada”.

424 En las anclas antiguas que tenían cepo fijo, éstas no podían ser tragadas por el escobén, por lo cual y mediante un sistema de aparejo en las amuras, las anclas eran izadas y “varadas” a bordo en el Castillo. El pescante (serviola), sobre el que trabajaba un aparejo denominado “aparejo de la gata”, se llamaba en inglés “Cathead”, de ahí su traducción como “Gata”.

425 Se refiere a Arturo Wilson Navarrete (1851-1936), quien como guardiamarina participó en el Combate Naval de Iquique y como sobreviviente, al igual que los demás, recibió el ascenso de dos grados como premio.

426 No hay notas para el 16 y 17 de Enero de 1882.

427 No hay notas entre el 21 y 23 de Enero de 1882, ambas fechas inclusive.

428 Don Domingo Santa María González, quien ejerció el cargo entre el 18 de Septiembre de 1881 hasta el 18 de Septiembre de 1886.

Domingo 29 de Enero⁴²⁹

El Presidente visitó el buque francés, el buque americano y el nuestro. Los buques estaban empavesados con banderas, en puestos de honores, se dispararon salvas de saludo desde todos los buques y desde tierra. El Presidente vino a nuestro buque, con su traje (de gala) y expresó gran satisfacción por el buen orden de la nave. He estado en tierra y he visitado a los amigos Sres. Ludford, Jones Hall, etc, etc. El señor Ford está aquí de parte del señor C. J. Reed⁴³⁰, para poner el nuevo armamento en el buque.

Febrero de 1882***Sábado 4 de Febrero***⁴³¹

Envié a casa, una letra de cambio a la vista, de ciento diez y ocho libras seis chelines y ocho peniques, pagaderos a Elizabeth Penton a los 90 días. Tomé la factura (pagaré)⁴³² por 800 dólares de la Casa de Graham Rowe & Co, Valparaíso.

Domingo 5 de Febrero

Fui a Quillota con el Sr. Ludford y su pequeña hija Sofia.

Lunes 13 de Febrero⁴³³

En la noche fui a la Logia “Bethesda” y envié una solicitud escrita para mi dimisión de la Logia, objeto abandonarla, ya que estoy a la expectativa de volver a Inglaterra, en breve.

Lunes 20 de Febrero⁴³⁴

Esta tarde fui a la Logia Bethesda, para un ascenso a 3^{er} grado.

Jueves 23 de Febrero⁴³⁵

Fui a la Logia “Aconcagua”, para la iniciación de 1^{er} grado de 2 (de sus miembros).

Viernes 24 de Febrero

Esta tarde, nuestro Comandante dio un gran baile a bordo. El buque estaba preparado y bellamente decorado para la ocasión. Cerca de 300 (personas) estuvieron a bordo.

429 No hay notas para el 27 y 28 de Enero de 1882.

430 Se refiere a Sir Edward James Reed (1830-1906), arquitecto naval británico. Fue quien diseñó entre otros, los blindados “Blanco” y “Cochrane” y el Acorazado “Prat”; además de muchos buques de guerra, tanto para la Royal Navy, como para otras marinas del mundo. El “Cochrane” recibiría su nueva artillería en 1888, junto con otras mejoras, en los astilleros de Hull, Inglaterra. Por su parte, el “Blanco” había hecho su propio periodo de refit y up-grade, entre 1884 y 1886, en el mismo lugar.

431 No hay notas entre el 30 de Enero y el 3 de Febrero de 1882.

432 Penton usa el término “bill up”.

433 No hay notas entre el 6 y el 12 de Febrero de 1882.

434 No hay notas entre el 14 y el 19 de Febrero de 1882.

435 No hay notas para el 22 de Febrero de 1882.

Marzo de 1882**Miércoles 1º de Marzo**⁴³⁶

Envié una carta para mi querida esposa y la segunda parte de la letra de cambio que mandé, el 4 de Febrero, por correo.

Jueves 2 de Marzo

Recibí una carta de mi querida esposa desde Southampton.

Domingo 5 de Marzo⁴³⁷

Por la tarde fui a Viña del Mar con el Sr. Ludford.

Domingo 12 de Marzo⁴³⁸

Fui a Quillota con el Sr. Ludford.

Lunes 13 de Marzo

Por la tarde fui a la Logia “Bethesda”.

Jueves 23 de Marzo⁴³⁹

Arribó la flota inglesa del Pacífico, con todos sus buques, consistentes en la (HMS) “Triumph”, “Champion”, “Thetis”, “Gannet”, “Kingfisher”, “Sappho” y “Mutine”. Me sorprendió recibir una nota del señor J. Blakers, que es el carpintero de la “Sappho”. Se dispararon salvas de saludo a la bandera chilena y fueron correspondidas, desde tierra, para saludar a la bandera inglesa.

Viernes 24 de Marzo de 1882

Mi Contrato termina hoy día. Fui a bordo de la (HMS) “Sappho” y vi a J. Blakers. No lo había visto por cerca de 17 años. También visité viejos amigos a bordo del (HMS) “Kingfisher” y la (HMS) “Champion”. Olvidé mencionar que el jueves 23, visité la Logia “Aconagua” y asumí el cargo.⁴⁴⁰

Viernes 31 de Marzo⁴⁴¹

El Comandante fue a Santiago. Tengo buenas esperanzas y expectativas, de que él traerá de vuelta algo definitivo sobre nuestra partida a Inglaterra. Eso espero. En la noche, visité de nuevo la Logia “Aconagua”. Había muchos hermanos visitantes de los buques ingleses. Entre ellos, estaba el Sr. J. Blakers de la (HMS) “Sappho”. Pasamos una noche muy agradable, después de pasar dos miembros a 2º grado. El 29 de marzo, envié una carta a mi querida esposa.

436 No hay notas entre el 25 y el 28 de Febrero de 1882.

437 No hay notas para el 3 y 4 de Marzo de 1882.

438 No hay notas entre el 6 y el 11 de Marzo de 1882.

439 No hay notas entre el 12 y el 22 de Marzo de 1882.

440 En la transcripción “took office”, que probablemente se refiera que asumí o lideré las ceremonias o los “servicios” ese día.

441 No hay notas entre el 25 y el 30 de Marzo de 1882.

Abril de 1882

Martes 4 de Abril de 1882⁴⁴²

Esta tarde fui a la Logia “*Armonía*”, por invitación, para el paso del Sr. ... (ilegible en el manuscrito original), Maestro de Escuela⁴⁴³ de la HMS “*Thetis*”, al segundo grado. Había un gran número de hermanos visitantes de los buques ingleses y pasamos una noche muy agradable. El Comandante Latorre llegó hoy de Santiago. Dijo que todo estaba listo para que nos fuéramos a Inglaterra; pero que pasará algún tiempo, antes de que todo esté arreglado para que nos vayamos.

(¿?) de Abril de 1882⁴⁴⁴

Está decidido que se pondrán nuevos cañones en el buque y estamos ocupados, viendo los detalles relacionados con eso.

Martes 11 de Abril

Fui a la Logia “*Armonía*”, para el ascenso a 3er grado de los Sres. Woodgate y Millton.

Sábado 15 de Abril⁴⁴⁵

Todo está preparado para irnos a Inglaterra. Envíe una carta, vía Panamá, para informarle a mi querida esposa.

Martes 18 de Abril⁴⁴⁶

Bajé a tierra, a la Oficina del Gobierno y obtuve nuestros pasajes de primera clase, para el viaje a casa.

Martes 25 de Abril⁴⁴⁷

Recibimos nuestras órdenes escritas o comisión, también una recomendación escrita del Comandante Latorre al Comandante Lynch⁴⁴⁸. Conocí a muchos amigos y tuve muchos viajes agradables con ellos. Por la tarde fui a bordo del “*Arica*” con Ludford, quien me presentó al jefe Steward, que es amigo suyo. También el señor Swain, el mayordomo, que yo conocía antes y que había pasado a primer grado en (la Logia) “*Bethesda*”, cuando yo estuve en Valparaíso, en el “*Huáscar*”.

442 No hay notas del 1º al 3 de Abril de 1882.

443 Tutor o Professor. Debe recordarse que la enorme mayoría de los marineros eran analfabetos y se embarcaban tutores y profesores para educarlos a bordo. Éste era el sistema Royal Navy; por su parte, el francés era de instrucción en tierra y entrenamiento a bordo. Esta diferencia y la disputa entre ambas escuelas, es la que se evidencia en Chile, con los múltiples cierres y aperturas de la Escuela Naval, entre 1845 y 1887. (Aporte de Fernando Wilson).

444 Penton omitió la fecha en esta nota.

445 No hay notas entre el 12 y 14 de Abril, ambas fechas inclusive.

446 No hay notas para el 16 y 17 de Abril de 1882.

447 No hay notas entre el 19 y el 24 de Abril de 1882.

448 Se refiere a Luis Alfredo Lynch Zaldívar (1834-1883) quien, siendo Capitán de Navío, fue enviado a Europa y se hallaba en París como Jefe de la Comisión Naval Chilena, cuando se produjo la Guerra del Pacífico, contra Perú y Bolivia. Durante el conflicto desarrolló una labor extraordinaria, incansable, inteligente y sagaz, cooperando con el Ministro Alberto Blest Gana, en París, en desbaratar los esfuerzos peruanos en la adquisición de buques y material bélico. (Fuente: Sitio Web Armada de Chile).

Miércoles 26 de Abril

Embarcamos todo nuestro equipaje, en nuestro 2do cúter⁴⁴⁹, les dijimos adiós a todos nuestros oficiales, y (luego) fui y tomé desayuno con mi viejo amigo Ludford. Después del desayuno, él me regaló un bonito reloj de bolsillo con cadena y una caja de lapiceras de oro, como un recuerdo de su parte. A las 3:30 pm, el Sr. Ludford, Jones y otros amigos, vinieron a bordo con nosotros para vernos y por supuesto, tuvimos muchos momentos agradables, gratos recuerdos y buenos deseos, terminando con champán. A las 9 pm, partimos de Valparaíso.

Jueves 27 de Abril de 1882

A medianoche, arribamos a Talcahuano y a Lota, al día siguiente.

Sábado 29 de Abril⁴⁵⁰

Dejamos Lota a las 6 am. Continúa un fuerte viento del Sur, pero se modera por la tarde. El buque va muy bien. Malestar en mi pecho, con una fuerte tos seca.

Domingo 30 de Abril

Buen tiempo, continúa un poco de viento. Lat. 40-56 S; Long. 74-52-31 W. Distancia recorrida 216 millas⁴⁵¹. Distancia a Punta Arenas, 943 millas. Distancia desde Lota 285 millas.

Mayo de 1882***Lunes 1º de Mayo 1882***

Lat. 44-53 S; Long. 76-42 W. Distancia recorrida 240 millas. Distancia a Punta Arenas, 724 millas. Desde Lota, 504 millas. Predomina viento de buen tiempo, todas las velas desplegadas, lluvia a intervalos.

Martes 2 de Mayo

Lat. 49-09 S; Long. 76-00 W. Distancia recorrida 258 millas. Distancia desde Lota, 762 millas. Distancia a Sandy Point o Punta Arenas, 466 millas. Fuerte viento de proa y lluvias continuas. Extremadamente frío.

Miércoles 3 de Mayo

Lat. 52-18 S; Long. 75-22-30 W. Distancia recorrida 192 millas. (Distancia) desde Lota, 954 millas. (Distancia) desde Punta Arenas, 274 millas. A las 3 pm, entramos a los canales. Buen tiempo, despejado y frío. Densa neblina con nieve. A las 7 pm, una tormenta nos obliga a detenernos hasta cerca de las 3 de la mañana siguiente.

449 Cúter: Un chinchorro impulsado a remos, velas o motor, utilizado para el transporte de pasajeros o de mercancías ligeras.

450 No hay notas para el 28 de Abril de 1882.

451 1 milla náutica equivale a 1.852 metros.

Jueves 4 de Mayo

Lat. 30-54-30 S; Long. 71-13 W. Distancia recorrida, 226 millas. (Distancia) a Punta Arenas, 48 millas. (Distancia) desde Lota, 1.180 millas. Buen clima, despejado y muy frío. A las 6 pm, anclamos en Punta Arenas.

Viernes 5 de Mayo

A las 4:30 am, dejamos Punta Arenas. Espléndido clima, pero muy frío. Lat. 52-35 S; Long. 69-40 W. (Distancia) a Montevideo, 1.289 millas. (Distancia) desde Punta Arenas, 61 millas. (Distancia) al extremo Este del Estrecho (de Magallanes), 50 millas. A las 6 pm, salimos del Estrecho (de Magallanes).

Sábado 6 de Mayo

Lat. 50-11 S; Long. 65-45 W. (Distancia) a Montevideo, 1.059 millas. Distancia recorrida, 230 millas. (Distancia) desde Sandy Point, 291 millas.

Domingo 7 de Mayo

Lat. 46-54 S; Long. 63-08 W. Distancia recorrida, 223 millas. (Distancia) a Montevideo, 836 millas. (Distancia) desde Sandy Point, 514 millas. La noche pasada hubo fuerte viento de proa y mar gruesa. Hoy día, aún se mantiene el viento, pero no tan fuerte. A las 8 pm, nos cruzamos con un vapor, que supusimos era el Vapor del Pacífico "*Iberia*", pero resultó ser un velero.

Lunes 8 de Mayo de 1882

Lat. 44-09 S; Long. 60-59-45 W. Distancia recorrida, 188 millas. (Distancia) a Montevideo, 648 millas. (Distancia) desde Sandy Point, 702 millas. Buen tiempo, viento favorable por la cuadra de babor.

Martes 9 de Mayo

Lat. 40-39 S; Long. 58-26 W. Distancia recorrida, 240 millas. (Distancia) a Montevideo, 408 millas. Distancia desde Sandy Point, 942 millas. Buen tiempo, viento favorable.

Miércoles 10 de Mayo

Lat. 37-01 S; Long. 56-04 W. (Distancia) a Montevideo, 163 millas. Distancia recorrida, 245 millas. (Distancia) desde Sandy Point, 1.187 millas.

Jueves 11 de Mayo

A las 12:30 am, arribamos a Montevideo. Descargamos nueces y frijoles; embarcamos ovejas para Río (de Janeiro). Embarcamos carbón y provisiones. Toda la noche trabajando.

Viernes 12 de Mayo

A las 3 am, dejamos Montevideo. Buen tiempo. (Situación) a las 12 am, Lat.34-52 S; Long. 54-30 W. Distancia recorrida, 88 millas. (Distancia) desde Montevideo, 84 millas. (Distancia) desde Río, 955 millas.

Sábado 13 de Mayo

Buen tiempo, viento por la proa. Lat. 31-56 S; Long. 51-20 W. Distancia recorrida 245 millas. Distancia a Río, 710 millas. (Distancia) desde Montevideo, 329 millas.

Domingo 14 de Mayo

Lat. 28-58 S; Long. 48-22 W. Distancia recorrida, 226 millas. (Distancia) a Río, 484 millas. (Distancia) desde Montevideo, 555 millas. Suave viento de proa, buen tiempo, se está poniendo más cálido.

Lunes 15 de Mayo

Lat. 25-49 S; Long. 45-45-45 W. Distancia recorrida, 244 millas. (Distancia) a Río, 240 millas. (Distancia) desde Montevideo, 799 millas. Buen tiempo, viento por la proa.

Martes 16 de Mayo

Arribamos a Río a las...⁴⁵²

Miércoles 17 de Mayo

A las 12:30 pm, dejamos Río. Sólo con pasajeros. Se está poniendo muy caluroso.

Jueves 18 de Mayo

Lat. 21-34 S; Long. 40-07 W. Distancia recorrida desde Río, 210 millas. Distancia a (Salvador de) Bahía, 532 millas.

Viernes 19 de Mayo de 1882

Lat. 18-12 S; Long. 38-27 W. Distancia recorrida, 223 millas. (Distancia) a Bahía, 309 millas. (Distancia) desde Río, 433 millas. Buen tiempo, no hay viento, muy caluroso.

Sábado 20 de Mayo

Lat. 14-39-58 S; Long. 38-28-30 W. Distancia recorrida, 212 millas. (Distancia) a Bahía, 97 (millas). (Distancia) desde Río, 645 (millas). Buen tiempo, pero muy caluroso.

⁴⁵² Incompleto en la transcripción.

Domingo 21 de Mayo

A las 1:30 am, arribamos a (Salvador de) Bahía y nos fuimos de nuevo, a las 1:30 pm. Buen tiempo, pero caluroso.

Lunes 22 de Mayo

Lat. 10-30-37 S; Long. 36-03-45 W. Distancia recorrida, 216 millas. (Distancia) a Pernambuco, 174 millas. Chubascos toda la noche y el día, pero muy caluroso.

Martes 23 de Mayo

A las 7 am llegamos a Pernambuco y a las 3.40 pm, nos fuimos de nuevo. Muy cálido. Unos minutos después de partir, mientras aseguraban el ancla de babor, el Contramaestre se cayó al agua. Gran efervescencia a bordo. Dos salvavidas fueron arrojados por la borda, a uno de los cuales él se pudo aferrar. Se arrió un bote, se pusieron los motores en reversa, fue recogido sin problemas y continuamos de nuevo. Viento por la amura de Estribor. Se cazan todas las velas del trinquete y las de popa.

Miércoles 24 de Mayo

Es el aniversario del cumpleaños de la Reina. Buen tiempo, pero muy caluroso. Lat. 5-17-21 S; Long. 33-20 W. Distancia recorrida, 190 millas. (Distancia) a Lisboa, 2.979 millas. Buen tiempo, se despliegan las velas cuadras.

Jueves 25 de Mayo

Buen tiempo, viento favorable. Lat. 1-53-23 S; Long. 31-51-47 W. Distancia recorrida, 226 millas. Distancia a Saint Vicent⁴⁵³, 1.198 millas. (Distancia) a Lisboa, 2.753 millas. (Distancia) desde Pernambuco, 416 millas. Alrededor de la medianoche cruzamos la Línea del Ecuador.

Viernes 26 de Mayo

La. 5-42-19 N; Long. 29-15-46 W. Distancia recorrida, 250 millas. (Distancia) a Saint Vincent. (Distancia) a Lisboa, 2.579 millas. (Distancia) desde Pernambuco, 750 millas. Buen tiempo, todas las velas desplegadas.

Sábado 27 de Mayo

Lat. 5-42-19 N; Long. 29-15-46 W. Distancia recorrida, 250 millas. (Distancia) a Saint Vincent, 716 millas. (Distancia) a Lisboa, 2.269 (millas). (Distancia) desde Pernambuco, 900 millas.

Domingo 28 de Mayo

Lat. 9-13-52 N; Long. 29-57-37 W. Distancia recorrida, 226 millas. (Distancia) a Saint Vincent, 490 millas. (Distancia) a Lisboa, 2.043 millas. (Distancia) desde Pernambuco, 1.126 millas.

⁴⁵³ Isla cercana a Barbados y a Granada, parte de la cadena denominada Las Granadinas. Actualmente es un país, que sólo en Octubre de 1979 se independizaría del Reino Unido.

Lunes 29 de Mayo de 1882

Lat. 12-31-17 N; Long. 26-50 W. Distancia recorrida, 208 millas. (Distancia) a Saint Vincent, 282 millas. (Distancia) a Lisboa, 1.835 millas. (Distancia) desde Pernambuco, 1.334 millas.

Martes 30 de Mayo

Lat. 15-38-20 N; Long. 25-32 W. Distancia recorrida, 202 millas. (Distancia) a Saint Vincent, 82 millas. (Distancia) a Lisboa, 1.633 millas. (Distancia) desde Pernambuco, 1.536 (millas). Buen tiempo y viento, cuando arribamos y anclamos en Saint Vincent, a las 10 pm.

Miercoles 31 de Mayo

A las 10:30 am, dejamos Saint Vincent. (Situación) a las 12 am, Lat. 17-03-43 N; Long. 24-57 W. Recorrimos 93 millas desde las 12 am del día anterior. (Distancia) a Lisboa, 1.540 (millas). (Distancia) desde Saint Vincent, 11 millas. Fuerte viento de proa, vientos alisios desde el Sur Este.

Junio de 1882**Jueves 1º de Junio de 1882**

Lat. 19-36 N; Long. 25-34-15 W. Distancia recorrida, 171 millas. (Distancia) a Lisboa, 1.369 millas. (Distancia) desde Saint Vincent, 182 millas. Buen tiempo, fuerte viento de proa y mar gruesa.

Viernes 2 de Junio

Lat. 22-18-45 N; Long. 21-56-46 W. Distancia recorrida, 187 millas. (Distancia) a Lisboa, 1.182 millas. (Distancia) desde Saint Vincent, 367 millas. Buen tiempo, viento de proa.

Sábado 3 de Junio

Lat. 25-28-47 N; Long. 20-01-47 W. Distancia recorrida, 218 millas. (Distancia) a Lisboa, 964 millas. (Distancia) desde Saint Vincent, 587 millas. Se mantiene el viento de proa.

Domingo 4 de Junio

Temprano esta mañana avistamos las Islas Canarias. Lat. 28-43-39 N; Long. 18-04-40 W. Distancia recorrida, 222 millas. (Distancia) a Lisboa, 742 millas. (Distancia) desde Saint Vincent, 809 (millas). Pasamos Palmas (de Gran Canarias) a las 2 pm. Viento de proa. He estado muy mal en estos últimos 3 días, incapaz de comer excepto muy poca comida. Creo que es hígado "*perezoso*"⁴⁵⁴ e indigestión.

454 El hígado perezoso es aquel que funciona de forma lenta y que no realiza sus funciones con normalidad. Sus síntomas son entre otros: Somnolencia y cansancio después de las comidas, Agotamiento y falta de energía, Indigestión y digestiones pesadas, Halitosis (mal aliento), Estreñimiento, Dolor de cabeza, Alteraciones del sueño, Ojeras, Aparición de manchas oscuras en la piel y Sudoración excesiva. (Fuente: Sitio web www.naturesan.net).

Lunes 5 de Junio

Lat. 31-40-49 N; Long. 15-30-41 W. Distancia recorrida, 222 millas. (Distancia) a Lisboa, 520 millas. (Distancia) desde Saint Vincent, 1.031 millas.

Martes 6 de Junio

Lat. 38-28-40 N; Long. 12-52-00 W. Distancia recorrida, 216 millas. (Distancia) a Lisboa, 305 millas. (Distancia) desde Saint Vincent, 1.264 millas. Fuertes vientos por la proa.

Miércoles 7 de Junio

Lat. 37-17-35 N; Long. 10-37 W. Distancia recorrida, 206 millas. (Distancia) a Lisboa, 98 millas. Fuertes vientos por la proa y mar gruesa, han reducido la marcha por la noche

Jueves 8 de Junio de 1882

A las 7 am, arribamos a Lisboa. El buque fue puesto en cuarentena, los pasajeros desembarcados y enviados a dependencias para la cuarentena o Lazaretos, aunque no hay enfermedad a bordo o en los puertos (que pasamos). Luego a las 4:45 pm, nos fuimos a embarcar carbón y carga. Fuerte viento de proa y mar gruesa.

Viernes 9 de Junio

Buen tiempo, vientos por la proa a lo largo de (toda) la costa de Portugal. Distancia recorrida hasta las 12 am, 140 millas. Lat. 40-42-21 N; Long. 9-24-30 W. Distancia desde Bordeaux, 575 millas.

Sábado 10 de Junio

Buen tiempo, viento por la amura de babor; a las 3 am se despliegan todas las velas. A las 4 am, pasamos Cabo Finisterre.⁴⁵⁵ Mar más bien gruesa, buque se mueve de manera considerable a veces. Lat. 43-43 N; Long 8-29 W. Distancia recorrida 208 millas. (Distancia) desde Bordeaux, 373 millas. (Distancia) desde Lisboa, 342 millas.

Domingo 11 de Junio

Lat. 44-56 N; Long. 3-41 W. Distancia recorrida, 218 millas. (Distancia) a Bordeaux, 155 millas. (Distancia) desde Lisboa, 560 millas. Buen tiempo, viento por la amura de babor, todas las velas desplegadas.

⁴⁵⁵ Finisterre (en gallego, Fisterra) es un cabo situado en la costa atlántica española, en el municipio gallego de Finisterre (La Coruña). En el año 2007, fue declarado como Patrimonio europeo. (Fuente: Wikipedia).

Lunes 12 de Junio

A las 5:30 am, arribamos y fondeamos en Pauillac⁴⁵⁶ para ir a Bordeaux y a las 12:45 pm, nos fuimos nuevamente, hacia Liverpool.

Martes 13 de Junio

Lat. 47-23 N; Long. 4-10-30 W. Distancia recorrida, 200 millas. (Distancia) a Liverpool, 446 millas. A las 11 pm, pasamos Cape Ushant. Viento por la amura de babor, vientos fuertes y mar gruesa toda la noche.

Miércoles 14 de Junio

Fuerte viento por la aleta de babor, mar gruesa. A las 10 am, pasamos Wolf Rock. Pasamos Land's End⁴⁵⁷ a las 11 am y desplegamos las velas del trinquete y las cangrejas. Lat. 50-13 N; Long. 5-49 W. Distancia recorrida, 199 millas. (Distancia) a Liverpool, 247 millas. Rumbo N.B.E (sic), Viento N.N.W.

Jueves 15 de Junio

Brisa leve toda la noche pasada. A las 8 am, frente a Holyhead. Hove a la 1 pm, demasiado tarde para cruzar la bahía. A las 6:30 pm, zarpamos otra vez para Liverpool. (Situación) a las 12 am: Lat. 53-29-45 N; Long. 3-58 W. Distancia recorrida 212 millas. (Distancia) desde Pauillac, 611 millas. Desembarqué en un remolcador. Todos saludaron al buque con 3 vítores y a las 9:30 pm, desembarcamos en la Casa de Aduanas. Me fui de la Aduana y a las 11:30 pm, llegué a la Estación de Ferrocarril de Lime Street, demasiado tarde para (tomar) un tren. Esperé hasta las 2:45 am del 16 (de Junio) y a las 9:30 am llegué a casa, en Greenwich. Gracias a Dios, larga espera para que esto por fin pasara.

Fin del Diario.

⁴⁵⁶ Pauillac está a medio camino entre Burdeos (Bordeaux) y la Pointe de Grave, a lo largo del estuario más grande de Europa: la Gironde. (Fuente: Wikipedia).

⁴⁵⁷ Land's End, que en español significa «fin de la tierra» o «finisterre», es un cabo y pequeño asentamiento en el oeste de Cornualles, Inglaterra. Se encuentra en la península de Penwith aproximadamente a 13 km al oeste- Suroeste de Penzance. (Fuente: Wikipedia).

ANEXO I

DOCUMENTOS CONTRACTUALES Y OTROS DE INTERÉS REFERIDOS A EDWIN PENTON

Edwin John Penton, al igual que los demás miembros de la Marina de Chile, debían legalizar su situación laboral con la institución, mediante contratos y en este caso particular, además con extensiones de los mismos. Gracias al invaluable apoyo del Archivo Histórico de la Armada, hemos podido dar con 4 documentos emitidos por el Ministerio de Marina, que nos ilustran sobre aquello; además de otros menesteres relacionados con el aumento de la “asignación a la familia” y con descuentos, que no le correspondían y finalmente, su tan ansiado “transbordo” a Inglaterra, casi al término de la guerra.

- El **Decreto del Ministerio de Marina del 20 de Marzo de 1880**, donde se prorroga por dos años más el contrato que Penton tenía vigente, desde el 29 de Abril de 1878. Cabe señalar que, tal como lo señala el decreto, el contrato original fue celebrado en Europa por el Ministro Plenipotenciario de la República de Chile en Francia y Gran Bretaña, don Alberto Blest Gana. En este decreto, también se menciona la extensión de prórroga a su buen amigo Juan (John) Wakeham. (Ref.: Archivo Histórico de la Armada. Fondo Armada de Chile. Sección Comandancia en Jefe de la Armada. Vol. 4 Decretos y Comunicaciones. Ministerio de Marina, Ene – Jun, 1880).
- **Decreto del Ministerio de Marina del 26 de Mayo de 1880**, en que Edwin Penton aumenta en “20 pesos mensuales”, la asignación dejada en favor de su esposa. Debemos recordar que él había solicitado que casi la totalidad de su sueldo fuese entregado a su esposa, directamente en Gran Bretaña, quedándose sólo con lo mínimo para sus gastos en Chile. (Ref.: Archivo Histórico de la Armada. Fondo Armada de Chile. Sección Comandancia en Jefe de la Armada. Vol. 4 Decretos y Comunicaciones. Ministerio de Marina, Ene – Jun, 1880).

- **Documento del 22 de Octubre de 1880**, donde el Ministerio de Marina confirma que no procede el descuento por “contribución mobiliaria según lei de 20 de Mayo de 1879”, ya que esto fue dispuesto después de la firma del contrato original de 1878 y no correspondería deducir ningún otro monto de los ya pactados. (Ref: Archivo Histórico de la Armada. Fondo Armada de Chile. Sección Comandancia en Jefe de la Armada. Vol. 6 Decretos y Comunicaciones. Ministerio de Marina, Oct – Dic, 1880).
- **Decreto del Ministerio de Marina del 12 de Abril de 1882**, en que se comisiona tanto a Edwin Penton como a John Wakeham, para trasladarse a Inglaterra, objeto prestar servicios en los buques de la República que se hallan en construcción en ese país. (Ref.: Archivo Histórico de la Armada. Fondo Armada de Chile. Sección Comandancia en Jefe de la Armada. Vol. 7 Decretos y Comunicaciones. Ministerio de Marina, Ene – Jun, 1882).

887.

1120

0451

301

no 850

República de Chile.
Ministerio de Marina

Santiago marzo 20 de 1880.

S.E. ha decretado lo que sigue:
N.º 455. En vista de lo espuesto en la nota que precede, decreto:

1.º Prorrogase por dos años el contrato celebrado por el Ministro Plenipotenciario de la República en Francia i Gran Bretaña con don Juan Walsingham i aprobado por decreto de 29 de abril de 1878, N.º 403, por el cual éste se comprometió a prestar sus servicios en la armada como comandante e instructor de artillería;

2.º Prorrogase por igual tiempo el contrato celebrado por dicho funcionario con don Edwin John Penton i aprobado por decreto de 29 de abril de 1878, por el cual éste se comprometió a prestar sus servicios en la Armada como carpintero, i asignase a este empleado el sueldo mensual de ochenta pesos que le será abonado durante el tiempo a que se refiere la presente próroga.

Los sueldos de estos empleados se deducirán en la forma siguiente:

El de Walsingham del ítem 1.º de la partida 9.ª del presupuesto de Marina, i el de Penton de sueldo mensual del ítem 9 de la misma partida i

Al punto del Sr. Walsingham.
Marzo 24 1880. N.º 899

veinte pesos mensuales restantes de la parti-
da 28 del mismo presupuesto.

Respón delos, Tómese razón i Comun-
quese.

Lo transcribo a V. para su conocimiento
i fines consiguientes.

Dios quèa V.

José Mandanilla

Al Comandante J. del
de Marina

C. S. N.º 1486

0739

N.º 1485

489

República de Chile.

Ministerio de Marina

Santiago, mayo 26 del 1880.

S. E. ha decretado por lo que sigue:

N.º 833 - En vista de lo expuesto en la solicitud que precede, la legacion de Chile en Francia i Gran Bretaña aumentará en veinte pesos mensuales la asignacion que el carpintero de la Armada Edwin Penton tiene impuesta a favor de su esposa, segun el contrato celebrado por esa legacion con dicho empleado.

Tómese razon i comuníquese."

Lo transcribo a U. S. para su conocimiento i demas fines.

Dios que a U. S.

José A. Audarilla

Al Comandante General de Marina

República de Chile.

Ministerio de Marina

N.º 3156

Santiago, octubre 22 de 1880

El Contador Mayor, informado a este Ministerio sobre las consultas que emierran las notas de N.º 1653, de 26 de junio último, dice con fecha de ayer lo que sigue:

“Loi de parecer que Edwin J. Pentou no está obligado a pagar la contribucion mobiliaria (lei de 20 de Mayo de 1879) por que Pentou sirve como carpintero 1.º en la Escuadra Nacional, por el salario mensual de sesenta pesos moneda chilena, pagados todos los meses en Inglaterra, segun contrato de 14 de febrero de 1878 que corre adpunto; i si faltaria a lo estipulado si de la expresada suma se dedujera cualquiera parte para satisfacer una contribucion establecida por lei posterior, que por lo mismo no puede considerarse incorporada en el contrato, i en la que, sin duda, no pensaron los contratantes.

Sobre el aumento de sueldo
Al Comt.º Gral. des

Comisario Colbo en
10.2.993

0149

que goza Bentón, según el Comisario
Principal, nada digo, porque no co-
nozco los terminos del "nuevo arreglo."

Lo digo a V.S. para su conocimiento
i demás fines, pretendiendo que la
opinion del Contador Mayor la hace
suya este Ministerio, i en consecuencia
cuyo arreglo a ellas se ha de proceder
en los ajustes del carpintero Bentón
dios que a V.S.

M. Garcia de la Huerta.

República de Chile.
Ministerio de Marina

Sec. 1.^a N.º 415

Santiago, Abril 12 de 1882.

S. E. ha decretado hai lo que sigue:

Sec. 2.^a N.º 199. En virtud.

de lo espuesto en el precedente oficio del Comandante en Jefe de la Escuadra, decreto:

1.^o Comisionase al endestable instructor de Artillería don Juan Wakeham i al carpintero 1.^o don Edwin J. Penton para que se trasladen a Inglaterra con el fin de prestar sus servicios en los buques de la República que se hallan en construcción en aquel país.

2.^o El endestable 1.^o de la Armada don Jorge Sewald que hai se encuentra en comision en Inglaterra, en virtud del decreto de 20 de Mayo próximo pasado, regresará a Chile a fin de incorporarse en el servicio de la Armada.

Tómese razon i comuníquese.

Lo que trascrito a Ud. para su conocimiento i fines consiguientes, haciendo presente a

Al Comandante

El Capitan de maru con
 Luis Aguirre el 12 de Abril 1882

Al Comandante Abril 12 de 1882. N.º 674

n a

0475

MS que el Comandante en Jefe de la
Escuadra debe poner a su disposicion a
los dos individuos mencionados en el Artº 1º
con el fin de que los contrate pasaje en los
vapores del Estrecho y los dirija a Inglaterra pa-
ra ir a ocupar el puesto que se les designa en
el decreto preinserto.

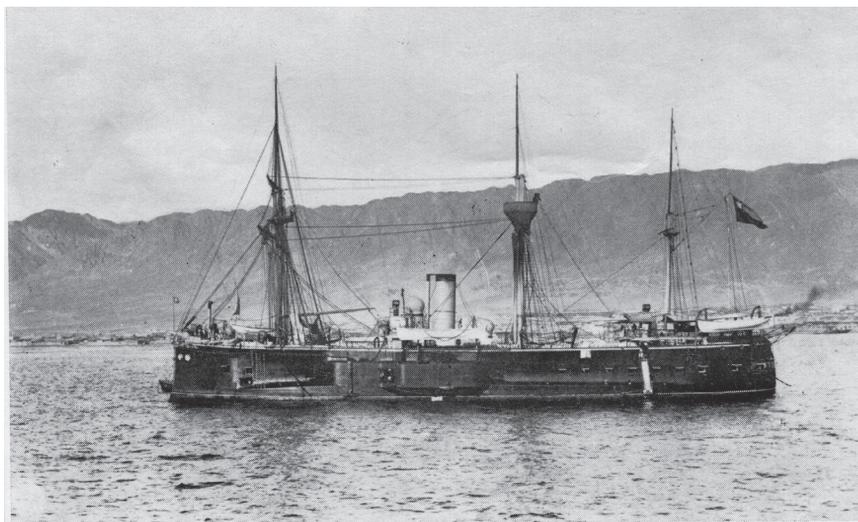
Dios guo. a MS.

Carlos Castellar

ANEXO II

FICHA TÉCNICA

FRAGATA BLINDADA “Almirante COCHRANE”



(Fotografía Gentileza del Archivo Histórico de la Armada de Chile)

Fue construida entre 1872 y 1874 en los Astilleros Earle's Shipbuilding & Engineering Co., de la ciudad de Hull en Yorkshire, Reino Unido. Llegó a Chile en 1874. Su gemelo(a) el “Blanco Encalada” (originalmente denominado “Valparaíso”), arribaría a Chile en 1876. Sacada al servicio con premura por los eventos que se preveían con Argentina, debió volver a Europa en Enero de 1877, para concluir con detalles pendientes desde 1874.

Era un buque de casco de hierro, aparejado como fragata, con cofas de combate en los mástiles. Tenía un espolón (ariete) en la proa y una chimenea. El cinturón de blindaje era de 9 pulgadas de espesor. Poseía un doble fondo bajo los paños, el motor y las salas de calderas, y el casco estaba forrado en madera y zinc. Por la ubicación de la artillería, se le denominaba como un buque de *“Batería Central”* o de *“Reducto Central”*; que a su vez, estaba compuesta de 6 cañones de 9 pulgadas (250 libras) y podía disparar con 4 piezas en caza y 2 en retirada.



*Vista del interior de la batería de cañones de 9” (250 libras) de la Fragata Blindada “Blanco”, gemela de la “Cochrane”. Dotación de la pieza en posición de fuego.
(Fotografía Gentileza del Archivo Histórico de la Armada de Chile)*

Entre 1888 y 1889, fue sometida a período de modernización en los Astilleros Earle, siendo rearmada con 6 cañones Armstrong de 8” RBL (retocarga), en reemplazo de los cañones Armstrong originales de 9” MRL (avancarga); adicionándosele además, 3 cañones Hotchkiss QF (Quick Fire) de 6 libras; 6 cañones rotatorios Hotchkiss de 37 mm y 3 TLT de 14”, uno a cada lado de la proa y uno en la popa. En cuanto a la propulsión, se le montaron nuevas calderas de cilindro y motores TE (Triple Expansión) horizontales de 4.300 hp, dando alrededor de 13,6 nudos.

Estuvo en servicio entre 1874 y 1933, aunque sus últimos 20 años fueron prácticamente como Buque Depósito e Insignia del Apostadero Naval de Talcahuano; es más, ya desde fines del siglo XIX y comienzos del siglo XX, alternó funciones como sede de la Escuela de Condestables, Ayudantes de Condestables, Artillería y Torpedistas de Preferencia. Se *“reintegra”* fugazmente al Servicio con motivo de la crisis con Argentina, en 1898 y vuelve a su función de albergar a la mencionada Escuela, en los períodos de 1905-1911 y 1913-1921.

Sus características generales (originales) eran las siguientes:

Desplazamiento	3.560 toneladas
Eslora	64 m (210 ft)
Manga	14 m (45 ft 9 in)
Puntal	7,7 m (25 ft 1 in)
Calado	Proa: 5,7 m (18 ft 8 in)
	Popa: 6,0 m (19 ft 8 in)
Potencia	3.000 HP (2 hélices)
Velocidad máxima	12,7 nudos

Principales Hitos en la vida del buque

- **1872-1874:** Construcción en Reino Unido
- **1874 (26 de Diciembre):** Llega a Chile.
- **1877 (Enero):** Viaje a Europa para completar detalles inconclusos desde 1874.
- **1878 (Nov):** Junto con el “*Blanco*” se dirigen a Lota, en preparación por eventual conflicto con Argentina.
- **1879 (14 de Febrero):** Ocupación de Antofagasta, junto con “*Blanco*” y la “*O’Higgins*”.
- **1879 (16 de mayo):** Zarpa junto con el resto de la Escuadra en demanda de la Escuadra peruana al Callao, acción que resultaría fallida.
- **1879 (10 de Julio):** Participa en el denominado 2º Combate de Iquique.
- **1879:** Es sometido a limpieza de casco y recorrida de tubos de calderas en Valparaíso, para recuperar su andar original.
- **1879 (08 de Octubre):** Como integrante de la “*División Ligera*” y al mando del CF. Juan José Latorre, tiene una función preponderante en la captura del Blindado de Ariete “*Huáscar*”.
- **1879 (02 de Noviembre):** Participa en el Desembarco de Pisagua.
- **1879 (22 de Diciembre):** Apoya el desembarco chileno en Curayaco, brindado protección a los buques de transporte de tropas.
- **1880 (27 Febrero):** Bloqueo de Arica.
- **1881 (15 de Enero):** Brinda Apoyo de Fuego Naval para la Batalla de Miraflores.
- **1888:** Por segunda vez, desde su arribo a Chile, parte a reparaciones y modernización a los Astilleros en UK. Trabajos incluyeron calderas, máquinas de triple expansión, cubierta, instalación de cofas blindadas, cambio de su artillería principal por 6 cañones de 210 libras; además se le instalaron 3 cañones de tiro rápido 4,7”, 6 ametralladoras Hotchkiss (37 mm) y 3 tubos lanza torpedos Whitehead. Buque regresa a Chile en Marzo de 1890.

- **1891:** Participa en la Guerra Civil como parte de las Fuerzas Congressistas. El 23 de agosto de 1891, participó en el combate contra los fuertes de Valparaíso, junto con el crucero "*Esmeralda*".
- **1893-1902:** Sede de la Escuela de Condestables, Ayudantes de Condestables, Artillería y Torpedistas de Preferencia.
- **1898:** Se "*reintegra*" brevemente a la Escuadra Activa motivada por la crisis con Argentina.
- **1900:** Se efectúa nuevo reacondicionamiento.
- **1905-1911:** Continúa funciones como Escuela de Condestables, Ayudantes de Condestables, Artillería y Torpedistas de Preferencia.
- **1913-1921:** ídem anterior
- **1922:** Buque Depósito e Insignia del Apostadero Naval de Talcahuano (creado en 1895).
- **1933:** Baja definitiva, luego de 59 años de Servicio.

ANEXO III

CUADRO COMPARATIVO DE MEDIOS NAVALES

Como una forma de poder comparar las características técnicas de los principales buques de guerra, que participaron en la denominada Campaña Naval y que se mencionan en el Diario de Penton, éstas se han consignado en el cuadro que aquí se presenta. Para el caso de la artillería era normal que, en algunos buques, ésta sufriera algunas modificaciones durante su vida de Servicio, cambiándose o incrementándose piezas; no obstante, se muestra la artillería con la que enfrentaron las primeras acciones en la Guerra del Pacífico.

No obstante, para la comparación de fuerzas o potenciales, el mero dato técnico, en ocasiones el guarismo “de fábrica”, no basta para poder establecer la superioridad o inferioridad de un buque o una fuerza naval respecto de otra. Componentes como el nivel de entrenamiento de las dotaciones, la calidad de los mandos, el estado operativo del buque al momento de la acción, resultan cruciales y esto se vio reflejado en la contienda. En cuanto a las dotaciones, éstas fueron incrementadas para la guerra y reforzadas con guarniciones de Artillería de Marina, de ahí que pueda haber discrepancias, según la fuente que se consulte. Por ejemplo la dotación del “Huáscar” era de 130 hombres, pero para el Combate Naval de Iquique había 195 hombres a bordo. Mismo caso para la Corbeta “Esmeralda”, que en los 201 hombres que figuran en el cuadro, está considerada la Guarnición de Artillería de Marina Embarcada (36 hombres), además de un número de hombres, dejados a bordo como “Depósito de Reemplazo de Bajas”, que era personal de reposición para las bajas que eventualmente sufriría la Escuadra, en su acción en el Callao. Muchos de ellos y tal como se consigna en el libro *“La Dotación Inmortal”* de Rivera y Sievers, Págs. 37 y 38, fueron desembarcados de sus buques de origen, por su corta edad, para continuar su instrucción en los buques que mantenían el bloqueo en Iquique.

Buque	Año Const.	Eslora	Desplazamiento	Artillería	Andar Maquinas	Dotación	Observaciones
Corbeta "Esmeralda"	1854/1856	54,86 (L) 58 mts (máx) 78 mts (bauprés)	850 tons	12 (40 lbs) 4 (32 lbs) 2 (6 lbs)	6 (3) Nudos 200 HP	201 h	Hundida en Iquique 21/05/79
Goleta "Covadonga"	1857/1859	48,5 mts	412 tons	2 (70 lbs) 2 (9 lbs)	7 Nudos 140 HP	104 h	Hundida en puerto peruano de Chancay 13/09/80
Blindados "Blanco" y "Cochrane"	1873/1875	64 mts	3.560 tons	6 (250 lbs) 4 (6 lbs) 1 Amet	12,7 Nudos 2.920 HP	242 h	"Blanco" fue hundido en Caldera 23/04/91
Cañonera "Magallanes"	1873/1874	60,9 mts	950 tons	1 (115 lbs) 1 (64 lbs) 1 (20 lbs)	10,5 Nudos 2.230 HP	200 h	En 1906 es traspasada a la MMN. En 1907 naufragó en Corral.
Corbetas "Chacabuco" y "O'Higgins"	1866/1868	66,14 mts	1.650 tons.	3 (150 lbs) 2 (70 lbs) 4 (40 lbs)	10 a 11 Nudos	200 h	
Fragata Blindada "Independencia"	1864/1866	65,53 mts	3.000 tons	3 (150 lbs) 12 (70 lbs) 1 (250 lbs) 2 (9 lbs) 2 Amet.	11 Nudos 1.500 HP	300 h	Varada en Punta Guesa 21/05/79. Es incendiada por su dotación.
Blindado "Huáscar"	1864/1865	59,43 mts (máx) 64,81 mts (bauprés)	1.745 tons.	2 (300 lbs) 2 (40 lbs) 1 (12 lbs) 1 Amet	11 Nudos 1.640 HP	195 h	Capturado por Chile en Batalla Naval de Angamos 08/10/79
Corbeta "Unión"	1864/1865	73,20 mts	2.016 tons	12 (68 lbs) 2 (70 lbs) 1 (9 lbs)	13 Nudos 2.700 HP	137 h	Varada e incendiada por los peruanos en El Callao 16/01/81
Corbeta "Pilcomayo"	1872/1874	52,1 mts	800 tons	2 (70 lb) 4 (40 lb) 1 Amet.	11,5 Nudos 1.080 HP	130 h	Capturada por los chilenos el 18/11/79

Notas:

- Las 4 piezas de 4.7" y los 4 TLT de 14" de los Fragatas Blindadas Chilenas, que aparecen en algunas fuentes, se agregaron una vez finalizada la GDP. Mismo caso con las ametralladoras de esos buques que, en 1879, sólo tenían 1 Ametralladora Nordenfelt de 1" de calibre.
- En cuanto a las esloras, especialmente de los buques a vela, es difícil precisar cuál de ellas es la que consignan las diferentes fuentes; pues además de existir los términos o conceptos de 'eslora máxima' y de 'eslora entre perpendiculares', se puede también o no tomar el bauprés con su botalón, incrementando el dato.
- Para el caso de la Corbeta "Unión", se ha considerado la artillería que tenía montada el 8 de octubre de 1879, la misma que varió en los meses siguientes.

ANEXO IV

PARTES OFICIALES SOBRE LA BATALLA NAVAL DE ANGAMOS (8 DE OCTUBRE DE 1879)

Dada la trascendencia que tuvo la Batalla Naval de Angamos, he decidido incluir como anexo a los relatos de Edwin John Penton, algunos partes oficiales, tanto chilenos como peruanos, que permiten hacer comparaciones entre lo descrito por nuestro relator y lo que oficialmente informaron en su momento, los mandos respectivos y otras instancias, como la del 1er Ingeniero del “Huáscar”, el Norteamericano Samuel Mac Mahon. Asimismo, resulta interesante y complementario, un “Memorandum” escrito en Septiembre de 1890, por quien fuera el último Comandante del “Huáscar” bajo bandera peruana, T1º Pedro Gáezon, donde se puede corroborar la deferencia y respeto observado por los vencedores, al abordar el mencionado buque, permitiendo la paciente rebusca y posterior hallazgo de los restos del Contralmirante Don Miguel Grau, junto con los honores que se le rindieron por parte de los chilenos. Asimismo, quedan algunas dudas sobre el real estado del buque, en especial de las máquinas después de la batalla que son narradas en otros textos, por cuanto éste se pudo ir por sus propios medios inicialmente a Antofagasta y luego de un periplo por varios puertos nortinos, arribó a Valparaíso, siendo reparado en un tiempo récord y puesto de nuevo en servicio, en un poco más de 2 meses.

Parte Comandante de la Fragata Blindada “Cochrane”

Comandancia del buque Almirante Cochrane
Mejillones, Octubre 8 de 1879.

Anoche, momentos después que dejara V.S. 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 más cercana.

Para cumplir debidamente estas instrucciones, salíamos de Mejillones a la media noche, alcanzando a las 4 AM., de hoy al punto preciso de nuestra estadía.

Al aclarar el día se avistó un buque que nos demoraba al S.S.E., i sucesivamente un segundo cercano al primero; ambos, por lo visible que se iban haciendo, los supuse de buques sospechosos, i en previsión de que fuesen enemigos, ordené desde luego levantar la mayor presión posible. Momentos después, nuevos humos, que aparecían en la misma dirección no me dejaban duda alguna que los buques Blanco i Covadonga perseguían en su retirada al Norte a los de la marina peruana Huáscar i Unión. Incontinenti ordené forzar las máquinas, gobernando a la vez rectamente sobre Punta Angamos, donde creía poder cortarles su derrota, obligándolos a empeñar el combate.

Apercibidos de nuestra maniobra, el enemigo, que al principio se mantuvo a rumbo, seguro a la superioridad de su marcha, comenzó a dar muestras de sorpresa una vez descubierto su error. Después de cambiar dos o tres veces la derrota, la Unión, destruyendo el convoi, enmendó su proa al Norte i siguió esa dirección a todo vapor, en tanto que el Huáscar, al parecer, se disponía a aceptar el combate.

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

Persistiendo por mi parte en la maniobra que había emprendido, reconocía, al estar a 2.300 metros del monitor peruano, que éste me presentaba sus cañones abiertos tres cuartas de nuestra proa, por estribor. Esto no obstante, proseguí a cortarle su rumbo, en la convicción que buscaba oportunidad de escapar. Eran entónces las 9 h. 20 m. A. M.

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 espolón, 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 2.200 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 450 metros.

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

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 conseguiría 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 ligereza hacia nosotros. Eran, a la sazón las 10 h. 25 m. 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 200 metros a que estaba a 1.200. Ordené entonces forzar cuanto era posible nuestras máquinas, a la vez que el Huáscar, desesperado tal vez de escapar a las fuerzas que ahora lo combatían, 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, alcanzando su popa, a pasar franca de nuestro espolón cinco metros distante. Se aprovechó esta circunstancia para disparar una de nuestras piezas con puntería por depresión.

Como el Huáscar continuara jirando sobre estribor, el Blanco, que más atrás que nosotros, hacía el mismo rumbo que anteriormente el Cochrane, aprovechó el momento para también espolonearlo, operación que todavía, una vez más, intentamos sucesivamente ambos blindados, pero sin alcanzar el objeto propuesto. Mientras tenían 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 h. 55 m. A. M., terminándose así este combate después de una resistencia tenaz i vigorosa.

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

45 granadas Pallisser de 9 pulgadas.	12 id. Shrapnell de 7 libras.
12 id. de segmento de 20 libras.	560 cápsulas de ametralladora.
4 id. dobles de 7 libras.	1.000 id. de rifle.

Nuestras punterías en jeneral fueron correctas i desastrosos 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 destruyó el camarote del comandante, parte de la sala 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 destruyó 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 ningún 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 también algunos botes.

Las bajas experimentadas en nuestra tripulación son las siguientes:

Herrero 1º Pedro Espinosa, herido gravemente por astillazos 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 Díaz, 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 V.S. del comportamiento observado por los señores jefes, oficiales i tripulantes del buque de mi mando. Por el momento me limito a anticipar a V.S. que, en jeneral, la conducta de mis subordinados ha sido digna de los mayores elogios.

Dios guarde a V.S.

J. J. Latorre.

Al señor Comandante en Jefe de la Escuadra.

Parte del Capitán de Fragata Manuel Melitón Carvajal¹

San Bernardo, Octubre 16 de 1879.

Señor Contraalmirante Comandante General de las Baterías y fuerzas de la Plaza de Arica.

El 30 del mes pasado a las 4.40 a.m. zarpó de ese puerto el monitor "*Huáscar*" convoyando hasta el de Iquique al transporte *Rímac*, que conducía la División mandada por el señor general Bustamante. Encontramos durante el trayecto el vapor de la carrera frente al puerto de Mejillones y fondeamos en Iquique a las 4.20 p.m.

Inmediatamente se procedió al desembarque de la División, y terminado éste, zarpamos a las 4 a.m. del 1º del corriente en compañía del "*Rímac*" y de la "*Unión*" que había entrado al puerto en la tarde del día anterior.

Una hora después de acompañar al "*Rímac*" en su viaje al Norte, el "*Huáscar*" y la "*Unión*" hicieron rumbo al Oeste, y después de separarse algunas millas de la costa se dirigió al Sur.

El 4 del presente a las 9 a.m. avistamos un vapor que navegaba para el Norte, próximo a la costa; fuimos en su reconocimiento, y resultó ser el "*Chala*" de la Compañía Inglesa.

Terminado el reconocimiento hicimos rumbo a Sarco y llegamos a éste a las 10.30 a.m. En dicha caleta se encontraba fondeado el bergantín-goleta "*Coquimbo*" con pabellón inglés; pero registrados sus papeles, se vino en conocimiento que anteriormente al estado actual de la guerra éste enarbolaba la bandera chilena, y había obtenido permiso del cónsul británico en Coquimbo con fecha posterior a la declaratoria de guerra, el certificado provisional del registro para enarbolar el pabellón inglés. Por estos motivos y continuando el buque en ejercicio del mismo tráfico que había tenido antes del cambio de pabellón, fue remitido al Callao a cargo del Teniente 1º graduado don Arnaldo Larrea, con dos aspirantes y siete

¹ Se embarcó el 16 de mayo de 1879 a bordo del monitor "Huáscar", comandado por el Capitán de Navío Miguel Grau, en calidad de secretario y, al poco tiempo, fue nombrado Jefe del Estado Mayor de la Comandancia General de la Primera División Naval. Por disposición de Grau, asumió el mando del transporte "Rímac", que había sido capturado a la armada chilena el 23 de julio de 1879 y condujo a los prisioneros chilenos a Arica. Cumplida esta misión se reembarcó en el "Huáscar" y participó en el combate de Angamos, el 8 de octubre de 1879 en el que, tras la muerte sucesiva del Almirante Grau y del capitán de corbeta Elías Aguirre debido a los bombardeos de la escuadra chilena en dicho combate, asumió la dirección del Estado Mayor, hasta que fue herido por las esquirlas de una granada que le produjeron una ceguera transitoria. Luego de ser abordado el monitor "Huáscar" por los marinos chilenos, fue hecho prisionero y conducido al hospital de Santiago de Chile. Se benefició del canje de prisioneros del 31 de diciembre de 1879, que le permitió regresar al país. (Fuente: www.mcnbiografias.com)

individuos de tripulación, a fin de que en ese puerto se la someta al juicio de presa respectivo. El capitán del buque y los individuos de tripulación fueron trasladados al "*Huáscar*" por vías de precaución.

A las 3.30 p.m. dejamos el bergantín a la vela con rumbo a su destino y continuamos para el Sur.

El 5 del presente, a la 1.30 a.m. estuvimos en el fondeadero del puerto de Coquimbo y permanecemos en él una hora sin que nuestra presencia fuese descubierta. Se hallaban allí la fragata de guerra Norteamericana "*Pensacola*" y la corbeta de S. M. B. "*Thetis*". Después de este reconocimiento salimos del puerto y nos dirigíamos al Sur, haciendo rumbo a Tongoy, donde encontramos y reconocimos al "*Cotopaxi*" de la Compañía Inglesa, que pocos momentos después se dirigió al Sur.

A las 12.30 p.m. avistamos un vapor que atravesaba por la boca del puerto indicado y salimos en su demanda. A la 1.30 nos comunicamos con él y resultó ser el vapor "Ilo", de la carrera, que se dirigía al Norte.

Después de este reconocimiento permanecemos aguantados frente al puerto de Coquimbo con el objeto de hacer algunas reparaciones a la máquina del "*Huáscar*" y terminada dicha operación a las 5 p.m. navegamos algunas millas hacia el N.O. para separarnos de la costa y en seguida hicimos rumbo al Norte.

A las 10 p.m. del mismo día se avistó una luz por la proa, nos aproximamos a ella y teniéndola al costado media hora después, pudimos reconocer que era un vapor de la carrera que se dirigía al Sur.

A las 12 del 8 del que rige, divisamos las luces del puerto de Antofagasta e hicimos rumbo sobre ellas. A la 1 a.m. del 8 arribamos al fondeadero y después de reconocerlo durante una hora salimos de la bahía a reunirnos con la "*Unión*", que había quedado en la boca del puerto, lo que conseguimos a las 3.15 a.m. y nos poníamos a rumbo por el Norte cuando avistamos por la proa tres humos; nos acercamos lentamente a ellos para reconocerlos, y comprendiendo que eran buques enemigo, entre los cuales se cambiaban señales, hicimos rumbo al S.O. para separarnos de la costa y de la dirección de ellos. Al amanecer pudimos reconocer perfectamente al "*Blanco Encalada*", la "*Covadonga*" y el "*Matías Cousiño*" del primero de los cuales nos separaba una distancia como de seis millas. El "*Blanco*" y la "*Covadonga*" nos siguieron en caza, habiéndose dirigido el "*Matías Cousiño*" para Antofagasta.

Puestas las máquinas a toda fuerza, el "*Huáscar*" con su andar de diez y tres cuartos de milla, logró pronto hacer proa sucesivamente al Oeste y al Norte

quedando con su derrota libre hasta este lado, pero siendo perseguido por los buques antes mencionados. Así continuamos cuando a las 7.15 a.m. avistamos por el N.O. tres humos y pocos minutos después pudimos reconocer en ellos al “*Cochrane*”, la “*O’Higgins*” y el “*Loa*” que hacían rumbo a cortar nuestra proa. Se mandó entonces forzar la máquina para evitarlo, ganando camino hacia el Norte antes de ser cortados. La “*Unión*” que venía por nuestra cuadra de babor pasó a la de estribor y merced a su andar avanzó al Norte. No sucedió así con el “*Huáscar*” a pesar de los esfuerzos que se hicieron con tal objeto de suerte que a las 9 y 40 a.m. siendo inevitable el encuentro afianzamos nuestro pabellón disparando los cañones de la torre sobre el *Cochrane* a mil metros de distancia.

El “*Blanco*” y la “*Covadonga*” venían a seis millas por nuestra popa; la “*O’Higgins*” y el “*Loa*” se dirigieron a cortar el paso a la “*Unión*”. El “*Cochrane*” no contestó inmediatamente a nuestros disparos, sino que estrechó su distancia merced a que traía mayor andar que nosotros, de manera que sólo cuando estuvo a doscientos metros por babor hizo sus primeros disparos; perforó el blindaje del casco, de la sección de la torre, a un pie sobre la línea de agua y el proyectil estalló dentro de esta sección sacando doce hombres de combate; otro de ellos cortó el guardín de babor de la torre de combate y nos obligó a gobernar con aparejos.

Como diez minutos después de haber recibido estas averías sufrimos otra de mayor consideración. Un proyectil chocó en la torre del comandante, la perforó y estallando dentro hizo volar al Contraalmirante señor Grau, que tenía el mando del buque, y dejó moribundo al teniente 1º don Diego Ferré que le servía de ayudante.

Tomó entonces el mando del buque el Segundo Comandante Capitán de Corbeta Elías Aguirre, y bajo sus órdenes se continuó el combate cada vez más tenaz y sostenido. Las dificultades del gobierno no permitían al “*Huáscar*” mantener una dirección constante, de manera que sólo aprovechaba parte del andar que le producía la máquina; esto fue causa de que el “*Blanco*” y la “*Covadonga*” llegasen a estrechar su distancia hasta ponerse a 200 metros por la aleta de estribor. En esta situación, no contando ya el “*Huáscar*” con la ventaja de su andar y encerrado entre los blindados, a la par que dirigió sus fuegos sobre el “*Blanco*” viró para embestirlo con el espolón, ataque que fue prontamente evadido y que dejaba al buque a merced de la buena puntería de los blindados y aún de la “*Covadonga*”. En estas circunstancias, el que suscribe, que se encontraba al costado del cañón derecho de la torre, fue herido por los destellos de una bomba que penetró en la torre y estalló dentro de ella, e imposibilitado de continuar por sí mismo las demás circunstancias del combate fue conducido a la sección de la máquina donde se le prodigaron las atenciones que su estado exigía.

El parte adjunto del teniente 1º don Pedro Gáezon, en quien recayó por ordenanza el mando del buque, a consecuencia de la muerte del Segundo

Comandante Aguirre y del estado en que se encontraba el que suscribe, dará a V. S., los detalles de la manera como llegó a su fin este reñido y desigual combate.

El “*Huáscar*” cayó en poder del enemigo cuando no le fue posible continuar su resistencia, inutilizados los cañones, roto su timón y diezmada su tripulación.

Como último recurso se abrieron completamente las válvulas para sumergir el buque y si hubiera conseguido este resultado si al llegar al costado del “*Huáscar*” las embarcaciones del enemigo, hubiera sido posible resistirlo de algún modo. No siendo esto así, sus tripulantes tomaron posesión del buque, detuvieron su sumersión cuando ya tenía cuatro pies de agua en sus fondos, extinguieron algunos incendios que aún se conservaban a proa y popa del buque y finalmente lo condujeron a Mejillones, no sin algunas dificultades, favorecidos por la tranquilidad en que se hallaba el mar. Todos los tripulantes que, heridos en su mayor parte, sobrevivían, fueron tomados prisioneros y transbordados a los blindados donde se les prodigó la más exquisita consideración y asistencia.

Antes de terminar séame permitido expresar a V. S. el profundo sentimiento que ha causado en los oficiales y demás tripulantes del monitor “*Huáscar*” la irreparable muerte del valiente Contraalmirante don Miguel Grau y de sus dignos subordinados el Capitán de Corbeta don Elías Aguirre, y los Tenientes Primeros don Diego Ferré y don Melitón Rodríguez, a quienes he tenido ocasión de ver desaparecer cumpliendo hasta el último con su deber, y recomendar asimismo a la consideración de V. S. el valor, entusiasmo y serenidad que durante este desigual combate ha distinguido a los oficiales y demás tripulantes del “*Huáscar*”.

Adjunto encontrará V. S. la lista de presentes a bordo durante el combate, igualmente que la de muertos y heridos.

En el puerto de Mejillones quedaron el Teniente 2º don Enrique Palacios, el cirujano Mayor doctor don Santiago Távara y varios de la tripulación que por el mal estado de sus heridas, no ha sido posible trasladar a este lugar. Los demás heridos se encuentran en Valparaíso, en Santiago y en esta población conforme al estado de su gravedad.

Todo lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. S. a fin de que, por su digno órgano, llegue al Excelentísimo señor General Supremo Director de la Guerra.

Dios guarde a V. S. señor Comandante General.
Manuel Melitón Carvajal

Parte oficial del
Teniente 1º AP Pedro Gárezon Thomas,
último comandante del BAP “Huáscar”

Comandancia Accidental del Monitor Huáscar
Antofagasta, Octubre, 10 de 1879
A bordo del Copiapó
Señor Capitán de Fragata
Manuel Melitón Carvajal.

Señor capitán:

Tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. los hechos ocurridos a bordo del monitor Huáscar, durante el combate que sostuvo con los blindados chilenos Blanco Encalada y Cochrane i goleta Covadonga el 8 del actual, frente a Punta Angamos i después de la lamentable pérdida del señor Contraalmirante don Miguel Grau, de haber usted caído herido, i muerto el segundo comandante, Capitán de Corbeta don Elías Aguirre, el oficial de detall don Diego Ferré teniente 1º, i el de igual clase don Melitón Rodríguez.

En este momento el Huáscar se encontraba sin gobierno por tercera vez, pues las bombas enemigas, penetrando por la bobadilla, habían roto los aparejos y cáncamos de la caña, lo mismo que los guardines de combate y varones de cadena del timón. Estas bombas al estallar ocasionaron por tres veces incendio en las cámaras del comandante i oficiales, destruyéndolas completamente. Otra bomba había penetrado en la sección de la máquina, por los camarotes de los maquinistas, produciendo un nuevo incendio i arrojando los mamparos sobre los caballos, que pudieron continuar en movimiento, por haberse arreglado con la debida actividad los destrozos que cayeron sobre ellos. También tuvimos otros dos incendios, uno bajo la torre del comandante i el otro en el sollado de proa.

En este estado i siendo de todo punto imposible ofender al enemigo, resolví de acuerdo con los tres oficiales de guerra que quedábamos en combate, sumerjir el buque antes de que fuera presa del enemigo, i con tal intento mandé al Alférez de Fragata, don Ricardo Herrera, para que en persona comunicara al primer maquinista, la orden de abrir las válvulas, la cual fue ejecutada en el acto. Habiendo sido para ello indispensable parar la máquina, según el informe que acompaño de dicho maquinista.

Eran las 10.10 A.M., cuando se suspendieron los fuegos del enemigo. El buque principiaba ya a hundirse por la popa y habríamos conseguido su completa sumersión si la circunstancia de haber detenido el movimiento de la máquina, no hubiera dado lugar a que llegaran al costado las embarcaciones arriadas por los buques enemigos, a cuya tripulación no nos fue posible rechazar por haber sido inutilizadas todas las armas que teníamos disponibles. Una vez a bordo los oficiales que las conducían, obligaron a los maquinistas, revólver en mano, a cerrar las válvulas, cuando ya teníamos cuatro pies de agua en la sentina i esperábamos hundirnos de un momento a otro; procedieron activamente a apagar los varios incendios que aún continuaban, i nos obligaron a pasar a bordo de los blindados junto con los heridos.

El número de proyectiles que ha recibido el buque no se puede precisar, pues apenas ha habido sección que no haya sido destruida, haciendo imposible un examen detenido por la aglomeración de destrozos i el poco tiempo de que hemos podido disponer para ello.

Antes de concluir creo de mi deber manifestar que todos los oficiales i tripulantes del buque se han distinguido por su entusiasmo, valor i serenidad en el cumplimiento de sus deberes.

Debo manifestar igualmente que cuando los oficiales i tripulación de los botes subieron a la cubierta del buque, encontraron el pico caído por haberse roto la driza de cadena que lo sostenía, de manera que el pabellón que pendía de él i que había sido izado por segunda vez, se encontraba en la cubierta, cuya circunstancia la hice notar al Teniente 1º, señor Toro del Cochrane i a otros oficiales cuyos nombres no recuerdo.

Todo lo que tengo el honor de poner en su conocimiento de usted para los fines a que haya lugar.

Dios Guarde a usted, señor Comandante
Pedro Gárezon

Parte oficial de Samuel Mac Mahon, Primer Ingeniero del monitor “Huáscar”

Al Ancla, Antofagasta, octubre 10 de 1879

A bordo del Copiapó

Señor Teniente 1º Comandante Accidental del monitor Huáscar

Señor Comandante:

En cumplimiento de mi deber, tengo el honor de poner en conocimiento de Ud. todo lo ocurrido en el departamento de la máquina durante el combate con los blindados chilenos i la goleta Covadonga el 8 del presente.

A las 4 A.M., recibí orden de ir a tomar fuerza con la máquina, porque algunos buques estaban a la vista; aumenté el andar a 60 revoluciones, teniendo 25 a 26 libras de vapor.

A las 5.40 A.M., recibí orden del señor contra-Almirante Grau para disminuir el andar. Desde esta hora hasta cerca de las 8.30 A.M., la máquina iba de 25 a 24 revoluciones por minuto.

El blindado Cochrane y dos buques más se avistaron por el Norte cerca de las 7.30 A.M., pero a distancia que sólo se veían los humos i no mui claros; por eso el señor contra-Almirante Grau, creyendo sin duda pasar claros sin aumentar el andar, no me dio orden para ello.

A las 8.30 A.M., me llamó el señor contra-Almirante i me ordenó que fueran tres a cuatro revoluciones más; después de dar las órdenes necesarias subí a la cubierta para ver la posición de los buques enemigos i vi, en efecto que el blindado Cochrane nos ganaba acercándose notablemente; volví a la máquina i di orden para hacer todo el vapor posible, teniendo ya bien seguras todas la válvulas de seguridad para dar la mayor presión i entonces tuvimos de 25 a 30 libras de vapor; lo que con 26 a 27 pulgadas de vacío daba la máquina de 60 a 63 revoluciones. Si el buque hubiera estado con sus fondos limpios habría andado doce o más millas en lugar de once, que, en mi concepto, es lo más que ha andado el buque.

La primera bomba que tuvo efecto en el departamento de la máquina fue por el costado de babor, en mi camarote, rompiendo la lumbrera y echándola encima de los caballos, así como también una porción de tornillos y pernos del blindaje, produciendo un incendio en dicho lugar. La segunda se llevó el cubichete de la máquina arrojando encima de los caballos una lluvia de trozos de madera. La tercera vino de popa, por la cámara de oficiales, trayendo gran cantidad de astillas

i mamparos rotos a la máquina. La cuarta vino por el costado de estribor al centro del departamento, reventando dentro, rompiendo los camarotes de dicho lado i destruyendo todo el departamento; esta bomba dejó algunos muertos e hirió a otros, entre los que se encontraba el doctor Távara y el señor John Griffche, capitán de la presa Coquimbo. En ese momento la máquina estaba completamente cubierta de trozos de madera, fierro i camas. Gracias a la providencia no hubo ninguna avería en la máquina; durante este tiempo todo el departamento estaba lleno de humo, procedente del incendio ocasionado por las bombas. En la sala de fuegos no hubo avería material, pero a causa del número de bombas que habían reventado en su interior la chimenea estaba llena de humo i de hollín, haciendo imposible ver los indicadores de vapor i de agua de las calderas. Como las cámaras estaban demolidas, fue necesario mandar abajo a los heridos; la mayor parte de ellos fueron puestos en las carboneras de proa.

El Capitán de Fragata señor Carvajal fue conducido con dos o tres más al pañol de la máquina. En este estado i viendo los oficiales que era imposible la salvación del buque, recibí orden personal i privada del Alférez de Fragata don Ricardo Herrera, para abrir las válvulas i echar el buque a pique, cuya orden la ejecuté en el acto, con toda la actividad i deseos posibles, sacando todos los heridos de abajo. Después de esto tuve que parar la máquina para sacar las puertas de los condensadores; pero no tuve tiempo suficiente para concluir de sacarlas, pues fuimos abordados i tomados prisioneros; en ese momento el buque tenía tres o cuatro pies de agua en la sentina superior; en pocos momentos más iba a comenzar a entrar agua por los agujeros de las bombas enemigas i el buque su hubiera ido violentamente a pique. Yo i el segundo ingeniero fuimos amenazados con revólver al pecho, diciéndonos que moviésemos la máquina i sacásemos el agua; nosotros rehusamos el hacerlo por ser prisioneros de guerra; pero nos dijeron que los ingenieros del Rímac habían sido forzados a entregar la máquina bien i que nosotros teníamos que hacerlo so pena de morir.

No concluiré sin manifestarle que he tenido gran placer al ver el entusiasmo, valor i disciplina de mi jente; todos han cumplido con su deber hasta el último momento, particularmente el segundo ingeniero señor Thomas Hughes, a quien había encargado del cuidado de todos los maquinistas i de la jente de la parte de abajo, i no subió hasta que vio que el agua estaba cerca de las hornillas.

Es cuanto en verdad i justicia puedo decir para los fines consiguientes.

Dios Guarde a usted

Samuel Mc Mahon
Primer Ingeniero

Memorando del Teniente 1° Pedro Gárezon Thomas

Después de abordado el Huáscar, por embarcaciones al mando de tenientes del Cochrane y del Blanco Encalada, yo me negué a ser conducido prisionero con los únicos tres oficiales de Guerra de la dotación que quedaron conmigo en combate; tenientes segundos SS. Canseco y Santillana y alférez Herrera. La razón fue por no haber encontrado hasta esos momentos (11h 50 a.m.) los restos del Contraalmirante Grau y haber sido yo, el último en quien había recaído el mando del buque.

El primer teniente señor Simpson, que era el jefe de los que abordaron el Huáscar, me manifestó con su silencio que podía continuar a bordo, y, en efecto, todos los demás fueron conducidos prisioneros a los blindados, y yo permanecí a bordo hasta las 4 o 5 de la tarde.

Cuando las dos bombas enemigas destruyeron la torre del comandante, cayó un cuerpo a la cubierta del sollado de la torre de combate y a la voz de ¡ha muerto el comandante!, ese cuerpo fue llevado a la cámara. Por el humo que cubría todo el sollado y pasajes de combate, no se pudo reconocer el cadáver, así es que durante el combate estábamos en la creencia de que el cadáver del Contraalmirante estaba en la cámara de popa.

Cuando me quedé solo, me dirigí inmediatamente a la cámara de popa y todos mis trabajos fueron inútiles: entre todos los cadáveres no se encontraba el que yo buscaba.

Momentos después se acercó a mí el primer teniente señor Goñi (hoy comandante del Blanco); me preguntó por lo que yo con tanto interés buscaba, y le contesté: lo he buscado en las dos cámaras, el cuerpo que trajeron fue del primer teniente Ferré, el cual se ha encontrado íntegro, vamos a la torre del comandante a buscarlo, a lo que me respondió Goñi: “Aguardemos un momento para que acaben de apagar el incendio en la torre”.

Media hora después, se acercó un marinero donde su teniente Goñi y le dijo que ya podíamos pasar a la torre. Con este aviso salimos a la cubierta; Goñi se quedó al costado de la torre y al lado de afuera, y yo penetré en ella por el lado de babor y por el gran boquete que habían abierto las dos bombas enemigas que atravesaron la torre del Comandante, en la dirección de la amura de estribor a la aleta de babor.

Rebuscando los escombros dentro de la torre encontré, confundido con las astillas de madera y pedazos de fierro, que ahí existían, al lado de estribor y como a la altura de un metro, un trozo de pierna blanca y velluda, sólo desde la mitad de la pantorrilla al pie, el que estaba calzado con botín de cuero; y la capellada del botín había desaparecido, como si se la hubiese cortado cuidadosamente con una cuchilla muy fina sin dañarse la suela ni las uñas de los dedos que estaban completamente desnudos; por la situación de ellos conocí que era pierna derecha; esto fue todo lo que encontré de 4 a 5 de la tarde.

Como el teniente Goñi se hallaba en la cubierta y al costado de la torre esperando el resultado, le pasé por encima de la torre el único resto que quedaba de nuestro Contraalmirante; él llamó entonces a un sargento y la pierna fue envuelta en un pabellón de bote.

En una falúa del Blanco nos embarcamos las tres personas que fuimos autores de esta triste escena y conducimos, a bordo de dicho buque, ese pedazo de la patria querida.

El teniente Goñi, que tanto interés manifestó porque se recogieran, fue desde ese momento el custodio de ellos, y se colocaron dentro de un aparato con alcohol a bordo del Blanco.

Esa misma noche nos trasladaron del Blanco al transporte Copiapó, y al día siguiente, el jueves 9, me mandó el Comandante General señor Riveros, a un oficial para decirme que nombrara a uno de mis oficiales para que pusiera en tierra, (Mejillones de Bolivia), las marcas correspondientes a los cadáveres que se iban a sepultar. Yo envié a esa comisión al inteligente contador Juan Alfaro, y a su regreso me dio parte de que todos los cadáveres quedaron sepultados y que los restos del Contraalmirante quedaban en una cajita, habiéndose puesto como distintivo una cruz de madera con letras negras. El teniente Goñi dejó también marcado ese sitio con una banderita peruana.

Los cadáveres de Elías Aguirre 2º Comandante, y de los tenientes primeros Ferré y Rodríguez, quedaron igualmente sepultados y con sus nombres en sus respectivas cruces.

Yo tengo la plena seguridad que esos restos son del Contraalmirante Grau: 1º porque yo había estado sirviendo con él cinco años y lo conocía bastante, y 2º porque en la torre del comandante no estaban más personas que él y su ayudante Ferré; el cuerpo de éste se encontró íntegro: luego, lo que en ese lugar encontré, tenía que ser del Contraalmirante Grau.

El hoy obispo de Chile, Ilustrísimo señor Fontecilla, fue el primero que le dijo una misa en Mejillones de Bolivia al Contraalmirante.

Poco tiempo después el señor Contraalmirante Viel, de la marina de Chile, pidió a su Gobierno por medio de una solicitud, que le permitiera trasladar los restos de Grau al mausoleo de su familia en Santiago (el Contraalmirante Oscar Viel y Toro, casado con la hermana de doña Dolores Cabero, esposa de Grau, era concuñado del Contraalmirante Miguel Grau Seminario), donde se encuentran los restos del Ilustre General Viel, veterano de la Independencia.

El 22 de junio último el Ministro del Perú don Carlos Elías, fue en persona a dicho mausoleo para hacer la traslación de los restos a la urna en que fueron conducidos al Perú. Yo hablé con nuestro indicado Ministro, el día siguiente de la traslación, y según todas las explicaciones que me dio en la casa Legación en Santiago, los restos que trasladó eran los mismos que yo saqué de la torre el día del combate, y son también los que existen hoy en el cementerio de Lima.

Al entrar en combate el Contraalmirante vestía pantalón azul sin galón, levita-paletot de paño castor del mismo color con tres botones prendidos en las bocamangas; llevaba prendidas las presillas de Capitán de Navío, calada la gorra con placa y calzado botines de cuero con elásticos. La espada se la llevó a la torre su mayordomo Alcívar, poco antes de entrar en combate. El Contraalmirante no llegó a usar a bordo el uniforme de su clase ni arboló su insignia de Contraalmirante.

Mi puesto a bordo, durante este episodio tan memorable, era el de Oficial de Derrota y Señales, y mi clase la de teniente primero.

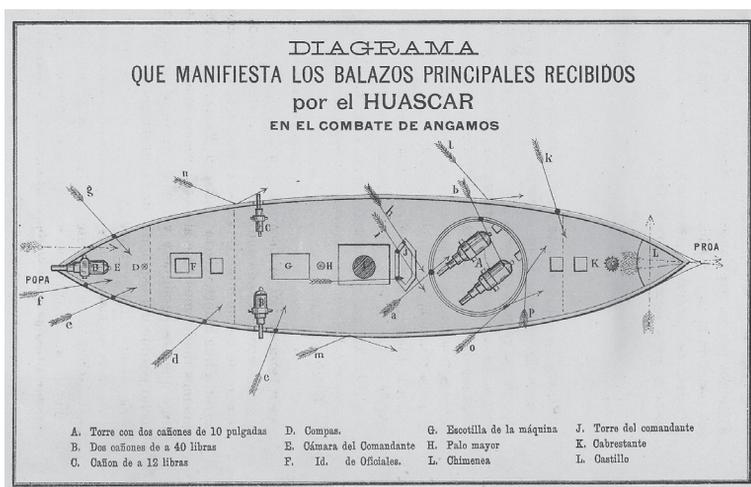
Pedro Gárezon

Lima, a 4 de septiembre de 1890.

ANEXO V

Daños Blindado de Ariete “Huáscar”

A modo de complemento, tanto a la descripción de Penton sobre el estado del “Huáscar”, una vez concluida la Batalla Naval de Angamos, como de la información contenida en los partes del T1º Pedro Gárezon y del Ingeniero Mac Mahon, se incluye en este anexo, el denominado “Diagrama que manifiesta los balazos principales recibidos por el Huáscar en el Combate de Angamos” contenido en el libro “Los Combates Navales en la Guerra del Pacífico 1879-1881”, del Capitán de Navío Luis Uribe y Orrego, publicado en 1886.¹ Asimismo, dos fotografías del Repositorio Digital del Archivo Histórico de la Armada de Chile, provenientes de la Colección de Martin Skalweit Herter.



¹ Cabe hacer notar que, respecto del diagrama de daños que se reproduce en este libro, éste no es exactamente iguala a aquel que se muestra en el Nº 23 del “Boletín de la Guerra del Pacífico”, publicado el 9 de Diciembre de 1879; entre otros, en este último aparece un impacto en el cabrestante, que no está registrado gráficamente en el diagrama del Almt. Uribe, aunque si lo explicita en la Nota final y también hay variantes, en los impactos recibidos en la Torre de Coles. (Aporte VA. (AP) Reynaldo Pizarro Antram).

ESPLICACION DEL DIAGRAMA ANTERIOR

- A *Granada Pallisier*, de a 250 lbs., perforó plancha blindaje que forma la mitad de la porta de la derecha a 15 pulgadas de la cubierta, dejando a su paso un agujero casi circular de 9 pulgadas de diámetro y desquició plancha cerca de 2 pulgadas. La granada al parecer hizo esplosion en el espaldar de teca y los fragmentos fueron a chocar contra el muñon derecho del cañon de la derecha averiándolo, así como un ángulo de la cureña. Los fragmentos dejaron ademas huellas en el cuerpo del cañon y en los baos de la torre. El proyectil penetró bajo un ángulo como de 30 grados la normal a la superficie de la torre.
- B *Granada Pallisier*; perforó blindaje de la torre junto al ángulo izquierdo de la plancha, abriendo un agujero irregular y oblicuo a la superficie de la torre de 15×12 pulgadas en su parte exterior. El canto superior e izquierdo de la plancha entró de quicio cerca de 1 $\frac{3}{4}$ de pulgadas y el ángulo superior de la derecha salió un poco. La granada evidentemente hizo esplosion al atravesar el espaldar de teca. Algunos de los fragmentos chocaron contra la culata del cañon de la derecha y dejaron huellas hasta de 1 pulgada de profundidad y rompieron el alza. La mayor parte de la granada chocó contra el escotillon de puntería de la izquierda rompiendo los baos y forro de madera en una gran estension.
- C *Granada Pallisier*; perforó blindaje frente a las máquinas a 2 $\frac{1}{2}$ piés sobre la línea de agua y estallando en el respaldo de teca abrió un agujero irregular de 4 por 3 piés en sus mayores dimensiones. La esplosion destruyó el camarote del ingeniero primero, situado a ese lado y una parte de la baranda de la galería de la máquina. Los mamparos del lado opuesto fueron acribillados por los astillazos y cascós de granada, pero las máquinas nada sufrieron.
- D *Granada Pallisier*; perforó blindaje casi al andar de la línea de agua y fué a estallar en la cámara de oficiales.
- E *Granada Pallisier*; perforó blindaje en la aleta de estribo a 2 $\frac{1}{2}$ piés sobre la línea de agua, haciendo esplosion en el espaldar de teca. Los fragmentos destruyeron un camarote, rompieron tres baos y el moton de retorno de los guardines que van a la rueda de combate en el departamento de la torre.
- F *Granada Pallisier*; entró por estribor del codaste e hizo esplosion en el espaldar rompiendo la cabeza del codaste, tres baos de la cubierta y los cuadernales de los aparejos de repuesto con que en ese momento se gobernaba al buque.
- G *Granada Pallisier*; perforó blindaje en la aleta de babor, e hizo esplosion en el espaldar destruyendo un camarote de ese lado.
- H *Granada Pallisier*; chocó contra un ángulo de la torre de mando, rompió la plancha de fierro, tres pulgadas en su canto y estalló, destruyendo los ventiladores del salon de los juegos y parte proel de la camiseta de la chimenea.
- I *Granada Pallisier*; perforó la plancha popel de babor de la torre de mando como a 2 piés de la cubierta, dejando en la plancha un agujero de forma irregular de 12 pulgadas de diámetro mas o ménos, y fué a estallar en el espaldar de teca de la plancha del lado opuesto, desquiciando la plancha que cayó a cubierta.

- J *Granada Pallisier*; chocó contra la parte superior de la plancha popel de estribor de la torre de mando, haciendo un agujero irregular.
- K *Granada Pallisier*; penetró el blindaje precisamente a popa del mamparo proel del departamento de la torre y estalló en el espaldar de teca, destruyendo un camarote a ese lado.
- L *Granada Pallisier*; rompió el canto superior de la plancha de blindaje y rebotó.
- M *Granada Pallisier*; chocó en el blindaje como a tres piés de la línea de agua y rebotó sin penetrar ni rasgar la plancha, pero dejando una concavidad.
- N *Granada Pallisier*; chocó en el blindaje y rebotó dejando una concavidad como de dos pulgadas de profundidad y llevándose los cadenotes de la járcia mayor.
- O *Granada Pallisier*; chocó contra la torre a un pié de la cubierta y rebotó dejando una concavidad de diez pulgadas por dos de profundidad y entró la plancha de quicio una pulgada.
- P *Granada Pallisier*; chocó contra la torre y rebotó dejando en el blindaje una concavidad de 8 pulgadas de lonjitud por $3\frac{1}{4}$ de profundidad.

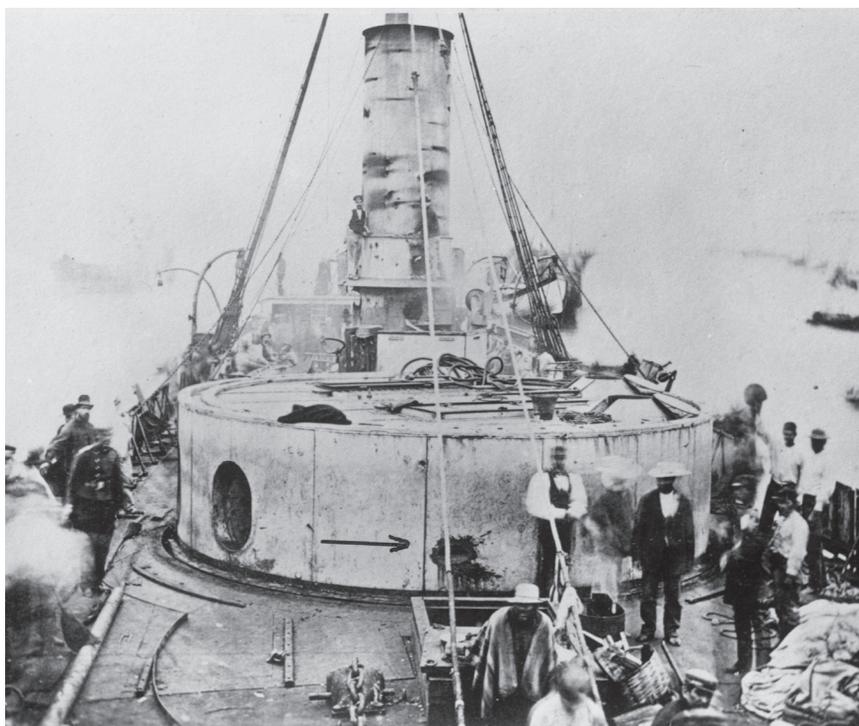
NOTA.—Las flechas punteadas indican balazos recibidos en la amurada o sobre-cubierta; uno a popa bajo la toldilla que destruyó pañoles de lámparas; uno bajo el castillo que rompió las bitas; uno en la cabeza del codaste y otro que chocó en el cabrestante y lo echó por la borda. La chimenea fué acribillada por balas de rifle y ametralladoras, así como el palo que soporta el compas majistral. De los cuatro pescantes del lado de estribor, tres fueron destruidos y el cuarto quedó desformado. Todos los botes de este lado fueron también destruidos.

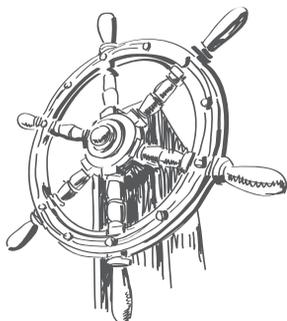
Fotografías de los daños



El Blindado de Ariete “Huáscar” captado el 20 de octubre de 1879, día de su arribo a Valparaíso, tras ser capturado por fuerzas chilenas en la Batalla Naval de Angamos del 8 de octubre. Son notorias, la ausencia de su trinquete, removido durante las reparaciones y mejoras a que había sido sometido en el Callao a mediados de ese año, con la finalidad de aumentar el sector de fuego de su artillería principal y, sobre todo, las huellas del reciente combate. Se aprecian fácilmente los impactos en la chimenea y, bajo ampliación, se nota el desquiciamiento de la torre de mando (ubicada tras la torre de artillería), producto de un impacto directo del blindado chileno “Cochrane”, que costó la vida al Contraalmirante Miguel Grau. Pese a las apariencias, el buque no sufrió daños serios ni estructurales y, en menos de dos meses, pudo ser puesto de vuelta en servicio, esta vez bajo la bandera chilena. (Fuente: Colección Martin Skalweit Herter en Archivo Histórico de la Armada).

Aspecto de la cubierta del “Huáscar” el 20 de octubre de 1879, día de su arribo a Valparaíso, tras ser capturado por fuerzas chilenas en la Batalla Naval de Angamos del 8 de octubre. Se destacan los impactos recibidos, sobre todo en la chimenea y en la torre de artillería (marcados posteriormente por una flecha), siendo éste uno de los primeros tiros certeros del blindado chileno “Cochrane”. También es llamativa la afluencia de curiosos a bordo. Reproducción de una fotografía de época. (Fuente: Colección Martin Skalweit Herter, en Archivo Histórico de la Armada).





GLOSARIO DE TÉRMINOS NÁUTICOS

Abarloar: Amarrarse o atracarse al costado de un buque, quedando éstos tocando de manera longitudinal, separados por defensas u otro elemento, para evitar que se golpeen y dañen los cascos entre sí.

Acoderar: Amarrar un buque por la popa con cabos, cuerdas, cadenas o cables de acero.

Adujar: Ordenar un cabo o cuerda, dejándolo cuidadosamente colocado sobre cubierta, enroscado o tomando diferentes formas.

Adrizar: Un buque está adrizado cuando se encuentra perpendicular a la superficie del mar.

Aleta: Parte del costado del buque que se encuentra entre la cuadra (centro) y la popa.

Al garete: Se refiere a una embarcación o buque que se desplaza a la deriva y sin control.

Amura: Parte del costado o casco del buque que se encuentra entre la proa y el centro (cuadra) del mismo.

Anclote: Ancla pequeña, generalmente para botes; también se usa en los buques para fondearla por popa, para desvararse o bien para poder zarpar rápidamente, ya que la maniobra era más simple. Son de menores dimensiones y peso que las anclas de leva.

Aparejo: Se llama así a todo el sistema de maniobras del buque a vela: mástiles, jarcias, velas, etc. También se denomina aparejo al sistema de motones, vigotas, cuadernales, cabos, etc.

Apostadero: Base Logística, donde los buques tienen recursos para su mantenimiento, reparaciones y descanso de su tripulación. Entiéndase también como Base Naval.

Arboladura: Mástiles, palos y botalones, con todos sus implementos.

Babor: Lado izquierdo de un buque mirado de popa a proa.

Bancadas: Asientos para los remeros de las embarcaciones menores.

Barbeta: Protección acorazada de algunas piezas de artillería.

Bauprés: Palo que sale desde la proa hacia el mar y que sirve para hacer firmes los foques; es decir, las velas triangulares o cuchillas que van desde el palo trinquete hacia la proa.

Bergantín: Velero de dos palos, trinquete y mayor, los cuales a su vez llevan vergas. En el palo mayor lleva una vela cangreja.

Bitas: Son trozos de fierro, en forma cilíndrica con una cabeza más ancha, que van fuertemente apernado en cubierta y su función es tomar vueltas a las espías en él.

Bitácora (el): Es el libro o diario de navegación, donde se anotan consecutivamente todos los acontecimientos ocurridos en una determinada guardia.

Bitácora (la): Armario o caja de madera, de forma cilíndrica, que se fija a la cubierta y que lleva montado el compás, mediante una suspensión que lo mantiene horizontal durante los cabeceos del buque. Interior y exteriormente de la bitácora y a fin de compensar los desvíos de la aguja magnética del compás, se colocan imanes y esferas de hierro dulce.

Blindado: Nave de guerra cuyo casco está protegido por una coraza o blindaje, que lo protege de los tiros enemigos durante el combate. A mediados del siglo XIX se construyeron buques mixtos, de vela y vapor y cascos de hierro y madera, provistos de artillería, lo cual provocó la adopción de la coraza; pero posteriormente, se construyeron buques de guerra íntegramente metálicos, como fue el caso de las Fragatas Blindadas “Cochrane” y “Blanco”.

Botalón: Palo colocado a proa y/o a un costado de la nave para afirmar un torpedo que se quiere aplicar contra una embarcación muy próxima (no más de 10 metros). Otras acepciones: Percha para amarrar los botes, palo agregado al bauprés, para amarrar velas adicionales. También se pueden poner en los extremos de las vergas, donde pasan a denominarse “botalones de ala”.

Braza: Medida de longitud que se usa principalmente para referirse o medir profundidades. 1 braza equivale a 6 pies ó 1,82 metros.

Brulote: Buque o embarcación cargada con pólvora, explosivos o elementos inflamables, destinado a hacer explotar o incendiar a una nave enemiga o infraestructura portuaria. En el plan original del Almirante Williams para atacar el puerto de Callao en Mayo de 1879, la corbeta “Abtao” iba a ser destinada a estos fines.

Cable: Medida de distancia que equivale a la décima parte de una milla marina, esto es 185,2 metros. La relación entre cables y brazas es que 1 cable son 100 brazas.

Cabrestante: Torno vertical, que mueve grandes pesos mediante un cable una espía que se va enrollando en él, a medida que lo hace girar la aplicación de fuerza de unas barras que se le insertan. En aquellos buques con maquinaria auxiliar a vapor, éste suplía la fuerza humana.

Caja de Banderas: Mueble ubicado generalmente en cubierta, que contiene las banderas utilizadas para señales.

Calabrote: Cabo muy grueso, compuesto de 9 cordones. La mena, que corresponde a su circunferencia, suele tener hasta 333 milímetros.

Calado: Amplitud vertical de la parte sumergida del buque. Distancia vertical desde la parte inferior de la quilla hasta la línea de flotación.

Calafateo: Acción de calafatear. Dicha acción se refiere al trabajo de impermeabilización que se hacía en las cubiertas y juntas de la madera, poniendo un segmento de pabalo (cabo delgado de algodón) untado en alquitrán, en dichas uniones. Para insertar este pabalo alquitranado, se usaba un combo de madera y una cuña delgada de madera como cincel. Mismo trabajo se hacía en el tinglado de las embarcaciones menores. Quienes desarrollaban el oficio se denominaban “calafates” o “calafateros”.

Capitán de Altos: Cargo o título de un hombre de tripulación, equivalente a la plaza de cabo, encargado de un determinado palo de un buque.

Carenar: Sacar los moluscos y algas pegados al casco del buque, rascando, picando y luego pintando el casco con pinturas anticorrosivas y desincrustantes. Normalmente, la carena debe hacerse en un dique (seco o flotante), pero si no los hay, debe vararse el buque en una playa suave e inclinarlo a una u otra banda para limpiar bien el casco. Con esta maniobra, se conseguía que el buque recuperara sus condiciones hidrodinámicas y por ende, volver a tener su andar original.

Castillo: Nombre que toma la superestructura de proa; parte de la primera cubierta situada a proa del palo trinquete.

Claraboyas: Aberturas circulares practicadas en los costados del buque, destinadas a dar luz y ventilación a los departamentos interiores; pueden abrirse y cerrarse mediante tapas de vidrio. Cuando el buque entra va a entrar en combate o se requiere controlar la luminosidad que se proyecta hacia el exterior, se colocan sobre ellas, las denominadas “tapas de combate”, que son de hierro o de acero. Cuando no se abren, reciben el nombre de “ojos de buey”.

Clipper: Velero de corte fino, construido especialmente para obtener gran velocidad. Normalmente iban aparejados como fragatas.

Cofa: Plataforma ubicada en los palos cuyo propósito es hacer firme la jarcia y también como punto de observación para los vigías. Algunas cofas cuentan con una abertura, llamada boca de lobo, que permite acceder a ellas de manera más segura. Durante los combates se podía disponer en ellas de tiradores con fusiles; de espoteadores, para dirigir los tiros de artillería y también de ametralladoras.

Colisa: Plataforma giratoria, con cureña sin ruedas que descansa y corre por encima de ésta (normalmente sistema de rieles). Sobre ella se montaba un cañón, por lo regular de grueso calibre. Iban instaladas en el eje longitudinal del buque (línea de crujía), a popa, proa o también al centro del buque. La “Covadonga” tenía 2 colisas de 70 lbs y la “Magallanes”, una colisa de 115 lbs.

Contramaestre: Antaño el contramaestre era la persona encargada de conducir a la marinería. Era el responsable directo de ejecutar las directivas en cuanto a mantenimiento, que emitía el Comandante. Dentro de sus funciones estaban: Vigilar sobre la conservación de los aparejos de la nave y proponer al Comandante las reparaciones que crea necesarias; Arreglar en buen orden el cargamento; Tener la nave expedita para las maniobras que exige la navegación; Mantener el orden, la disciplina y buen servicio en la tripulación, pidiendo al Comandante las órdenes e instrucciones que, sobre todo ello, estime más conveniente y dándole aviso pronto y puntual de cualquiera ocurrencia en que sea necesaria la intervención de su autoridad; Detallar a cada marinero, con arreglo a las mismas instrucciones, el trabajo que deba hacer a bordo y vigilar que lo desempeñe debidamente;

Encargarse por inventario, cuando se desarme la nave, de todos sus aparejos y pertrechos, cuidando de su conservación y custodia, a menos que por orden del naviero sea relevado de este encargo. Si bien y en comparación al siglo XIX y previos, su función en la línea de mando ha decrecido en la actualidad, dada la organización departamental y tecnificación de las tareas de las tripulaciones de los buques de guerra, su conocimiento técnico de maniobras y experiencia, lo hacen aún un elemento fundamental de asesoría y ejecución de las faenas marineras como: estiba de carga, alijes (traslado de carga de un buque a otro), maniobras de fondeo, maniobras loges (entrega de combustible de un buque a otro), etc.

Corbeta: Buque inferior a la fragata. Es en realidad una fragata más pequeña. Normalmente tiene 3 palos: trinquete, mayor y mesana; los dos primeros con vergas y velas cuadas y el mesana, con velas latinas. Si no es armado en guerra, se le llama “barca”. La “Esmeralda” tenía aparejo de fragata, pero por su tamaño y desplazamiento, siempre se le consideró una corbeta.

Coy: En su plural “coyes”, son el equivalente civil a lo que se denomina una hamaca, pero de lona, similar a la tela de las velas. Eran elementos muy versátiles a bordo, ya que tenían varios usos, siendo el principal, constituirse en las “camas” o “literas” para el personal de marinería (gente de mar) de más baja plaza (bajos grados). Dado que había que aprovechar al máximo los espacios interiores del buque, eran por esencia desmontables, pudiéndose aprovechar dichos espacios en doble o triple función: dormitorio (entrepunte o sollao), comedor, sala de instrucción, etc. Eran asignados de manera personal e individual, es decir, cada hombre de las plazas antes mencionadas, tenía uno. Cuando se desplegaban, a la hora del fondo (acostarse), se colgaban en unos ganchos metálicos denominados “chazas”, expresión aún usada en la Armada de Chile, para indicar un puesto, calzo o lugar (Pej: “guárdame una chaza”). Al tocarse diana se exclamaba, por parte de quien dirigía la maniobra, la frase: “Alza al agua, trinca coyes, coyes a la batayola”, de donde aparece el segundo uso del coy; una vez trincado los coyes, se doblaban a la mitad por su lado más largo y se ponían en un calzo en la regala (sector de borda) de los buques, que en el caso de buques como la “Esmeralda” y otros, servía para levantar la altura de la borda y proteger, de este modo, a los tripulantes del fuego de fusilería enemigo. Esto era especialmente útil en buques cuya cubierta de cañones estaba expuesta, caso de las Corbetas. El último uso era que servía de mortaja para el fallecido, ya que no habiendo posibilidades de conservar los cuerpos de los muertos para su entierro en su patria o lugar de origen, eran depositados en su coy, el cual era cosido de pies a cabeza. Luego y con un peso (trozo de hierro o munición de cañón), era arrojado por la borda, previo servicio religioso. Hasta la década de 1950, aún eran utilizados en algunos buques de la Armada de Chile.

Cubichetes: Aberturas de forma rectangular practicadas en cubierta, coronadas de una pequeña construcción de madera o fierro con tapas de vidrio, destinadas a dar luz y ventilación a los departamentos bajo cubierta.

Cucalón: Es un término despectivo, usado en el siglo XIX y acuñado durante la Guerra del Pacífico entre las filas castrenses chilenas, que indica a aquellos civiles adjuntos, autorizados por el gobierno o una Institucionalidad superior a participar en las operaciones militares, quienes por no poseer conocimientos castrenses incurrían en la intromisión en asuntos bélicos, siendo considerados un estorbo. El término se originó en la Campaña Naval de 1879, a raíz de un hecho lamentable que afectó al adjunto civil peruano a bordo del blindado “Huáscar”, al mando de don Miguel Grau, Antonio Cucalón. Este civil, había participado en el Combate Naval de Iquique y estaba a bordo del “Huáscar” el día 3 de junio de 1879, cuando el monitor fue avistado y reconocido por el blindado chileno “Blanco Encalada”, quien enfiló su proa para iniciar la persecución del buque peruano. Durante la maniobra de evasión del “Huáscar” y producto del oleaje y las maniobras del buque, Cucalón cayó por la borda y no fue posible su rescate.

Dársena: Parte de un puerto resguardada artificialmente y adecuada para el fondeo y la carga y descarga de embarcaciones.

Driza: Cabo o jarcia de labor que sirve para izar o suspender vergas y velas, de modo que éstas reciban el viento e impulsen y para arriarlas cuando convenga. También se usan drizas para izar banderas y gallardetes, lo mismo en astas que en los topes de los palos o pasándoles por motones asidos a cualquier punto donde se precise.

Empavesar: Formar el empavesado, es decir engalanar el buque con banderas en los días de significación especial. Normalmente se usan las banderas de señales. En la noche se cambia por engalanado o guirnaldas eléctricas.

Entrepuente: Lugar destinado a la habitabilidad de la tripulación. Ver también Sollao.

Escora: Inclinación lateral del buque hacia una banda (costado).

Escotilla: Abertura, generalmente rectangular, practicada, en las cubiertas para establecer comunicación entre éstas. Van guarnecidas por unos marcos verticales denominados “brazolas” y se cierran con tablonces llamados “cuarteles”. Debido a que los cuarteles se deforman con la humedad, haciendo perder la estanqueidad a la escotilla, hoy se ha extendido el uso de tapas de acero que se manejan fácil y rápidamente.

Eslora: La longitud del buque, desde la roda (parte más afilada y sobresaliente de la proa) hasta el codaste (donde termina la popa).

Espías: Cabos de manila o de material sintético en la actualidad, que sirven para amarrar el buque a una boya o atracarlo a un malecón, muelle u otro buque.

Espoletas: Hacia fines del siglo XIX, había básicamente 3 tipos de proyectiles: las balas o tiros sólidos, destinados a perforar cascos y dañar estructuras; las granadas, proyectiles que tenían algún ingenio que las hacía explotar (ojo que el término correcto es “explosar”), destinadas a fragmentarse, causando el mayor daño posible a determinadas estructuras y a la tripulación y por último, los tarros de metralla, eminentemente anti-personales, ya que contenían bolones de acero o trozos de metal y que desperdigaban esquivras en su entorno, como una gigantesca escopeta de perdigones. Los dispositivos para hacer explotar las granadas, se denominan espoletas y en la época que nos atañe, las había de tiempo/distancia y de impacto ó percusión. (Esta últimas tenían un dispositivo interno de concusión y de allí su nombre). Las espoletas, también se almacenaban aparte, lejos de los saquetes y de los cuerpos de las granadas y sólo se instalaban al momento de cargar la granada en el cañón, de acuerdo a los requerimientos del oficial Artillero y/o del Jefe de Pieza. Éstas se atornillaban mediante un hilo en la ojiva o parte delantera del proyectil.

Espolón: Remate de la proa de un buque, que se usaba como arma o ariete para embestir al enemigo y echarlo apique. Se usó en la antigüedad remota; luego desapareció durante siglos, para volver a mediados del siglo XIX en los navíos y fragatas, blindados; en los acorazados, de 1905 en adelante, es abandonado definitivamente.

Estancos, compartimentos: Espacios que son impermeables al paso de los líquidos. Se establecen estos espacios herméticos para conseguir que el buque se mantenga a flote, aunque haya sido averiado en un sector del casco y evitar que el agua se propague, en caso de inundación.

Estibar: Organizar o distribuir adecuadamente la carga en un buque.

Estopín: Se llama así a los artificios de iniciación destinados a dar fuego a la carga de proyección. El estopín no es más que un cartucho de fogueo modificado: una vaina de latón de formas diversas, con un fulminante en el centro de su base y una carga que provoca la ignición de la carga principal. Suelen tener la boca sellada con ceras o resinas. Según su forma de iniciarse, se dividen en otros tres tipos: de percusión (como los pistones ordinarios), eléctricos y de fricción (prácticamente en desuso en la actualidad). El estopín de fricción se inicia tirando de un hilo (rabiza) o anilla que arrastra el frictor, equivalente a una cerilla corriente y provoca su encendido.

Estribor: Lado derecho de un buque, mirado de popa a proa.

Falúa: Embarcación destinada al uso de autoridades importantes. En la Marina de Chile, se llamaba falúa a una embarcación a remos muy fina, de bancada sencilla, destinada al Almirante de la Escuadra o al Comandante de un buque. Con la aparición de embarcaciones motorizadas, el término quedó en desuso, reemplazándose por la “lancha” del Almirante o la “lancha” del Comandante.

Fragata: Buque de tres palos con vergas y cofas en cada uno de ellos. Tienen una sola cubierta de cañones.

Gata (Aparejo de la): Maniobra y aparejos que sirven para izar y arriar las antiguas anclas que por su morfología y cepo atravesado, no eran posible de ser “tragadas” por el escobén, por lo que deben ser “varadas” y trincadas en cubierta. El pescante (serviola), sobre el que trabajaba un aparejo denominado “aparejo de la gata”, se llamaba en inglés “Cathead”, de ahí su traducción como “Gata”.

Goleta: Buque de vela, cuyo tipo tradicional es de 2 palos, foques, cangrejas y escandalosas. No tienen velas en cruz. Hay también goletas de 3 palos.

Guardín: Cada uno de los dos cabos o cadenas que van sujetos a la caña del timón y por medio de los cuales éste se maneja. Son integrantes del sistema de gobierno, si se rompen, el buque queda al garete, salvo que pudiera gobernarse con aparejos, como ocurrió en la Batalla Naval de Angamos con el “Huáscar”. (Plural “Guardines”).

Guindaleza: Tipo de cabo de 3 o 4 cordones de igual número de filásticas cada uno.

Jarcia: Se llama así al conjunto de todos los cabos, denominándose también “cabullería”. La jarcia se divide en 2 clases: jarcia firme o “muerta” y jarcia de labor. La primera siempre va fija, bien tesada y sin variar de posición, tales como obenques, estayes, burdas, etc; mientras que la segunda es movable, como la que forma los aparejos.

Lumbrera: Véase Cubichete.

Mamparos: Planchas o tabiques verticales que dividen el casco conformando los compartimentos interiores.

Mastelero: Cada uno de los palos menores que van sobre los palos machos (reales) o principales en los buques de vela y que sirven para sostener las vergas de gavia, juanetes y sobres, en los aparejos de cruz, por cuya razón adquieren estos títulos, además del correspondiente a su verga o vela, como mastelero mayor o de gavia;

mastelero de velacho, de sobremesana, de juanete mayor, de perico, de sobre, etc. Los de juanete y sobre, se denominan también “mastelerillos”.

Mástiles: Cada uno de los palos de un buque. En aquellos de 3 palos y desde proa a popa, de denominan Trinquete, Mayor y Mesana. La función de los mástiles es otorgar un soporte sobre el cual hacer firmes y envergar las velas, ya sea mediante vergas, botalones (en caso de las velas alas o rastreras) o bien a través de estayes y botavaras.

Mayor, palo: En los buques de vela, el más alto es el palo mayor. Si es de 3 palos, corresponde al central.

Mesana: Palo de popa.

Milla Marina (Milla Náutica): Medida de longitud en el mar que equivale a 1.852 metros. (La milla terrestre tiene 1.609 mts). La corredera de un buque indica precisamente millas náuticas recorridas.

Monitor: Nombre que tuvo un buque blindado Norteamericano durante la Guerra de Secesión, de poco calado, armado de escaso número de cañones, pero de gran calibre. Eran más bien baterías flotantes y diseñados para operación en aguas interiores o fluviales. El nombre quedó para designar buques similares y erróneamente se le adjudicó al “Huáscar”, que más propiamente era un blindado de ariete.

Nudo: Medida de velocidad aplicada a buques, embarcaciones y escalas de medición de velocidad del viento, que equivale a una milla marina por hora. Luego es un error o una redundancia decir “nudos por hora”.

Obenque: Cada uno de los cabos gruesos de manila o alambre con que se sujeta un palo o mastelero desde su cabeza a la cubierta, mesa de guarnición o cofa correspondiente, por una y otra banda. Van unidos entre sí con una serie de cabos pequeños, denominados “flechastes”, que forman una escalerilla para que los hombres que cubren las maniobras puedan subir por alto.

Oficial de Detall: Cargo que generalmente desempeña el 2º Comandante u otro oficial que lo siga en antigüedad; en este caso, el 2º Comandante es responsable de la disciplina, el bienestar, el rancho y todo cuanto se relaciona con el personal.

Ojos de Buey: Corresponde en forma y destino, parcial, a lo que es una claraboya, pero NO poseen sistema de apertura, por lo que sólo permiten la entrada de luz natural desde el exterior.

Ostas: Son los cabos o vientos que permiten movimiento a las diferentes perchas o palos. También aplicable a los elementos de maniobra cuya función es dar movimiento en forma lateral a las plumas.

Pañol: Cualquiera de los compartimentos que se hacen en diversos lugares del buque para guardar víveres, munición, pertrechos, herramientas, etc., tomando entonces la denominación de lo que almacenan. P.ej. Pañol de Víveres, Pañol de Pinturas, Pañol de Herramientas, Pañol de Granadas, etc. En el caso de aquellos que almacenan munición, adoptan el nombre de Santa Bárbaras (SS.BB).

Penol: Cada una de las puntas o extremos de las vergas en cruz y también el extremo más delgado de un botalón.

Perilla: Tope o coronamiento de los palos, masteleros o mastelerillos, según corresponda.

Pontón: Buque viejo, fondeado o amarrado en puerto, que sirve de almacén o depósito flotante. Los buques en esta condición, carecen de propulsión o movilidad propias (máquinas o velas) y también están desprovistos de artillería.

Porta: Aberturas o ventanas cuadradas o rectangulares que se abren a los costados o popa de un buque, para que se puedan asomar y hacer fuego la artillería (cañones).

Portalón: Abertura en el costado del buque, para el ingreso y salida de personas.

Presa: En tiempo de guerra, el buque enemigo que es ocupado por una unidad beligerante o también, el buque que es tomado en tiempo de guerra por no tener documentación conforme o que está ejerciendo “Contrabando de guerra”. “Buena presa” es la que ha sido hecha según las leyes de la guerra. La situación definitiva de un buque apresado, se ventila ante un tribunal competente. La captura incluye el cargamento y la propia nave. El personal es tomado prisionero.

Proa: Parte delantera de un buque. Tiene forma de cuña para presentar menor resistencia al agua en su movimiento. Quedan exentas de esta forma, algunos tipos de buques como las barcasas de desembarco.

Puente: En su concepción original, era una plataforma estrecha y con baranda que, colocada a cierta altura sobre la cubierta, pasaba de banda a banda y desde la cual el Oficial de Guardia, el Comandante o quien tuviese el control de buque, puede comunicar sus órdenes a los diferentes puntos de la nave. Por sus funciones, puede haber más de un tipo de “puente” (de señales, de botes), pero el más

importante es el Puente de Gobierno (Puente de Mando), que posee todos los elementos necesarios para gobernar el buque, como rueda de gobierno, telégrafo a las máquinas, compás, etc.

Quilla: Pieza de madera o hierro en que se asienta el buque y que lo recorre por su parte inferior, de proa a popa.

Roda: Es una pieza que se levanta desde la quilla y es la que da forma a la proa del buque.

Sacatrapos: Accesorio con base de madera y extremo metálico en forma de sacacorchos o tirabuzón, que se emplea después de cada tiro, para eliminar los restos de saquetes desde el interior del ánima de un cañón.

Saquetes: Contenedor de material “combustible” (lanilla, lona, lienzo, etc), donde va almacenada la carga propelente o de proyección (normalmente pólvora) de un proyectil.

Santa Bárbaras (SS.BB.): Paños destinados para la pólvora y munición.

Sentina: Parte inferior del buque, donde se depositan las aguas filtradas desde los costados o las cubiertas, que luego son extraídas (“achicadas”) por las bombas. En los buques metálicos, son espacios que se dispone en los dobles fondos, donde se almacena el agua del baldeo de las bodegas, la que puede entrar por filtraciones en las calderas o por los costados, por haberse aflojado un remache u otra causa cualquiera.

Serviola: Pescante muy robusto instalado en las proximidades de la amura y hacia la parte exterior del costado del buque. En su cabeza tiene un juego de varias roldanas por las que laborea el aparejo de gata.

Sextante: Instrumento portátil de navegación, utilizado para obtener la altura de los astros en la navegación en alta mar. En combinación con el Almanaque Náutico y con un cronómetro, es posible obtener la ubicación o “situación” del buque. También se emplea en la navegación costera, para medir los ángulos horizontales que forman puntos de tierra. Aunque en la actualidad ha sido reemplazado por el GPS, su uso no se ha desechado del todo y se sigue enseñando su utilización en diversas Marinas del mundo.

Sollao (también “Sollado”): Una de las cubiertas inferiores del buque, habilitada para dar alojamiento a la tripulación.

Tangones: Los tangones son unas perchas que se instalan perpendiculares al costado del buque, por la banda más apropiada, según si el buque se encuentre fondeado a la gira o atracado y también dependiendo de la disposición en que se encuentre la Escala Real. El tangón en su parte superior es plano, de manera que se pueda caminar sobre él y por la parte inferior del mismo, penden las denominadas escalas de gato, que permiten acceder a las embarcaciones menores que se encuentren en el mar, para embarcar o desembarcar a la dotación.

Toldilla: Cubierta situada entre la popa y el palo mesana y que techa la cámara alta. También se llama así a la superestructura levantada en ese mismo lugar.

Topo: Parte superior de un palo. Véase también Perilla.

Trinquete: Palo de más a proa en un buque.

Válvula: Pieza interpuesta en un conducto, que sirve para interrumpir o reestablecer la circulación, por su interior, de un elemento cualquiera. La “válvula de Kingston”, en los buques del siglo XIX, permitía que el agua de mar entrase a los fondos de la nave.

Verga: Percha en condiciones de girar alrededor de su centro y por la cara de proa del palo o mastelero correspondiente, la cual sirve para fijar o envergar en ella una vela. Las vergas reciben el nombre del palo o mastelero en que van o bien, de la vela misma.

Yarda: La yarda equivale a 0,914 metros. La milla equivale a 2.000 yardas.

Zafarrancho: Se denomina a la ejecución de un plan para el servicio o una faena específica a bordo, donde se detallan las funciones que debe cumplir cada miembro de la tripulación. Así tenemos por ejemplo, el Zafarrancho de Aseo, el Zafarrancho de Combate, el Zafarrancho de Incendio, el Zafarrancho de Hombre al Agua, etc.

Zarpar: Llevar anclas, desatracar del muelle, soltar amarras de la boya, partir.

Bibliografía de apoyo para Notas y Comentarios

- Ahumada Moreno, Pascual. Guerra del Pacífico: recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencias y demás publicaciones referentes a la guerra que ha dado a luz la prensa de Chile, Perú y Bolivia, conteniendo documentos inéditos de importancia. Ed. Facsimilar. Santiago: Andrés Bello, 1982.— 4 volúmenes.
- Corvalán Constantino, Rodrigo. Huáscar. Las Cartas Perdidas 1879-1884. Santiago: Editorial RIL, Serie Registro, 2003.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo. La Armada de Chile. Desde la Alborada al Sesquicentenario. Valparaíso: Imprenta de la Armada, 1975.—2 volúmenes, il.
- Fuenzalida Bade, Rodrigo, Marinos Ilustres y destacados del pasado. Santiago: Sipimex, 1985.
- López, Jacinto. Historia de la Guerra del Guano y el Salitre. Lima: Milla Batres, 1979.-- 2 volúmenes.
- Machuca, Francisco A. Las Cuatro Campañas de la Guerra del Pacífico. Valparaíso: Imprenta Victoria, 1927.— 4 volúmenes, planos.
- Markham, Clements R. La Guerra entre Perú y Chile. Original: Sampson Low, Marston & Co. Limited, London, 1882. Edición en Español. Lima: Recarme, 1937. Traducción de Manuel Beltroy.
- Mellafe Maturana, Rafael y Pelayo González, Mauricio. La Guerra del Pacífico en Imágenes, Relatos y Testimonios. Santiago: Centro de Estudios Bicentenario, 2007.
- Sater, William. Tragedia Andina. La lucha en la Guerra del Pacífico. 1879-1884. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Dirección de Archivos y Museos, 2016.
- Tromben, Carlos. La Armada de Chile: una historia de dos siglos. Santiago: RIL, 2017. Tomo I: Desde el período colonial a la Guerra del Pacífico.
- Uribe y Orrego, Luis. Los Combates Navales de la Guerra del Pacífico (1879-1881). Valparaíso: Imprenta de La Patria, 1886.
- Yábar Acuña, Francisco. Las Fuerzas Sutiles y la Defensa de Costa durante la Guerra del Pacífico. Lima: Fondo de Publicaciones, Dirección de Intereses Marítimos, 2001.



Edwin John Penton

En esta traducción, al idioma español, del diario personal del Oficial de Mar 1ª Clase Edwin John Penton, marino británico que sirvió a Chile como Carpintero Jefe en la Fragata Blindada "Cochrane" durante la Guerra del Pacífico, se relata la experiencia en primera persona acerca de cómo era la vida a bordo en medio del conflicto, como por ejemplo: las rutinas, procedimientos, maniobras y acciones navales; así también los anhelos y temores de los hombres de mar, entre otros interesantes e inéditos detalles.

Los escritos de este marino, como cualquier otro que estuvo en sus circunstancias, corresponden a su bitácora personal que ahora, desde la perspectiva del tiempo, se convierten en un valioso registro de la dotación de la que fue parte, la cual se desarrolló dentro de un determinado contexto, articulando de un modo particular la historia, generando identidad y transformándose en una herencia y patrimonio de todos.

Con esta obra, la Corporación Patrimonio Marítimo de Chile pretende contribuir de manera significativa a la historiografía naval sobre la Guerra del Pacífico, específicamente de la denominada Campaña Naval, aportando datos inéditos, interesantes y en ocasiones cruentos, de lo que implicó el servicio a bordo de una de las naves más poderosas de nuestra Escuadra, a lo largo del conflicto.



Traducción, adaptación y comentarios
de Andrés Contador Zelada