



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

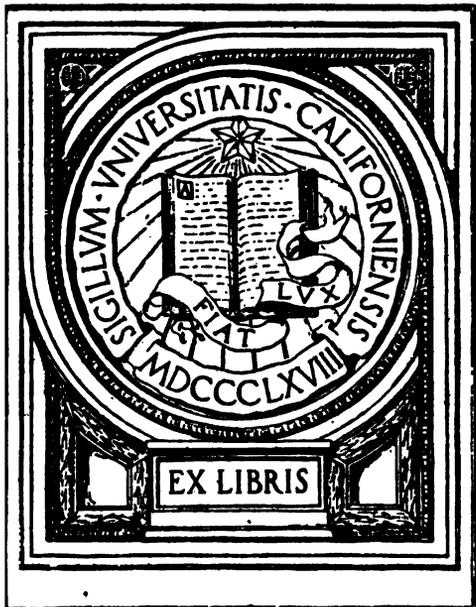
We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>

IN MEMORIAM
BERNARD MOSES



EX LIBRIS

BIBLIOTECA DE AUTORES CHILENOS.—VOLÚMEN XI

MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI

EL

DIARIO DE LA COVADONGA

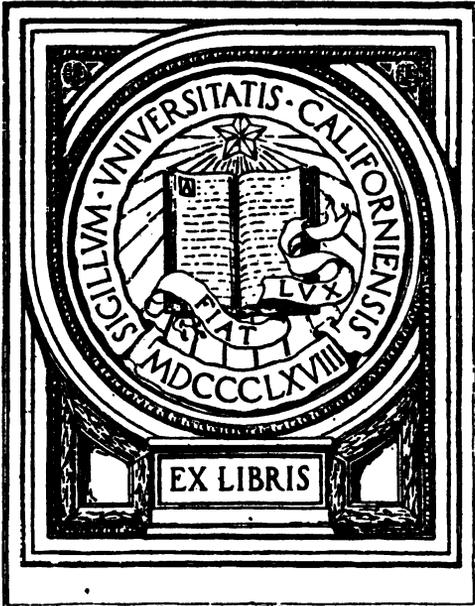
GUILLERMO E. MIRANDA

EDITOR

SANTIAGO, AHUMADA 51

1902

IN MEMORIAM
BERNARD MOSES



EX LIBRIS

BIBLIOTECA DE AUTORES CHILENOS.—VOLÚMEN XI

MIGUEL LUIS AMUNÁTEGUI

EL

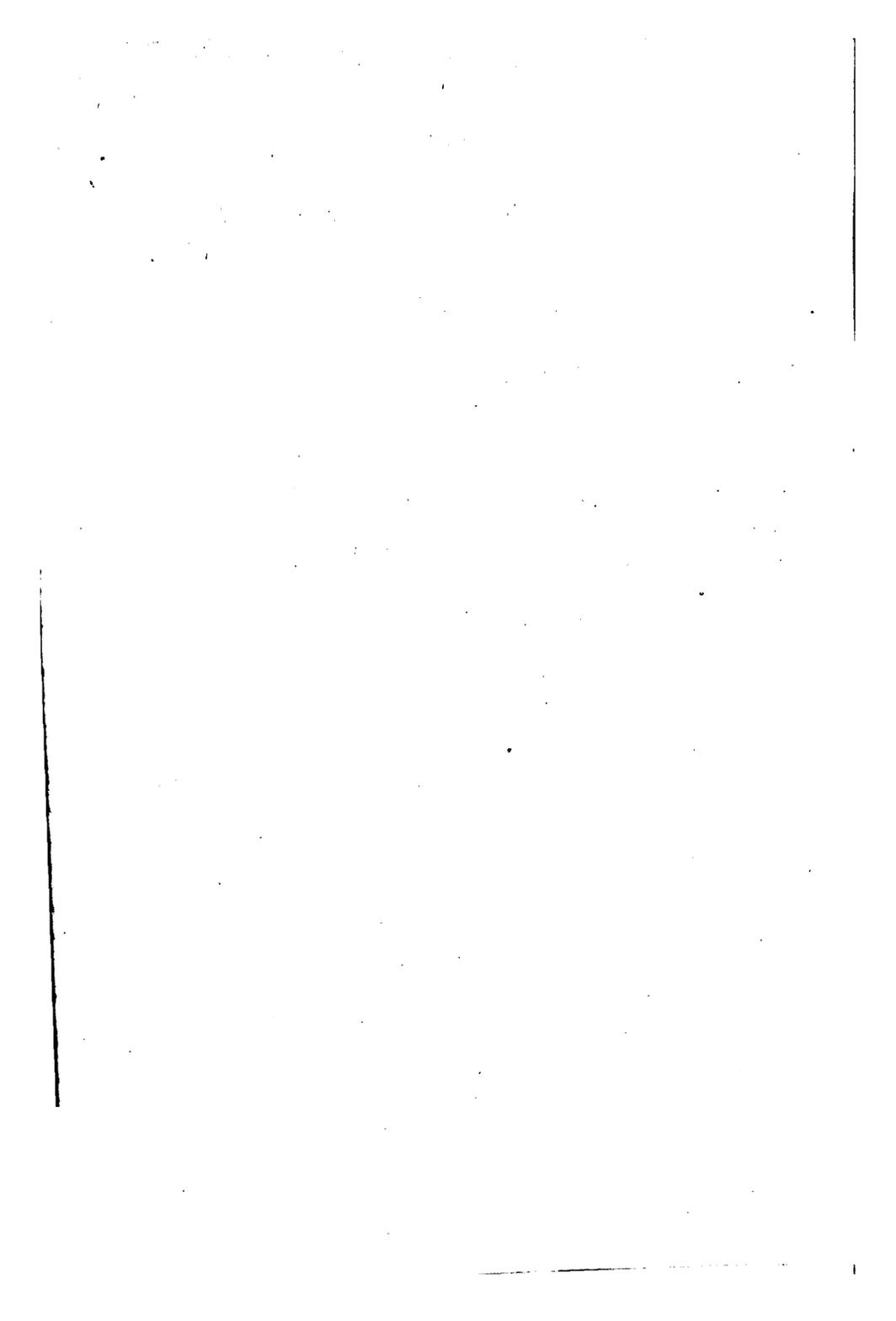
DIARIO DE LA COVADONGA

GUILLERMO E. MIRANDA

EDITOR

SANTIAGO, AHUMADA 51

1902



F3095

A57

NO. 1111
APR 1950

BERNARD BROSSE

EL DIARIO DE LA COVADONGA

El 10 de agosto de 1862, a las seis de la tarde, el almirante español don Luis Hernández Pinzon, que habia enarbolado su insignia en la fragata *Resolucion*, ordenó en el puerto de Cádiz a la fragata *Triunfo* que se preparara a dar vela, i le siguiera a corta distancia.

En aquella hora comenzaba bajo la apariencia de una expedicion científica la mal concebida campaña del Pacífico.

No seguiré paso a paso el rumbo de aquellas naves, porque sería tan inútil, como fastidioso. Cualquiera puede imaginarse los incidentes de un viaje marítimo sin haberlo hecho ni leído. La vida del navegante es en extremo monótona. Sus aventuras no ofrecen por lo jeneral diferencia notable. Son con cortas variaciones capítulos reproducidos de una obra que ya es mui conocida: la calma; la tempestad; pájaros o nubes que no se sabe ni de dónde vienen ni a dónde van, i que los marinos siguen con la vista has-

ta que se pierden en el horizonte; meteoros o exhalaciones ígneas que surcan la atmósfera como fuegos artificiales; el cielo azul semejante a una cúpula de zafiro, o cubierto de espesos nubarrones que derraman la lluvia a torrentes; el mar ajitado que levanta olas tan altas como montañas, o tranquilo i brufido como un espejo; el barómetro que baja; el termómetro que sube; el viento que sopla con violencia, o que se estingue del todo, como si el aire hubiera sido estraído por una máquina neumática; un hombre al agua.

Efectivamente, el 14 de agosto, se cayó al mar el marinero preferente de la *Triunfo* Marcial Fernández. Sin pérdida de tiempo, se hizo salir en su busca un bote mandado por el alférez de navío don Camilo Arana i el guardia marina de primera clase don Fausto Saavedra, hijo del autor del *Moro Espósito*. ¡Trabajo perdido! El infeliz marinero desapareció para siempre en la inmensidad del océano. Consagremos un recuerdo a la primera víctima de la malhadada expedición. El gobierno español iba a arrojar en el fondo del agua, no solo a muchos de sus marineros, sino tambien las simpatías que la España iba recobrando en sus antiguos dominios del nuevo mundo.

El 5 de noviembre de 1862, la goleta *Covadonga* salió a recibir en el puerto de Montevideo a las fragatas *Resolucion* i *Triunfo*.

El 1.º de enero de 1863, se dió el mando de la *Çovadonga* a un oficial de nota que habia venido

de comandante interino de la *Resolucion*. Se llamaba don Luis Fery. Habia dado la vuelta al mundo en la fragata *Ferrolana*, i posteriormente habia prestado señalados servicios en la estacion de Cuba i en las guerras de Méjico i Africa.

Como la historia de esta goleta nos interesa por mas de un título, me propongo extractar un diario inédito llevado a su bordo por don Félix Gurrea, oficial de la *Triunfo*, trasladado a la *Covadonga*, poco ántes de que la escuadrilla española zarpare de Montevideo para pasar al Pacífico.

La *Resolucion*, la *Triunfo* i la *Covadonga* salieron juntas del puerto mencionado el 16 de enero de 1863; pero en la noche del 23, la goleta perdió de vista a las dos fragatas.

El comandante de la *Covadonga* procuró volver a reunirse con ellas; pero en vano, porque no logró encontrarlas.

En cierta ocasion, unos celajes que se divisaban a la distancia tomaron para los tripulantes de la *Covadonga* el aspecto de las fragatas desaparecidas. Sin embargo, esta ilusion no duró mas que unos pocos minutos.

El comandante de la goleta determinó seguir con sola su nave el viaje al Pacífico.

El 10 de febrero de 1863, la *Covadonga* embocó por el estrecho de Magallanes.

En la bahía de la Posesion, se reunió con la *Triunfo*, i en Punta Arenas con la *Resolucion*.

Dejo la palabra al autor del *Diario*.

«Hai en Punta Arenas un establecimiento chileno, que mas bien parece penal, que otra cosa. Las producciones son mui raras, tanto que dependen sus habitantes de los víveres que les manda la República cada seis meses. Comercian mucho con los patagones en pieles de guanaco, de zorrillo i de avestruz, dándoles en cambio aguardiente, tabaco, harina i otros artículos. Es cierto que casi todo el lucro de estos cambios es para el gobernador de la colonia, que tiene monopolizado este comercio. Dicho funcionario, para evitar los desórdenes que pudieran causar los patagones con sus borracheras, los desarma al presentarse éstos en la colonia, despues de lo cual se mezclan con los colonos, i transitan libremente por el establecimiento. Jeneralmente están borrachos perdidos durante su permanencia en la colonia, pues se entregan a la bebida de licores alcohólicos con estraordinario abuso. Por lo demas, los patagones, a su buena estatura i proporcionado desarrollo, reúnen un carácter dócil i trato amable. Durante las horas que permaneció la escuadra en Punta Arenas, visitaron los buques muchos de ellos, conduciéndose con mode-

racion, i hablando algunos no pocas palabras en mal español, efecto sin duda de su continuo trato con la colonia.

«Desde Punta Arenas, donde vimos las primeras nieves, continuamos viendo cubiertas de nieves, sin duda eternas, las cimas de los altos montes que en estos parajes como en casi toda la parte occidental del estrecho, ofrecen a la vista magníficos panoramas, contrastando la blancura de las cumbres con el color oscuro de las faldas. Empezamos a sentir bastante frio; i desde que doblamos el cabo Frowards, el viento es mui molesto.

«A las cuatro tres cuartos del 16 de febrero, avistamos una canoa que venia de la Tierra del Fuego. Se la llamó desde a bordo, i atracó poco despues. Vimos entónces que traia seis tripulantes de uno i otro sexo, habitantes todos ellos de la Tierra del Fuego. La canoa era de corteza de árbol, mui lijera, de mas de cinco varas de largo, i poco mas de una de ancho. Su construccion mui sencilla. Dos grandes trozos forman los costados, i están reunidos en su parte inferior por una costura de mimbres. Tiene dos proas formadas por dos trozos romboidales, cosidos del mismo modo que los costados. Para dar solidez al vaso, lleva unos aros, que hacen las veces de nuestras cadenas, concluyendo en la regala, la que está cosida por la parte interior del costado. Para que los costados no cedan para adentro, lleva unos palos

atravesados de una a otra banda a semejanza de los baos, cuyo oficio desempeñan. En el centro de la canoa i sobre un monton de tierra, como en un hogar, llevan fuego. La vela es de piel, sirviéndoles para abrigarse de la intemperie, siempre que no la llevan izada, para lo que forman una especie de cubierta. Dentro de la embarcacion, i en cestos primorosamente tejidos, llevan todo su ajuar, que consiste en bolsas, al parecer de cuero, de pesadas flechas i harpones de huesos de cetáceo, i una especie de puñales cuyo mango es de madera, i la punta un trozo de obsidiana o cuervo triangular con los bordes cortantes, encajado en una ranura, i asegurado con filamentos de corteza. Llevan tambien palos largos, aguzados, de madera fuerte i flexible, componiendo todo lo dicho, sus armas de defensa, caza i pesca.

«Los tripulantes, como se ha dicho, eran seis, naturales de la Tierra del Fuego, cuatro hombres i dos mujeres. Su aspecto es miserable; pero parecian menos sucios que los patagones. Su estatura es mui inferior a la de estos últimos, alcanzando la de un hombre de talla regular. La mitad superior de su cuerpo es bien formada; pero los miembros inferiores son delgados i torcidos. La piel lampiña, de un color entre cobrizo i aceitunado claro. Las mujeres tienen los pechos pequeños, flojos i pendientes; cabeza proporcionada al torso; pero no al total del cuerpo. Cráneo deprimido superiormente, frente chata i pequeña;

pelo negro, recio i lacio; lo cortan por la parte anterior, i lo llevan enteramente suelto. Ojos pequeños i oblicuos, nariz chata, pómulos desarrollados; boca mui hendida; i los dientes, por el contrario de los patagones, sucios i malformados. Su vestido consiste en un manto corto i cuadrado de pieles de corzo, sujeto con unas correas en la parte anterior del cuello. Sujeta tambien con unas correas llevan una piel de pájaro-niño que les cubre la parte inferior del vientre. Las piernas i piés completamente desnudos. Las mujeres llevan algunos adornos con caracolillos i otras conchas, sostenidas con filamentos de cortezas. El que parecia jefe llevaba como distintivo una piel de cabeza de zorrillo, sujeta con un mimbre, colocada a manera de diadema. Se mostraron mui confiados i codiciosos, sobre todo de tabaco para mascarlo, aunque aceptaron con mucho agrado vino, galleta i algunas piezas de vestuario que se les dieron. Despues que comieron, se observó que el jefe guardaba los restos de la comida. En cambio de lo que comieron i se llevaron, dieron diferentes objetos de su uso particular. Segun parece, las mujeres son las encargadas de los trabajos i faenas de su penosa vida, porque venian bogando, i dirijiendo la canoa, miéntras que ellos descansaban en el fondo de la embarcacion; i no se cuidaban de ellas para nada, miéntras comian i se divertian a bordo. Van mas desnudas aun que los hombres, pues no tenian taparrabo. No

quisieron subir a bordo, i permanecieron acurrucadas en el fondo de su canoa».

La travesia del estrecho fué bastante dificultosa.

Los marinos españoles tuvieron que soportar una niebla espesa que no les dejaba ver a ningun lado; una lluvia constante, que derramaba sobre la cubierta tanta agua, como la que tenian bajo la quilla; vientos furiosos, los cuales soplaban con tanta violencia, que los mástiles apenas resistian.

Al pasar la *Covadonga* entre los dos islotes que hai próximos a la costa de puerto Famer, se enredaron en la hélice tan numerosos tallos de algas, que la goleta empezó a no obedecer al timon.

El peligro de naufragar llegaba a ser inminente.

Se tocó entónces el arbitrio de dar a la máquina toda su fuerza.

Por tres o cuatro minutos, a pesar de haber en los cilindros nueve pulgadas de presion, solo podian darse a lo sumo de treinta i cinco a cuarenta revoluciones por minuto, cuando ordinariamente se daban de setenta i cinco a ochenta, esto es, el doble.

La sonda arrojada en aquel sitio manifestaba que el mar tenia allí una profundidad de quince

brazas, i no obstante, todo aquel espacio, por considerable que fuese, estaba repleto de plantas marinas, que embarazaban la marcha del vapor hasta hacerla casi imposible.

Al fin, la fuerza de la máquina rompió aquellas formidables redes; i la *Covadonga* se salvó.

Despues de esta afortunada victoria sobre las pérfidas asechanzas del misterioso mar, el comandante Fery mandó echar el ancla en puerto Farmer, tomando todas las medidas de seguridad que la situacion exigia.

El tiempo se presentaba desigual.

De cuando en cuando, el viento, precipitándose por el estrecho, tronaba como el formidable estampido de algun cañon monstruo.

Fuertes chubascos caian de intervalo en intervalo.

Sin embargo, entre unos i otros, el sol aparecia radiante en el cielo para ser ocultado despues por negros nubarrones.

A pesar de aquella conmocion de la naturaleza, los marinos de la *Covadonga*, deseosos de pisar tierra, desembarcaron en la costa de puerto Farmer.

Lo primero que atrajo sus miradas fueron los restos de una nave náufraga, la cual les advertia la triste suerte que habian estado próximos a experimentar, cuando pocas horas ántes la goleta habia sido detenida por los tallos de las algas.

En el confin de la playa en que yacian los res-

El 13 de marzo de 1863, la *Covadonga* ancló en puerto de Ancud; de allí, fué a proveerse de carbon en Coronel; i por último, entró en Valparaiso el 28 del mismo mes.

Todos saben la espléndida acogida que los chilenos hicieron a los españoles de la espedicion del Pacífico. Habria sido de esperarse que el autor del *Diario* hubiera dedicado siquiera una línea para pintar ese recibimiento verdaderamente fraternal. Nada de esto. En ninguna parte, hace la menor alusion a las cordiales muestras de simpatías que los chilenos prodigaron entónces a los marinos de la escuadrilla castellana. Este silencio, mui significativo, manifiesta el espíritu de hostilidad encubierta que animaba a los recién llegados. No soi mendigo de alabanzas para mi país. Chile ni las exige, ni las necesita de nadie para ser próspero i feliz. Tomo nota del hecho únicamente para que se vea el orgullo de que los marinos españoles venian poseidos, i el desprecio con que trataban a los hispano-americanos. Se mejante endiosamiento dió orijen al fin a que descubrieran pretensiones exorbitantes cuya aceptacion no era ni decorosa ni posible, i a que se rompieran relaciones que su conveniencia propia les aconsejaba estrechar.

El 12 de junio de 1863, la *Covadonga*, llevando a su bordo al presidente i secretario de la comision científica, zarpó de Valparaiso para el Callao, a donde arribó el 12 de julio, despues de haber

visitado los puertos intermedios de Chile, Bolivia i el Perú.

El 25 del mismo mes, salió para Paita i Guayaquil.

En el apunte correspondiente al dia 28, el autor del *Diario* escribe lo que sigue: «Reconocimos el puerto de Paita i algunos buques fondeados en él; uno de ellos empavesado. Moderamos la máquina i cargamos el aparejo de cruz, con el objeto de entrar despues de puesto el sol, en atencion a ser el dia de hoi aniversario de la independencia de la república peruana».

Preciso es confesar que los marinos de la *Covadonga*, aguardando a la puerta, por decirlo así, que la fiesta patriótica hubiera concluido, para entrar en la bahía, hacian un triste papel. Su situacion era ridicula. Manifestaban tener el corazon apocado, i la intelijencia poco elevada. No comprendian la justicia, i aun la necesidad de ciertos hechos sociales, i se irritaban desacordadamente contra el curso inevitable de la naturaleza. Se asemejaban a esos padres demasiado rígidos o severos de los tiempos pasados, los cuales miraban con el entrecejo fruncido que sus hijos se apartaran de su lado para formar el tronco de nuevas familias.

La antigua lejislacion española, como la romana, consideraba que la mayor edad no era un motivo suficiente para salir de la patria potestad. Asi cualquiera individuo, aun cuando fuera un

viejo lleno de arrugas i cubierto de canas, estaba sujeto en cuanto a su persona i a sus bienes al albedrío de su padre. La España queria aplicar la misma jurisprudencia a sus establecimientos ultramarinos. El trascurso de tres siglos no le parecia un tiempo suficiente para que pudieran gobernarse a sí mismos, aun en los asuntos mas insignificantes.

Las exigencias eran desmedidas; la explotacion, demasiado evidente; el yugo, en extremo pesado. Lójico, imprescindible era que en la primera ocasion favorable que se presentara, las colonias se sublevaran, i obtuvieran a mano armada su emancipacion.

La metrópoli no ha podido perdonar nunca semejante desacato. Se ha visto forzada a tolerar el hecho consumado; pero siempre ha protestado contra él en el interior del alma. El fuego ha quedado oculto bajo la ceniza. La España, como la antigua Juno, ha conservado en lo íntimo del corazon viva la injuria de haber sido menospreciada.

En Guayaquil, la marea arrastró a la *Resolucion*, i la hizo estrellarse contra la *Covadonga*, a la cual causó algunas averias.

Una vez que fueron reparadas, la goleta continuó hacia el norte, llegando hasta el puerto de la república del Salvador que se denomina la Union.

Durante este viaje, los marinos de la *Covadon-*

ga tuvieron ocasion de observar un fenómeno curioso.

«En la noche del 31 de agosto, dice el autor del *Diario*, cayeron algunos chubascos, i la tripulacion contempló entónces un hermoso arco iris formado por la luna. Se distinguian perfectamente tres colores: rojo, amarillo i verde, ocupando el centro del arco el amarillo; el rojo, la circunferencia exterior; i la interior, el verde. A pesar de estar la luna poco clara, se pudo distinguir que dicho arco formó otro, aunque apenas visible. Este fenómeno duró media hora».

El 2 de setiembre, la *Covadonga* volvió la proa de regreso hacia el sur, i el 8 de noviembre, fondeó en el Callao.

El 13 de enero de 1864, la *Covadonga* salió del Callao para Pacasmayo, otro puerto del Perú, donde fondeó el 15 del mismo mes.

El 16, a medio día, el comandante don Luis Fery bajó a tierra para saludar a las autoridades.

El 18, a las nueve i media de la mañana, se embarcaron dos familias vascas, procedentes de la hacienda de Talambo, las cuales componian un total de nueve personas.

Inmediatamente la goleta hizo rumbo al Callao, adonde entró por tercera vez.

El 17 de febrero de 1864, la goleta se dirigió a

Panamá, adonde llegó el 8 de marzo. No se detuvo mucho en aquel puerto. Léese en el *Diario*: «Marzo 9. A las cuatro i media de la tarde, listo de todo, con vapor a la presion ordinaria, i embarcado el señor don Eusebio de Salazar i Mazarredo, se levó el ancla, i puso la proa al farellon San José».

El nombre del personaje a que se alude en el precedente apunte nos hace conocer el objeto del viaje de la *Covadonga* a Panamá.

Habia ido a traer al comisario rejio a quien se habia encomendado la jestion de las reclamaciones que la España hacía al Perú.

Así como la aparicion de ciertas nubes anuncia la tempestad; así tambien, a la vuelta de la *Covadonga*, la multiplicacion de los ejercicios de cañon, fusil i otras armas i del zafarrancho jeneral de combate manifestaban que se preparaba un gran golpe.

El comisario rejio don Eusebio de Salazar i Mazarredo traía apresuramiento de llenar su comision. Para conseguir este objeto, dispuso que la goleta viniese con las dos calderas prendidas i con toda la fuerza posible, lo que produjo el reventamiento del tubo de una de ellas.

El 18 de marzo de 1864, la *Covadonga* anclaba nuevamente en el Callao.

Todos saben que don Eusebio Salazar i Mazarredo, que traía el título efectivo de comisario rejio en el Perú, i el título simplemente aparatoso

de plenipotenciario en Bolivia, en vez de arreglar la desavenencia, no hizo mas que embrollarla.

A los pocos dias, la negociacion estaba rota.

El 12 de abril, la *Covadonga* salió del Callao, llevando a su bordo a don Eusebio de Salazar i Mazarredo i don Jose Merino Ballesteros.

El 14, tuvo a su vista por el costado de estribor una isla, que se reconoció ser la Chincha del Norte.

Inmediatamente, dirigió la proa hacia aquella isla.

En la costa del noroeste, se veian fondeados varios buques.

Los marinos de la *Covadonga* percibieron tambien, navegando a larga distancia, dos fragatas de vapor, que luego conocieron eran la *Resolucion* i la *Triunfo*.

La primera llevaba la insignia del almirante don Luis Hernández Pinzon.

Una barca mercante inglesa de vela estaba aprestándose para salir.

Apénas lo notó el comandante Fery, envió un guardia marina en un bote para suplicar al capitán de la barca que suspendiera su salida por algun tiempo, a lo que accedió.

Habiéndose acercado la *Resolucion* a la *Covadonga*, don Eusebio de Salazar i Mazarredo i don José Merino Ballesteros se trasladaron a la fragata.

Mientras tanto, se habia desprendido de la isla un bote que hacia vela con direccion al Callao.

El almirante Pinzon ordenó entónces por telegrafo desde la *Resolucion* al comandante Fery que «diese caza al bote, i no permitiese comunicacion con tierra».

Sin pérdida de tiempo, uno de los botes de la *Covadonga* salió con la posible velocidad en persecucion del bote peruano.

Los esfuerzos de los perseguidores fueron inútiles hasta el amanecer del 15 de abril, hora en que lograron su propósito, llevándose a remolque la embarcacion perseguida.

El almirante Pinzon volvió a ordenar por telegrafo a don Luis Fery que impidiera la comunicacion con tierra, dando caza a todos los botes que se encaminaran al continente.

En cumplimiento de esta disposicion, los botes de la *Covadonga* apresaron otros cuatro.

A eso de las tres de la tarde, el comandante Fery fué llamado a bordo de la *Resolucion*.

Cuando volvió a su barco, mandó hacer zafarrancho de combate.

Ejecutada inmediatamente esta órden, la *Covadonga* se dirigió contra la barca peruana de guerra *Iquique*.

«Cargada la artillería con granada, i listos para hacerle fuego, escribe el autor del *Diario*, se le intimó la rendicion; i al mismo tiempo, se mandaron dos botes con la jente de maniobra

armada i un guardia marina a las órdenes del segundo comandante para apoderarse del buque i meterlo, lo que efectuaron sin encontrar resistencia, i avisaron, arriada la bandera peruana, izando la nacional. El segundo comandante se hizo cargo del buque desde este momento, i mandó a bordo en calidad de prisioneros de guerra al comandante i oficiales de la *Iquique*.

La tripulacion de la *Iquique* se componia de quince individuos de tropa, i de treinta i uno de marinería.

Cumplida tan brillante hazaña, la *Covadonga* fué a fondear para presenciar la no menos heroica toma de posesion de las Chinhas.

«A las cuatro i tres cuartos del 15 de abril de 1864, dice el autor del *Diario*, verificaron el desembarco las fuerzas de tropa i marinería de ambas fragatas con el jeneral a la cabeza; i a las cinco, se arrió en tierra el pabellon peruano, e izó el español, el que fué saludado con veintinueve cañonazos por la *Resolucion*, i con entusiastas vivas a España i a la Reina, tanto por la fuerza desembarcada, como por la marinería de la escuadra».

Tal fué la ocupacion de las Chinhas, llevada a cabo por sorpresa, hallándose sin fortificaciones i sin guarnicion de guerra.

La escuadrilla española se dirijió en seguida al Callao, particularmente con el objeto de salvar

un buque mercante español que estaba surto en aquella bahía.

Ha llegado la oportunidad de trascribir aquí la que los españoles consideran la página de gloria de la *Covadonga* en la campaña del Pacífico.

Esta página tiene en el *Diario* el siguiente título.

OPERACIONES EN LA RADA DEL CALLAO, I RETO A LAS
FORTALEZAS PERUANAS

Callao 16 de abril de 1864.

«Contiuuamos al ancla en el Callao de Lima, buen tiempo i mar llana. Están fondeados en esta rada los buques de guerra peruanos siguientes: fragata *Amazonas*, de 37 cañones, de hélice; vapores de hélice *Loa* de 4 a 6 cañones, *Túmbes* de 2 a 3 cañones i *Lerzundi*; vapores de ruedas *Huaraz* i *Sachaca*; i bergantin *Guise* de 12 cañones de bronce, rayados, segun dicen. Estos buques, que componen toda la marina militar del Perú, se prepararon para combate al ver la actitud de nuestras dos fragatas. La *Amazónas* cambia señales continuamente con tierra i los buques de su escuadra. Parece que embarcó un oficial jeneral en la *Amazónas*, pues atracó a su costado un bote

con bandera cuadra, el que no la arboló al desatracar. El comandante nuestro va i viene continuamente a la capitana. A las dos tres cuartos, encendieron sus máquinas los buques peruanos; lo que se dijo por telégrafo a la insignia. La *Triunfo* levó, i poco despues volvió a fondear. A las tres veinte minutos, señal de la capitana de zafarrancho jeneral de combate, lo que ejecutamos. A las cuatro, quedamos listos de máquina con la cadena a pique, i aguardando al comandante, que llegó en este momento, i mandó levar. La operacion que debia llevar a cabo la goleta era sacar de remolque a la barca mercante española *Heredia*, fondeada a medio tiro de cañon del castillo del Callao; ínterin las fragatas, en movimiento, i listas para batirse, se presentaban ante la escuadrilla peruana, resueltas a cumplir la amenaza hecha a las autoridades del Callao, es decir:—que teniendo que maniobrar nuestros buques en la rada, esperaba el señor Salazar, ministro de su Majestad en Bolivia, i comisario especial en el Peru, que no se les pondria ningun obstáculo, ni se trataria de embarazar por la fuerza sus movimientos; de lo contrario, sería destrozada la escuadra peruana, cañoneado el castillo i bombardeada la poblacion.—

«Levada el ancla pocos minutos despues de las cuatro, nos dirijimos para el interior del puerto; i al estar próximos al *Loa*, dejó éste caer las portas de estribor, i lo vimos preparado. Nos habló

al pasar por su popa; i aunque nada oímos, no se le hizo caso, i seguimos para adentro, cargando al mismo tiempo con bala el cañon de proa. Nos metimos entre los buques mercantes, i conseguimos acercarnos a la *Heredia*, que estaba fondeada entre un sinnúmero de barcos pequeños de cabotaje. Uno de ellos rehusó amarrar a su bordo un cabo que le mandamos, lo que nos obligó a darlo al ponton ingles. La maniobra que siguió fué tan pronta i bien ejecutada, que merece ser referida detalladamente. Contando con la grande eslora de la goleta (198 pies), se comprenderá lo difícil que es hacer una ciaboga entre buques que se amarran apañados como sardinas en banasta, mucho mas sin otro espacio que el estrictamente necesario para ello. Dimos el cabo al ponton ingles por nuestra mura de babor, nos halamos por él, i de pronto cambiamos el cabo a la aleta de la misma banda, con lo que, rascando con nuestras jarcias mayores los botalones de foque de dos bergantines-goletas, i con nuestro baupres, el costado de una fragata americana, hicimos la ciaboga, i nos colocamos entre la *Heredia* i otra barca, en medio de las que quedamos como encajonados. Dado el calabrote a la barca hizo ésta su ciaboga sobre un cabo dado desde su aleta de babor a un bergantin que tenia por la proa; i despues de largar este último cabo, la sacamos a remolque por entre dos barcas enteramente a tocapiñoles. Una vez safos de tres bajos formados

por buques idos a pique, gobernamos en demanda de las fragatas, las que nos aguardaban sobre su máquina. Las dos estuvieron dando vueltas al rededor de la *Amazonas* ínterin duró nuestra faena; i es seguro que si suena un cañonazo, la escuadra peruana desaparece, si bien es casi seguro tambien que a la goleta i a los que dentro íbamos nos hacen astillas, porque miéntras estuvimos a tiro de cañon del castillo, las piezas de éste no dejaron de apuntarnos, i en tanto que con un cabo por la popa nos aguantábamos sobre el ponton ingles, nos hubieran destrozado sin que nosotros pudiéramos ofenderles, pues estábamos completamente de popa, i no hubiéramos podido jugar la artillería, hasta no habernos acoderado, en lo que siempre se tarda algo. La *Resolucion* nos mandó largar el remolque, i lo tomó ella.

Dos vapores de los pequeños, el *Túmbes* i el *Sachaca*, no hicieron otra cosa, hasta que doblamos la isla, que entrar i salir de lo interior del puerto. Gobernamos para afuera, yendo en con-voi con el jeneral, mientras la *Triunfo* se adelantaba. A las ocho tres cuartos, disparó un cañonazo la primera, por lo que moderamos la máquina (íbamos delante). A las nueve, por otro disparo suyo, hicimos por ella, i nos colocamos por su aleta de babor. Señal en seguida:—Los buques avistados son enemigos.—Nos preparamos, armando la jente de servicio. A las diez tres cuartos, se vió humo por la proa; i acto continuo, se hizo

zafarrancho de combate. Poco despues nos mandó el jeneral:—Dar caza, i reunirse despues a la armada.—Toda la noche fuimos detras del humo, perdiéndolo de vista por último a las tres. Al amanecer vimos ser una fragata. Reconocimos a las nueve a la *Triunfo*, i poco ántes, se avistaron las islas Chinchas. Gobernamos al oeste nor-este; i media hora despues, avistamos a la *Resolucion*. Por telégrafo, se le dijo el resultado de la caza; i ambos buques hicimos por el fondeadero de la isla, del que quedábamos próximos al medio dia.

Por lo visto, la *Covadonga* habia empleado toda la noche en perseguir a la *Triunfo*.

No me propongo referir la historia de la campaña del Pacífico, sino redactar únicamente las memorias, por decirlo así, de la *Covadonga* durante ese período. Se escribe la biografía de un hombre; ¿por qué no se escribiría tambien la biografía de un buque?

Voi a ocuparme, por lo tanto, solo de los incidentes que tienen relacion con dicha goleta.

Miéntras duró la ocupacion de las Chinchas, la *Covadonga* hizo el crucero en las inmediaciones. Servia de centinela avanzada i de portadora de órdenes. Se mantenía en perpetuo movimiento como una ardilla. Ya iba a Pisco, ya a San Lorenzo, ya al reconocimiento de las naves que se avistaban.

Durante este tiempo, se leen en el *Diario* estas i otras espresiones análogas:—*Los peruanos n*

se divisan. Los peruanos no se mueven. Los peruanos están quietos. Los peruanos se están blindando para echarnos a pique. No se percibe siquiera la sombra de los peruanos.

Semejantes burlas, tan injustas, como de mal tono, manifiestan la ridícula jactancia de nuestros antiguos señores. El desprecio es un mal piloto en el mar i un pésimo guia en la tierra. No hai enemigo pequeño. Si las contiendas de los pueblos debieran ser tratadas como las rencillas de los niños, los peruanos habrian podido despues volver insulto por insulto. *Rira bien qui rira le dernier.* El 2 de Mayo de 1866, los peruanos resistieron como valientes los fuegos de la escuadra española, que se vió forzada a retirarse delante de esos mismos adversarios, a quienes tanto se vilipendiaba. En ese dia, los peruanos se mantuvieron firmes; i sus agresores se movieron mas pronto de lo que habria sido preciso.

Es cierto que unos de los jefes españoles, don Juan Topete, decia con orgullo para disculpar su derrota:—¿Qué queriais que hiciéramos? ¿Habráis pretendido que nos lleváramos el Callao en una de nuestras naves?

Nó, por cierto.

No exijo tanto como esto.

Me limito únicamente a afirmar que en el ataque de un puerto, la escuadra vencedora no se ve obligada a retirarse precipitadamente, sino que permanece anclada en la bahía, dueña de la

posicion, aun cuando no sea mas que para atestiguar su victoria.

La contestacion de Topete no pasa de ser una frase brillante para encubrir una accion que no lo es.

Pero me aparto de mi asunto.

El 28 de abril de 1864, don Eusebio de Salazar i Mazarredo se embarcó en la *Covadonga* para que le trasbordase al vapor ingles que debia salir del Callao para Panamá. Pero despues de haberse aguantado la goleta toda la noche, el paquete no apareció; i el comisario rejio, chasqueado, tuvo que volverse a la *Resolucion*. El señor Salazar i Mazarredo solo pudo partir el 8 de mayo en la corbeta inglesa *Shear Water*.

Miéntas los españoles estuvieron posesionados de las Chinchas, el comandante Fery ocupaba diariamente a la tripulacion de su buque en ejercicios de cañon, fusil, carabina, botes, incendio, vergas, señales, zafarrancho jeneral de combate, etc., etc. La jente estaba bastante diestra, segun resulta de varias anotaciones del *Diario*.

El 11 de julio «se hizo ejercicio de fuego de cañon al blanco, estando el buque en movimiento, i de vuelta i vuelta sobre el blanco. Se hicieron once disparos, que, a escepcion de dos, fueron mui buenos».

«La mañana del 8 de noviembre, se hicieron tres disparos de cañon con bala sólida i carga de ocho i diez libras a un blanco situado a cinco

cables. El blanco era una asta con un gallardon. Los tiros muy buenos».

La celebracion de la independencia de América mortificaba mucho a los españoles hasta el extremo de no poder ocultarlo; i se esforzaban en reprimir i sofocar toda manifestacion alusiva a ella.

Léanse en el *Diario* los apuntes que siguen:

«27 de julio. A las dos de la tarde, salimos de la isla Blanca para las islas Chinchas conduciendo de transporte las guarniciones de ambas fragatas, las que al mando del capitán comandante de las tropas embarcadas en esta escuadra darán la guarnicion de la Chincha del Norte, para evitar los escándalos que suelen cometerse durante los tres días que estos austeros republicanos celebran su nunca bien ponderada *independencia*. En España, debiera celebrarse con *Te Deum* i demas ceremonias que se despliegan en las fiestas nacionales. Al anochecer, desembarcó la tropa, la que tomó posesion del cuartel que fué de la guarnicion peruana, así como el capitán i tenientes de ambas guarniciones se alojaron en la casa que fué del gobernador».

«28 de julio. Sin novedad trascurrió el día. Dos buques, uno anglo-americano i otro inglés, largaron bandera peruana a tope, que se les hizo arriar por la mañana. Hubo algun desorden en tierra en la noche anterior causado por estos estúpidos, que no se atreven a hacer nada que no

seá beber i cantar. En esto son mui fuertes; i por lo tanto, mui cobardes».

La *Covadonga* debia tener una compafiера en su penosa tarea de trasporte, correo i aviso. Esta fué la *Vencedora*, que arribó a las Chinchas el 9 de octubre, quejándose de las autoridades chilenas que le habian negado el carbon necesario para su máquina.

Entretanto, la fama de la *Covadonga* habia pasado de un mundo a otro i llegado a España. Isabel II resolvió hacer una distincion especial a los marinos de la goleta.

En la mañana del 7 de agosto de 1864, el ayudante de la mayoría jeneral, teniente de navío don José Navarro, estando formada en la cubierta la dotacion del buque, leyó una real órden en que Su Majestad la reina daba las gracias al comandante, oficiales, tripulacion i guarnicion de la *Covadonga* por las operaciones practicadas en la rada del Callao el 16 de abril del año mencionado.

El viernes 25 de noviembre de 1864, fué un dia infausto para los españoles, porque en él ocurrió el incendio de la fragata *Triunfo*.

Hé aquí como refiere la catástrofe el *Diario de la Covadonga*.

“A las cuatro i media hizo señal la *Triunfo* de fuego a bordo. Inmediatamente acudieron al bu-

que incendiado todos los botes de la escuadra, i algunos del convoi con baldes, hachuelas, mangueras, bombillas, i demas útiles que el caso requeria. Llegados a bordo de la *Triunfo* los de esta goleta, supimos que el sitio del fuego era el pañol de pinturas, i que provenia de haberse incendiado algunos envases de aguarras. La pequeñez del local que ardía, el fuego que era mui violento i por último el espesísimo i sofocante humo que salía del espresado pañol hacian que nadie pudiera meterse en él, pues a dos o tres que lo intentaron, entre ellos el contra-maestre, hubo que retirarlos medios asfixiados con no poco trabajo. La proximidad al pañol de pólvora del paraje incendiado obligó a abrir el grifo de este pañol, i dejar que se anegara. Entre tanto, para aislar el fuego, se empezó a echar agua por la escotilla del pañol del contra-maestre, ademas de llenarlo todo él de colchonetas i mantas mojadas. Tres bombas de incendio, las dos bombas reales del buque, varios grifos de la máquina abiertos, cayendo agua con baldes, tinas, gavetas, etc., por la escotilla citada, abierta la válvula de descarga del costado, i unido a todo esto, el barco mui holicado, pues se llevó toda la artillería a proa, nada bastó para contener el fuego. Por desgracia, la máquina comunicaba el agua a la sentina de proa, con mucha lentitud, i no hubo otro remedio sino cerrar la válvula de descarga del costado cuando el agua subía ya por encima de los cilin-

dros, completamente ya anegado el tubo de la hélice.

«Desde los primeros momentos del fuego, cuando se comprendió su intensidad, largaron la cadena; i con el foque, trató su éntendido i sereno comandante de ponerse en popa, pensando que el fuego quizas le daría tiempo para llegar a poco fondo, i poder anegar la fragata de batería abajo. Con esta idea, le dió un remolque la *Covadonga*, remolque que faltó a la primera estrepada. Otro calabrote que le dió la *Vencedora*, se quemó a los diez minutos. Estos remolques se dieron de siete a ocho de la noche; i miéntras sucedía esto, los ochocientos hombres que reunía a su bordo la fragata siguieron trabajando desesperadamente i con el mayor arrojó. Cuatrocientas granadas que tenía en los pañoles de popa, las recibió nuestro barco. Otros efectos se repartieron entre la *Vencedora* i *Resolucion*. A las ocho de la noche, decidió el mayor jeneral descargar el barco de jente; i únicamente quedaron a bordo su comandante, los oficiales suyos i de los otros buques i veinte hombres. Poco despues de las nueve estalló el fuego; e instantáneamente invadió todo el buque, dando tiempo apénas a su comandante, oficiales i el resto de la marinería para embarcarse apresuradamente por la escala de la botavara i por las mesas de guarnicion de mesa-na. Desde este momento, la *Triunfo* fué un volcan, que iluminaba perfectamente la costa de

Pisco, distante cinco millas, las *Chinchas*, distantes de nueve a once millas, i por último el cielo, que nos devolvía un resplandor rojizo, no poco siniestro.

«Perdido el buque irremediabilmente, nos separamos de él a toda máquina para librarnos del desastre que nos amenazaba si llegaba a verificarse una esplosion. La *Vencedora* i *Resolucion* tambien se separaron de la desgraciada *Triunfo*. Toda la noche ardió con grande intensidad, i a las dos de la mañana se le vinieron abajo los palos, oyéndose de tiempo en tiempo sordas detonaciones i esplosiones, indicacion de que se disparaban sus piezas; i estallaban algunas jarras de pólvora.

“A las dos tres cuartos, nos reunimos a la capitana i *Vencedora*; i fondeamos próximos a ellas, profundamente afectados por la pérdida de ese hermoso buque, que en tan brillante estado militar i marineró estaba bajo todos conceptos. Lo único que nos sirvió de gran consuelo fué el que no tuvimos que lamentar ninguna desgracia, a pesar de las rudas i peligrosas faenas a que, sin necesidad de la menor indicacion, se prestaba voluntariamente nuestra incomparable marinería i tropa. No podían ellos comprender que la inminencia del peligro hiciese necesario el abandono de su buque, i rehusaban obstinadamente embarcarse en los botes. Fué necesario hacerles pensar en que el buque estaba perdido, i que se esponían

inútilmente, permaneciendo aun en él. Solo así bajaron la cabeza; i sin atropellamiento ninguno, i tambien sin hablar una palabra, salieron de la malaventurada fragata.

“Al amanecer, quedaban los restos de la que fué *Triunfo*; ardiendo aun al noroeste de las Chinchas. A las ocho, nos mandó el jeneral ir sobre ella para ver si se podia salvar algo. Avivamos i levamos en seguida, i nos dirijimos al barco incendiado. Eran las nueve. Fuí en el primer bote, i vi que estaba ardiendo toda la fragata. El interior era un caos en que todo andaba revuelto; cañones, cadenas, restos de máquina, media chimenea. Era inútil pensar en salvar nada. Las anclas las tenia en el agua, pues se le habian quemado serviolas, cubiertas, todo, todo. Viendo el lastimoso cuadro que presentaba, que nada podia salvarse, i que si continuaba a flote, podia con la corriente ir a parar a la costa del Perú, nos dirijimos sobre la capitana para pedirle permiso para echarla a pique. Felizmente no tuvimos necesidad de emplear nuestros cañones en tan triste faena, pues se hundió repentinamente dejando únicamente un poco de humo como recuerdo de la fragata de cuarenta cañones que veinte i cuatro horas ántes era uno de los espanta pájaros que quitaban el sueño a los peruanos.”

Una gran mudanza iba a operarse en la direccion de la escuadra. El almirante don Luis Hernández Pinzon debia ser reemplazado por el almirante don José Manuel Pareja i Septien.

Cupo a la *Vencedora* el honor de recibir al nuevo jefe, que llegó a su destino el 5 de diciembre en el vapor del norte, donde venia acompañado por su secretario el teniente de navío don Pedro Pastor i Landero, i por el teniente de navío capitán de fragata honorario don Joaquin Navarro i Morgado, que debia tomar el mando de la *Vencedora*.

La *Covadonga* tuvo la comision de trasportar al jefe cesante. Cuatro dias despues de la llegada de Pareja, esto es, el 9 de diciembre de 1864, a las nueve de la noche, se dirijió a Pisco llevando a don Luis Hernández Pinzon i a varios oficiales que regresaban a la Península. Despues de haberse despedido de sus conductores, el jeneral se embarcó a las doce en el vapor *Perú*, dejando a su partida, entre pueblos unidos por los vínculos mas estrechos, una tempestad de odios, cuyo término no se divisa.

El 10 de diciembre por la mañana, se incorporó a la escuadra la fragata *Berenguela*. Habia salido de España el 19 de julio con órden terminante de hacer el viaje con primera velocidad; pero habia tardado cerca de cinco meses en ejecutarlo. Sin embargo, era un vapor de hélice. Los espedicionarios la aguardaban con ansia. La pérdida de la *Triunfo* los habia debilitado mucho.

Encontraban que la *Resolucion*, la *Vencedora* i la *Covadonga* no formaban una armada mui formidable. Tenian el recelo de experimentar algun descalabro. El arribo de la *Berenguela* vino a disipar esta alarma. Mui luego la situacion de los españoles debia mejorar todavía. El 25 de diciembre, llegaron las fragatas *Villa de Madrid* i *Blanca*.

La reunion de todas estas naves componia una escuadra respetable que las repúblicas del Pacífico, atacadas de sorpresa, no podian combatir por lo pronto.

El Perú cedió ante la presion de la fuerza.

Sin embargo, la celebracion del tratado firmado por el almirante don José Manuel Pareja i el jeneral don Manuel Ignacio Vivanco, no satisfizo las aspiraciones de muchos marinos españoles. La desocupacion de las Chinchas, que habian reivindicado al principio como bienes propios, i que habian retenido despues como prenda pretoria con la cual podia suceder mui bien que se quedaran, fué mirada con sumo disgusto. Los nuevos argonautas no podian resignarse a que se les escapara de las manos aquel vellocino de guano.

El descontento no fué secreto, sordo, latente, sino que se exhaló en murmullos, en quejas, en cargos. Copio para muestra la página que sigue del *Diario de la Covadonga*.

“A las doce i tres cuartos del 5 de febrero de 1865, se avistaron por el norte una fragata de

hélíce i un vapor. Poco despues reco-nocimos a la española *Berenguela* i al peruano *Chalaco*. Estuvieron sobre el fondeadero a la una i media. El vapor fondeó i la fragata se aguantó sobre la máquina, i nos hizo señal de aprontarse a dar la vela. A las tres i cuarto, izaron en tierra el pabellon peruano, al que saludó el *Chalaco* con veintiun cañonazos. A las cuatro, quedábamos los tres buques *Berenguela*, *Vencedora* i *Covadonga* navegando a toda fuerza i con todo aparejo. La *Berenguela* anda mas que las goletas.

“Quedaron evacuadas, o mejor dicho desechadas las Chinchas de este modo, es decir, que si la toma fué rara, no le va en zaga la evacuacion. ¡Buen provecho le hagan al Perú, i Dios quiera inspirar mas patriotismo, i haga que no tenga tan pequeño el corazon, el pájaro gordo que haya tenido la culpa de que la escuadra del Pacifico haya estado abandonada i olvidada si no por el país, por los que están donde no debieran, solo porque el que mandaba esa escuadra se llamaba Pinzon. Bien puede España darse por mui contenta con que fuera Pinzon el jeneral de su escuadra, pues ha sido necesaria toda su entereza i enerjía sobre todo en los últimos meses, para que no tenga que contar nuestra historia algunas infamias, i quizá traiciones, durante la campaña. Ayudó a este resultado el buen espíritu de las tripulaciones, de la oficialidad subalterna i de su jefe. Aunque estas reflexiones no son propias de un diario

de mar, permítase al que durante nueve meses ha sido testigo ocular de sucesos honrosos los mas para el cuerpo i para la bandera, bajos i propios de canallas los ménos, permítase, repito, al que los ha presenciado todos desahogar un poco la hiel, que enjendraron en él nueve meses mortales de esperar i esperar i mas esperar, i sobre todo el considerar la punible indiferencia con que al parecer ha mirado el gobierno la violenta situacion en que se han encontrado mil trescientos españoles durante seis meses."

Despues de la restitucion de las Chinchas, la *Covadonga* se dirijió al Callao. desde donde hizo dos viajes a Cobija, i uno a Valparaiso.

A la vuelta del viaje a Valparaiso, encontró en el Callao el 5 de julio de 1865 a la fragata blindada *Numancia*, que habia venido a reforzar la escuadra española.

Arreglada la cuestion con el Perú, la España creyó la coyuntura favorable para dar un golpe recio a Chile, al cual consideraba el Aquiles de las repúblicas hispano-americanas, i el antagonista mas decidido en contra de sus pretensiones de dominacion en el nuevo mundo.

La empresa parecia facilísima. El almirante Pareja sostenia que le bastaba un cuarto de hora para ajustar cuentas con Chile, esto es, para que humillado pidiera perdon de rodillas.

El anuncio de la expedición proyectada fué recibido con algazara entre los marinos españoles. La función no podía ménos de ser cómica i divertida; todos se preparaban a ella con la risa en los labios, Aquellos marinos no parecían soldados que marchasen al asalto de una plaza fuerte, sino curiosos de arrabal que fuesen a contemplar a un reo espuesto a la vergüenza pública en la picota. Algunos de los oficiales decían: Chile es un pollo griton que se ha metido a gallo bravo, i es preciso cortarle las estacas con tiempo. Otros agregaban: es un necio que se ha puesto a jugar con pólvora, i es justo que se quemé para escarmiento.

Leo en el *Diario de la Covadonga*: "Las fragatas de nuestra escuadra *Villa de Madrid* con el jeneral a su bordo. *Resolucion*, *Berenguela* i *Blanca* i la corbeta *Vencedora* salieron el día 7 de setiembre para los puertos de Chile, segun creo, a festejar con los chilenos el día de la independencia de la República de la Estrella (Chile) la que es mui posible que se estrelle en esta ocasión. En interés de su salud, le deseamos que a costa de un catarro (pues tendrá que quitarse el sombrero para saludar) se libre de padecer alguna indigestion cañónica. Amen."

Francamente, no habria copiado una chocarrería tan insulsa, si ella no tuviera cierta importancia histórica.

El ministro de estado don Manuel Bermúdez.

de Castro escribe en una nota al embajador de Su Majestad en Paris, fechada en San Ildefonso el 23 de noviembre de 1865, lo que sigue: "El general Pareja llegó el 17 de setiembre a Valparaíso, solo en la *Villa de Madrid*, i no al frente de la escuadra, como se ha querido suponer, i llegó en ese dia, porque no pudo llegar ántes; no porque desease, como indica el señor Rosáles, reproduciendo un argumento hecho en Chile sin dato ni fundamento alguno, aparecer allí en el momento en que se celebraba el aniversario de la independencia; argumento que, aun cuando se fundase en hechos comprobados, no valdria ciertamente la pena de refutarse".

No me detendré a examinar si merece o no una reprobacion severa el almirante Pareja al presentarse en Valparaíso con un ultimatum en la mano el mismo dia en que se celebraba el aniversario de la independencia del país; ni si es o nó acertado en un ministro plenipotenciario hacer imposible con una conducta irritante i ofensiva la misma negociacion que va a promover. Lo que sí me parece comprobado de un modo auténtico con el fragmento copiado del *Diario de la Covadonga* es el hecho que don Manuel Bermúdez de Castro niega tímida i solapadamente, a saber: que los marinos españoles salieron del Callao con el propósito deliberado de venir a exigir un saludo de veintinueve cañonazos a su bandera en el dia mismo en que se celebraba el natalicio de nuestra república.

Probablemente esta fué una chuscada del jeneral convertido en diplomático, aplaudida por su tropa.

El almirante don José Manuel Pareja aborrecia especialmente a Chile, cuya tierra habia sido funesta a un miembro ilustre de su familia. Un tio suyo, don Antonio Pareja, marino como él, habia dejado en nuestro suelo sus huesos i sus glorias. Era un sujeto realmente distinguido. Habia ascendido desde guardia-marina hasta capitán de navío. Se habia encontrado en todas las acciones navales de su época: en las costas de Africa, en Jibraltar, en Tolon, en el cabo de San Vicente, donde mandaba la *Perla*, en Trafalgar, donde mandaba el *Argonauta*, en Cádiz, i en otros combates todavía. Habia sido condecorado con la venera de Santiago, i con el grado de brigadier. Cuando estallaron los primeros movimientos revolucionarios en la América fué enviado a Chile para sofocar la insurreccion. Pero aquel jefe anfibio de mar i tierra tenia mas de medio siglo de edad cuando pisó nuestras playas; i la fortuna, que no ama a los viejos, segun la espresion de Carlos V., le volvió las espaldas. A pesar de su valor i pericia, en lugar de victorias, sufrió descalabros, que le arrastraron al sepulcro. En suma, don Antonio Pareja perdió en Chile su fama, i su vida. Además perdió su venera de Santiago, que cayó en poder de los independientes, segun consta del curioso oficio que sigue, pasado por la junta gubernativa de Chile al cabildo eclesiástico.

«El jeneral en jefe del ejército restaurador ha remitido en el último espreso la adjunta venera de Santiago, tomada en el equipaje del finado don Antonio Pareja, jeneral del ejército invasor de la Concepcion, i a quien correspondia como caballero de dicha orden. Persuadido el gobierno de que este despojo del enemigo no puede tener mejor destino, que colocarlo en esa iglesia catedral en el busto del santo patron de la capital i del estado de Chile, lo remito a Usía para su pronta colocacion como un testimonio de su respeto, gratitud i reconocimiento a los repetidos beneficios que recibe la Patria del Dios de las victorias. Dios guarde a Usía muchos años. Santiago, i junio 5 de 1813.—*Francisco Antonio Pérez.*—*José Miguel Infante.*—*Agustín Eizaguirre.*—*Mariano Egaña*, secretario.—Al Venerable Dean i Cabildo».

El sobrino deseaba vengar el fracaso del tío.

La intimacion del almirante Pareja fué rechazada con la indignacion que merecia. Los chilenos estaban resueltos a sacrificar sus bienes i sus personas ántes que consentir en ningun acto que menoscabase en un ápice la dignidad nacional. Sobre este punto no habia discrepancia alguna.

El jefe de la escuadra empezó a comprender que el ajuste de cuentas a que habia venido era mas largo i complicado de lo que habia supuesto. El cuarto de hora que al principio le habia pare-

cido suficiente para terminar el negocio llevaba trazas de prolongarse dias, quizá meses. En vista de aquella obstinacion inesperada, que no acertaba a calificar, declaró rotas las relaciones diplomáticas con Chile, i bloqueados sus puertos. Posteriormente, en fuerza de las reclamaciones de los representantes de las naciones estranjeras, que no querian reconocer un bloqueo de papel, tuvo que limitar la incomunicacion solo a los puertos de Caldera, Coquimbo, La Herradura, Valparaíso, Talcahuano i Tomé. Acto continuo, fraccionó su escuadra en cuatro porciones, que distribuyó en los puertos indicados.

Adoptadas estas medidas, don José Manuel Pareja aguardó tranquilo el resultado. Pensaba que el bloqueo establecido sería mas eficaz que sus notas anteriores para el buen éxito de su expedicion.

Raciocinaba en esta forma:—La contribucion de aduanas es la renta principal del erario chileno; de manera que cegada esta fuente de ingresos, el gobierno de la República no podrá funcionar, i se verá forzado a ceder. Durante mi larga carrera, he visto que el calabozo a pan i agua es un medio seguro de amansar los caracteres mas indómitos.

La division de su escuadra no le inspiraba ningun temor. Tenia una confianza ciega en la superioridad de sus buques de guerra, que no nodian ser tomados por las chalupas de los flete-

ros; i en sus grandes cañones, cuyos fuegos no podian ser apagados por los fusiles de nuestros soldados.

El 10 de octubre de 1865, a las doce de la noche, la *Covadonga* zarpó del Callao para venir a tomar parte en el bloqueo de Chile. Su tripulación estaba llena de entusiasmo i orgullo; i era diestrísima en el manejo del cañon, del fusil, de la carabina, del revólver i del machete.

Cuando la goleta llegó a Cobija, el contador i el maquinista desembarcaron para comprar carbon, pero los dueños de la especie pusieron inconvenientes para venderla.

Don Luis Fery ordenó entónces que se trajeran del puerto lanchas de carga; i que fueran conducidas a remolque a una caleta inmediata, donde estaba situado el establecimiento minero de Gatico. Dispuso en seguida que una parte de la marinería, i la mitad de la tropa, bajasen armadas a tierra, al mando de un oficial; i que embarcaran todo el combustible que fuera preciso.

Esta órden recibió un exacto cumplimiento.

A lo que parece, el comandante Fery estaba decidido a proporcionarse el carbon con la punta de las bayonetas si no se podia de otro modo.

La república de Bolivia era tratada como enemiga aun ántes de que hiciera causa comun con

Chile. La España invocaba a cada paso en su favor el derecho de jentes; pero ella lo violaba, siempre que la infraccion le convenia.

De Cobija, la *Covadonga* pasó a Caldera, Coquimbo, La Herradura i Valparaiso.

Su tripulacion manifestaba un regocijo especial al ver en estos puertos las presas de pobres naves mercantes que sus compañeros habian tomado; i quiso hacer algunas por su parte; pero los buques reconocidos por ella resultaron ser neutrales.

La *Covadonga*, ancló en Valparaiso el 25 de octubre a las dos i media de la tarde.

Arribaba a tiempo para presenciar el tiroteo de Playa-Ancha, ocurrido en ese mismo dia, a las cuatro i media.

En aquel lance, pudo conocer por ciencia propia que si los españoles eran fuertes en el mar merced a sus naves de alto bordo perfectamente artilladas, no podian pisar impunemente la tierra de Chile.

Léase como el *Diario de la Covadonga* refiere el suceso mencionado:

«Salió la *Vencedora* para Playa-Ancha para traerse dos botes chilenos que comunicaban con los buques mercantes que recalaban al puerto (Valparaiso). Encontró barados los botes, i mandó a tierra dos de los suyos armados. Sostuvieron un rápido tiroteo con los chilenos que en número considerable acudieron a impedir la opera-

cion; i que, parapetados en las piedras, hacian fuego a mansalva. Viendo que era una locura tratar de echar al agua los botes citados, se reembarcaron; i tuvimos que lamentar la pérdida de un preferente, muerto de un balazo en la cabeza, estando ya en el bote, i otro fué herido tambien dentro del bote. Los chilenos tuvieron un muerto de bayoneta, i tres o cuatro heridos de balas.

Los soldados de la *Vencedora*, o soñaban despiertos, o excitados por el peligro veian fantasmas, o faltaban a la verdad para disculpar su fuga.

Todos saben lo que sucedió en el encuentro citado, como que ocurió a la luz del sol i a la vista de varias personas.

Habia en Playa Ancha una guardia compuesta solo de ocho hombres i un cabo de la artillería de marina, mandados por el sarjento don Pedro Castellanos.

Los españoles, en números mas de cuarenta, saltaron a tierra para apoderarse de los dos botes de que se ha hecho referencia.

Los artilleros les intimaron que se retiraran inmediatamente.

Los españoles les contestaron con una descarga.

Los nuestros hicieron fuego entónces sobre los enemigos, i los atacaron con denuedo, sin embargo de hallarse en la proporcion de uno contra cuatro.

Empeñóse el combate.

Después de un corto tiroteo, los españoles hu-
yeron precipitadamente, dejando un remo i va-
rios cartuchos de municion.

En vez de los dos botes que venian a buscar,
los agresores llevaban el cadáver de uno de los
suyos, i una bala en el cuerpo de otro, estándos-
nos a la confesion contenida en el *Diario de la
Covadonga*, porque sus heridos fueron tres o cua-
tro, si hemos de dar crédito a la relacion de otros
testigos.

Los nuestros no sacaron un solo rasguño.

En esta narracion fiel de lo acontecido en el
ataque de Playa Ancha, ¿dónde están el número
considerable de chilenos, i el muerto de bayone-
tazo i los heridos de nuestra parte, que se pre-
tende haber habido en la refriega?

El héroe de Cervántes trasformaba un meson
en un castillo, i una manada de ovejas en un
ejército. Los asaltantes de Playa-Ancha padecian
del mismo achaque, a no ser que disfrazaran la
realidad para paliar su descàlabro.

El 2 de noviembre, fondeó en Valparaíso el va-
por español *Marques de la Victoria*, que venia a
incorporarse en la escuadra; i zarpó la *Covadonga*
para ir a ocuparse en el bloqueo de Coquimbo i
La Herradura.

La última página del *Diario de la Covadonga*
tiene esta fecha DEL VIÉRNES 24 AL SÁBADO 25 DE

NOVIEMBRE DE 1865; i comienza por una cruz negra, una de esas cruces que suelen colocarse en los periódicos para anunciar las defunciones u otras noticias fúnebres, fiel trasunto de una de esas cruces de madera que cubren las sepulturas humildes.

¡Funesto presajio!

En esa hoja se consigna el fallecimiento de un hombre a bordo.

Se llamaba Pelegrin Cuzó, i era cabo de mar.

Estaba enfermo de disenteria. Habiéndose agravado, se llamó por señal al capellan de la *Blanca*. El sacerdote vino inmediatamente para confesar al moribundo i acompañarle con sus exhortaciones hasta el umbral de la eternidad.

El pobre infeliz murió léjos de su patria i de su familia a las seis tres cuartos de la tarde.

Su cadáver fué colocado en un bote, su último lecho, para ser arrojado despues al mar, esa fosa comun de los marinos.

El 25 a las siete de la mañana, volvió el capellan de la *Blanca* para rezar el oficio de difuntos. La marinería i la tropa concurrieron al acto.

A las siete i tres cuartos del mismo dia, la goleta levó el ancla para su postrer viaje bajo bandera española.

Las últimas palabras del *Diario de la Govadonga* son las siguientes:

«Poco despues de las diez se arrojó al agua el cadáver del cabo de mar Pelegrin Cuzó. ¡Descanse en paz».

La corbeta chilena *Esmeralda* mandada por el valiente marino chileno don Juan Williams Rebolledo se apoderó de la *Covadonga* el 26 de noviembre de 1865 en el puerto del Papudo.

El estampido de los cañonazos retumbó hasta Valparaiso; pero ninguno de los buques españoles salió en su auxilio.

La desesperación de Pareja, cuando tuvo noticia de la captura de la *Covadonga*, fue inmensa. La existencia le llegó a ser odiosa. Resolvió suicidarse, i en efecto realizó su propósito. El pistoletazo que se disparó es la proclamación mas espléndida de la victoria de Chile.

El jefe de la escuadra fué sepultado en el Pacífico con su uniforme i sus insignias.

Era un ataúd digno de un dolor sin límites.

Don José Manuel Pareja yace para siempre en su cama de roca i su colchón de arena, a los pies de Chile, al cual había querido humillar durante su vida, i al cual ensalzaba con su muerte.

La imaginación de Dante no habría podido concebir un suplicio mas tremendo.

La pérdida de la *Covadonga* ha sido un dardo agudo enterrado en la carne viva, que la España ha procurado extraerse en mas de una ocasión.

Antes del bombardeo de Valparaiso, propuso por medio de agentes oficiosos diversas bases de avenimiento, entre las cuales se enumeraba

la devolucion recíproca de las presas hechas durante la guerra.

El ministro de relaciones exteriores de Chile don Alvaro Covarrúbias rechazó desde luego, sin vacilar, esta cláusula; i pronunció a este respecto las siguientes palabras que la historia debe recoger:

—Un buque de guerra capturado en buena lid no se devuelve en un protocolo. El gobierno de Chile no puede restituir la *Covadonga* por un tratado, suceda lo que suceda. La España no podría devolver en cambio de un buque de guerra mas que naves mercantes que no ha habido ningun honor en apresar, i que por lo tanto no hai ninguno en retener. Nuestra república no ha traficado, ni traficará jamas con su gloria. Si la España quiere recuperar la *Covadonga*, es preciso que se resuelva a arrancarla por la fuerza, como se le ha quitado.

El jeneral Kilpatrik, ministro plenipotenciario de los Estados Unidos de Norte-América, que estaba en la conferencia, se puso de pié inmediatamente, i apretando con entusiasmo la mano del señor Covarrúbias, le dijo:—La contestacion es digna de Chile i de su ministro. Jamas habia yo presumido que pudiera darse otra.

Despues del bombardeo de Valpariaso, la España insistió en la restitucion de la *Covadonga*; pero siempre recibió la misma repulsa.



**THIS BOOK IS DUE ON THE LAST DATE
STAMPED BELOW**

AN INITIAL FINE OF 25 CENTS

**WILL BE ASSESSED FOR FAILURE TO RETURN
THIS BOOK ON THE DATE DUE. THE PENALTY
WILL INCREASE TO 50 CENTS ON THE FOURTH
DAY AND TO \$1.00 ON THE SEVENTH DAY
OVERDUE.**

APR 7 1937

MAR 11 1948

APR 20 1948

Pamphlet
Binder
Gaylord Bros., Inc.
Makers
Stockton, Calif.
PAT. JAN. 21, 1908

KEY LIBRARIES



47612

R 7 1.37

11 1948

9304

THE UNIVERSITY OF CALIF