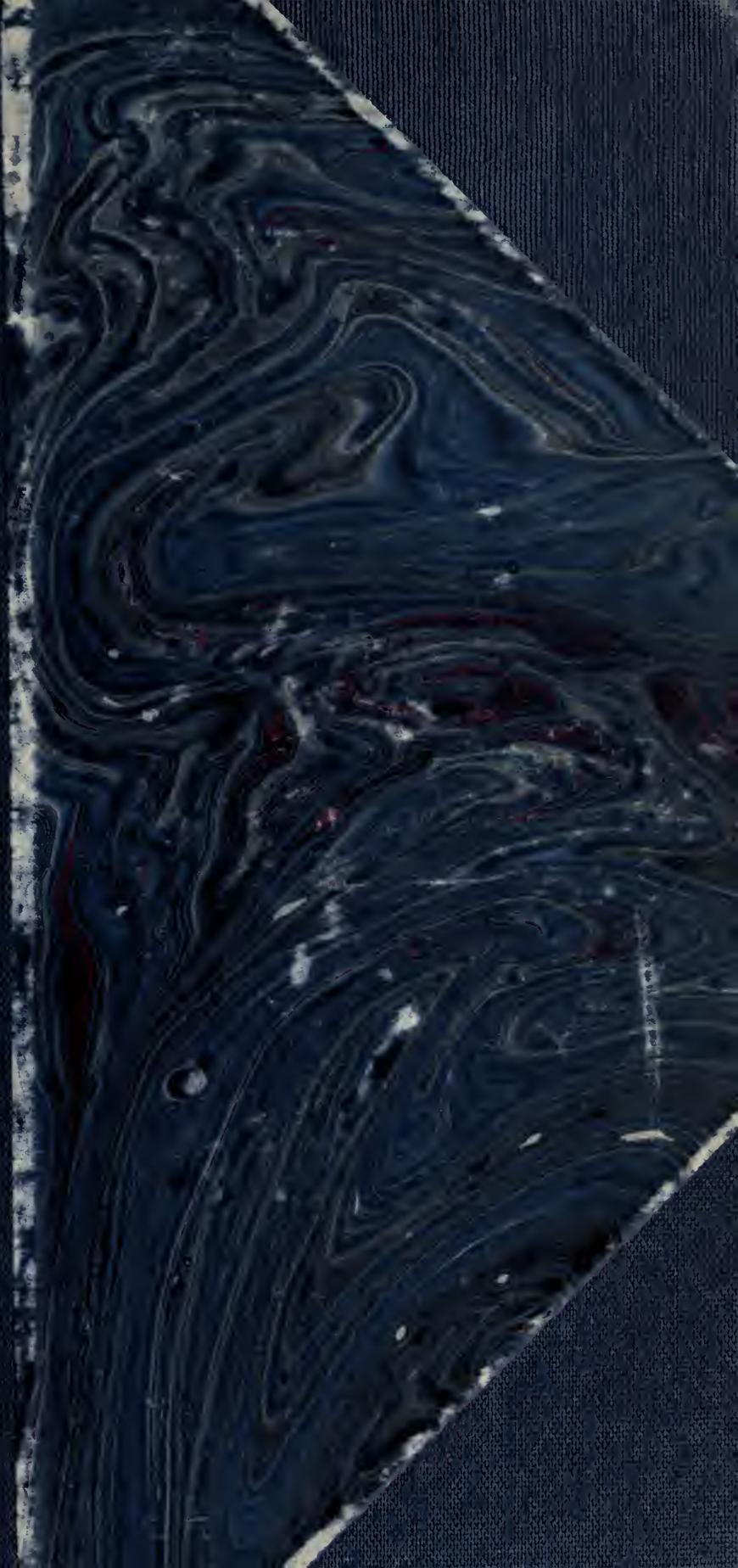


UNIVERSITY OF TORONTO

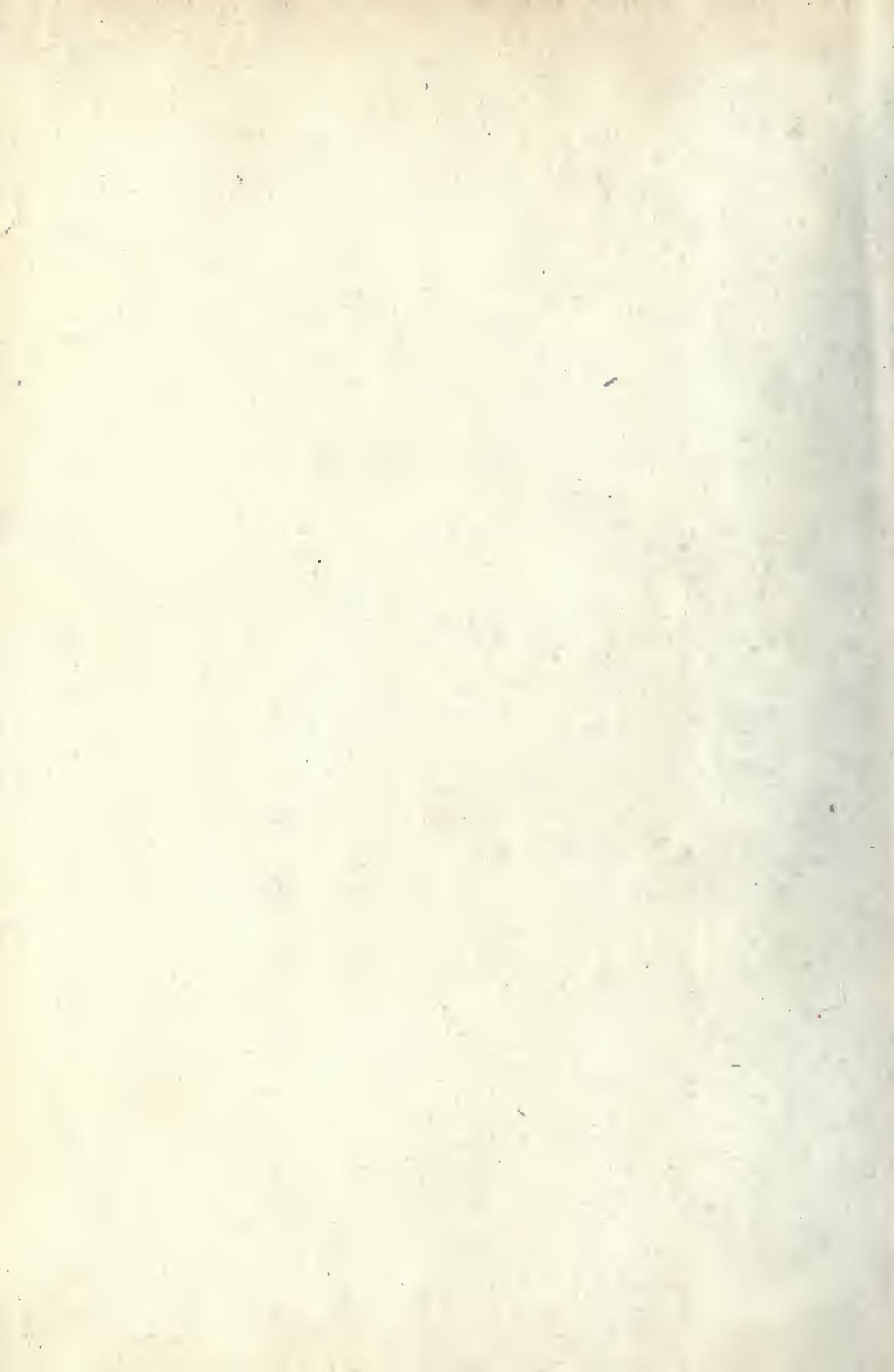


3 1761 00992199 0











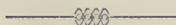
Almirante Silva Palma



F  
3082  
S5



## DEDICATORIA



SEÑOR ALMIRANTE DON JUAN WILLIAMS REBOLLEDO.

*Mi respetado Almirante:*

*Desde que cargué mi primer uniforme de cadete, para ingresar a la Escuela Naval, sentí en el ambiente de ese establecimiento flotar el nombre de Ud, con un prestigio como marino i como hombre de guerra, que nos lo hacia mirar como una personalidad.*

*Mas tarde, cuando abandoné las aulas para entrar al servicio de los buques, esa aureola de que Ud. venia revestido, la sentí crecer, al ver cómo los oficiales i jefes de la Armada lo apreciaban i respetaban.*

*Mi Almirante, las condiciones de Ud. han sido para sus compañeros i subalternos, las de un verdadero maestro, i esa enseñanza, trazada con su ejemplo i conocimientos, ha dejado en la Marina una verdadera estela, por la cual hemos procurado caminar, para no perder el norte de rectitud i verdadera concepcion del cumplimiento del deber.*

*A Ud., mi Almirante, lo considero como padre de la Marina, i en tal concepto, me permito dedicarle este pequeño trabajo, que lleva en sí, el único objeto de rememorar algunos hechos históricos i bosquejar las figuras de algunos compañeros, un tanto borradas o no bien diseñadas.*

A. SILVA.





Almirante Juan Williams Rebolledo





## PRÓLOGO



### I

Con el título de «Crónicas de la Marina Chilena» dándose a luz, en esmerada edición, i con ilustraciones debidas al pincel de connotados artistas nacionales, los artículos que de tiempo atras ha venido publicando el Contra-almirante don Alberto Silva Palma.

Las obras de este jénero son raras entre nosotros; no así en otras literaturas, señaladamente en la inglesa, que las tiene con razon por auxiliares preciosos de la Historia.

Hasta cierto punto, puede decirse que estas «Crónicas» pertenecen al jénero llamado *Memorias*, o sea narraciones históricas sobre sucesos en que el autor ha intervenido mas o ménos directamente.

Cabe en este jénero de obras el detalle, que no cabe en la historia propiamente tal, i que a menudo presta a los sucesos colorido i vida de que la Historia, por la magnitud de sus cuadros, suele carecer. I de allí su importancia para el historiador futuro, que a veces encuentra en el pequeño detalle la esplicacion de hechos que no la tienen dentro de la lójica que seria natural atribuirles.

La historia de la Humanidad es una cadena de causas i de efectos. Pero no llegará a conocerla en su vasto campo quien sólo toma en cuenta las grandes causas i los grandes efectos. ¡Cuántas veces

una guerra ha cambiado el mapa del mundo! ¡I cuántas veces la guerra ha tenido por palanca la ambición de un hombre, la idea torpe de un mandatario, o el capricho fugaz de una mujer! ¡I que de veces, de la guerra ha decidido una batalla, i de la batalla una piedra, una bala disparada al acaso, un soldado que al huir ha contagiado a su fila!

Ese pormenor que se pierde en el infinito, como el grano de oro en las aguas del océano, es lo que recoje el libro de Memorias para que a su tiempo el historiador lo coloque en la balanza.

De allí el interés que en jeneral despiertan esas páginas, vivo i palpitante en las «Crónicas» que ha escrito Silva Palma, porque en ellas alieatan el corazón i el temperamento del autor.

Su tema es el de muchas plumas, el de muchos libros, pero conmueve, singularmente porque a pesar de ocasional desaliño en sus renglones, hai en el fondo la obra de un artista, que supo ver, que sabe sentir i que sabe decir. Quien conmueve tratando un tema traído i llevado, es artista; si con la pluma conmueve, es escritor.

I que lo es el Almirante Silva, lo dirán conmigo todos aquéllos que ante sus cuadros sublimes de porfiadas energías, de anónimos sacrificios, de vibraciones profundas del patriotismo, hayan sentido como yo que el corazón se sacude i que los ojos se llenan de silenciosas lágrimas.

Ante eso, nimiedades son los preceptos de la retórica i las exigencias del decir clásico. También así solía emocioner Sarmiento, que a despecho de Villergas será siempre un ejemplar macho del talento hispano-americano, i que si pudo pecar contra la gramática, tuvo el privilejio de abrir con su pluma horizontes al alma i de producir con su fuego el incendio en los espíritus.

¡Qué se puede llegar a los mismos resultados con un lenguaje gramatical i sin agravio a los preceptistas! ¡Se puede! Bien que no es raro que los moldes aprieten i deformen la idea, tal como en arás de la moda puede el corsé apretar i deformar el cuerpo que Dios echó bello i garboso al mundo.

I en ménos delitos contra la gramática i demas artes adjetivas incurriáramos los chilenos, si es que ellas fueran enseñadas en forma racional i práctica, i nó a la manera de escolásticos que acostumbramos, para tortura del niño i para que pueda ganar sueldo el funcionario que irónicamente llamamos profesor. I digo «irónicamente»

porque, fuera de contadas escepciones, no son ni fueron profesores de gramática o de letras los pocos chilenos que ganaron un nombre en el campo ingrato de las producciones del espíritu.

Educador es el libro del Almirante Silva, no sólo en cuanto saca del olvido hechos dignos de recordacion, sino en cuanto vivifica en nuestros compatriotas el sentimiento de gratitud para con los héroes que por la patria se sacrificaron, así en los dias gloriosos de la guerra, como en los dias pesádos, oscuros i monótonos de la paz.

## II

El autor de estas «Crónicas» es Contra-almirante de la Armada nacional, i por su brillante hoja de servicios se le tiene con razon por una de las reliquias del pasado. Es hombre de espíritu jóven todavía, i sólo porfiada enfermedad ha podido arrebatárle al mar i a sus naves.

Perteneció a un curso que fué llamado «de los siete infantes de Lara» i que produjo no pocos meritorios jefes que, cual mas o ménos, han dejado un nombre en nuestros fastos militares. Silva Palma es el único que llegó a cargar las anheladas palas de Almirante: de sus compañeros, sólo sobreviven dos; los demas fueron muriendo en las etapas de la larga jornada. Al cargar Silva Palma las rojas palas, la enfermedad hizo presa de él, como si hubiera esperado ese momento para arrebatárle a la Armada una de sus personalidades mas prestigiosas i queridas.

El mal se cebó en el cuerpo i dejó sana el alma; pero ¡qué de veces los estragos del uno reflejan en la otra, i la desalientan, debilitan i amargan! A esa jeneral tendencia salvó el almirante Silva, apelando a su reconocida enerjía, que parece reconcentrarse en su espíritu. Si ya no le obedecen sus piernas, es en cambio mas dueño que nunca de su alma i de su brazo. No puede mandar en el puente de su nave pero se manda a sí mismo. Impúsose la tarea de contar algo de lo que vió en su larga carrera de marino, i ha cumplido con brillo su voluntaria labor.

Narra como si los sucesos fueran de ayer; i en la narracion alientan el alma sana, la mirada intelijente, el concepto de justicia, que ántes hicieron tan querido de los suyos al marino, i que hoy en jendran las simpatías del que lee por él, autor de esas pájinas.

Quien tenga mediano temperamento de crítico, ha de elojiar en las «Crónicas» una gran cualidad del escritor: supo ver, que no es cosa comun a todos los que tienen ojos en la cara, sino privilegio del talento, porque sólo el talento ve bien, recojiendo las impresiones útiles i desechando las demas. El vulgo de las jentes almacena detalles incoloros, no selecciona, no forma juicio rápido ni exacto de las cosas; en una palabra, no sabe ver, i por tanto despues no sabe contar. Se dice que en todo éso no hai sino facilidad i poder de memoria. ¡Error! ¡grave error! Sólo el talento recoge las impresiones; la memoria no hace mas que guardarlas. Quien no sabe recojer, mal puede guardar.

### III

No es fácil dar una pauta para poder medir el valor de una obra literaria.

Suele pasar que un libro provoca el sueño en unos i vivo interes en otros.

Sin embargo, puede decirse en jeneral que un libro vale cuando abre horizontes a la meditacion. Para producir ese resultado son parte el lector i el libro mismo; el niño i el hombre iletrado no perciben bellezas ni aquilatan cualidades que percibe i aquilata el lector consciente e ilustrado. De modo que el juicio sobre un libro es objetivo en cuanto al libro mismo, i subjetivo en cuanto difieren las facultades del lector. Prueba elocuente de lo que digo da «Don Quijote», que muchos no pueden leer, que otros leen sin esplicarse la fama que ha alcanzado, i que tantos ingenios han declarado la mejor obra de todas las literaturas.

Que las «Crónicas» son un libro que vale no podrán negarlo quienes lo lean.

¡Cómo no convencerse del sacrificio inútil que se hizo en el ataque a Pisagua! La plaza, que pudo caer como el fruto maduro, fué tomada a viva fuerza, con la natural cohorte de vidas i de sangre.

¡I cómo no pensar en la proporcion con que la suerte contribuye al éxito de las armas! Ella resalta en las animadas pájinas que detallan la labor que cupo en la guerra a la corbeta *O' Higgins*, que aun en el combate de Angamos hubo de seguir al norte, ocupada en oscura, pero no por eso infructuosa comision, mientras otras naves i

otros jefes llenábanse de gloria i enriquecían de laurel las sienas de la Patria.

Colorido intenso hai en el capítulo que nos cuenta la calaverada de Moquegua; prueba inequívoca de lo que vale arrastrar a tiempo la vaina del sable, fiando a su ruido lo que no puede fiarse al armamento escaso de diminuta i aventurera division.

La pintura de la vida que se hace dentro de una torpedera pone de relieve el sacrificio enorme de esos héroes del mar, ora transidos de frio dentro de la estrecha caja de fierro, ora desesperados por el calor que los tuesta como en horno. Todo eso resulta de la lectura como si el lector mismo estuviera viviendo esa vida.

¡Cuán conmovedor i cuán grande en su sencillez suprema es el cuadro que dedica Silva Palma a Guillermo Peña, a Pablo de Ferrari i a Arturo Whiteside, muertos en aras del deber sobre las cubiertas del *Loa*, de la *Covadonga* i del *Pinto*: desaparecidas las naves, desaparecieron con ellas sus jefes, como si las naves i sus comandantes fuesen cuerpo i alma que sólo en vida pueden coexistir!

En su cuadro sobre la muerte de Nelson en Trafalgar, sobre el choque del *Camperdown* con el *Victoria*, sobre el desembarco de los ingleses en Chipre, Silva Palma ha arrancado a la Marina británica lecciones elocuentes de lo que son el homenaje a la gloria, el rigor de la disciplina, las maravillas de la organizacion, factores todos cuyo cultivo i desarrollo es la piedra angular de una escuadra que llena su mision i que corresponde a los anhelos de la Patria.

#### IV

En las «Crónicas» hai capítulos interesantes, que por sí solos constituyen un poema.

De ellos son ejemplo los consagrados a Jorje Slight; al bergantín *Meteoro*; al legendario Ño Brito, pobre cabo de cañon, cuyo cadáver quisieron cargar en hombros todos los almirantes de Chile; al ingenioso ardid de que se valió un oficial para sacar a Lautrop de un barco ingles; a los funerales de Avelino Rodríguez, celebrados en el momento mismo en que llegaba su propio hermano a darle un abrazo despues de la victoria; al bravo Orella, que quiso abotdar al *Huáscar* cuando el monitor peruano se llegaba a prestar auxilio a los náu-

fragos de la *Independencia*: a los trabajos casi faraónicos que impuso el desembarco de nuestra artillería en la caleta de Ite; i por fin, al buzo Saberny, dispuesto a morir en el fondo de los mares a trueque de alcanzar para Chile otra hoja de laurel.

Todas estas páginas dejan en el lector un sentimiento purísimo, de amor a la bandera, i de gratitud a los que por ella sacrificaron sangre i vida. Levantan el espíritu i confortan el corazón, porque prueban cuánto hai de grande i aun de sublime en el fondo de las almas.

El país que produjo los hombres de la guerra del Pacífico, el que produjo los hombres que prepararon la Escuadra i la Marina de entónces, es país que puede esperar del porvenir. Los leones retoñaron leones, i vivificaron mar i suelo con su sangre; i si la Patria ha de atravesar por nuevos días de prueba, esos manes destellarán luces que sean guía i enseña de los futuros guerreros.

¡Honor a la pluma del almirante Silva, que ha cantado himnos en prosa a las enerjías i a los sacrificios de sus compañeros de labor i de gloria!

CÁRLOS LUIS HÜBNER.

Santiago, Mayo de 1900.



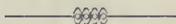


La 1.<sup>a</sup> Escuadra Nacional





## INTRODUCCION



Achaques de salud i motivos personales, me obligaron mui a pesar mio, a abandonar el servicio de la Armada, para venir a buscar a las márgenes del Mapocho un tranquilo retiro i descanso para mi agotada naturaleza.

Pasando el tiempo, sentí nostalgia de la separacion de mis compañeros i de las brisas del mar, que durante cuarenta años entonaron i estimularon la vocacion que desde jóven abracé con gusto i entusiasmo, i que me fueron siempre un campo de triunfos i satisfacciones.

Esta nostalgia me hacia sentir la necesidad de comunicarme con ellos para descargar los mil recuerdos que constantemente taladraban mi imaginacion, buscando salida para hacer llegar hasta ellos la manifestacion del agradecimiento sincero, por los cariños i afectos que en toda ocasion, aun despues de retirado, nunca escatimaron, con el objeto de hacérmelo sentir como alivio a tantas otras preocupaciones i tropiezos que nunca faltan en el camino de la vida.

*El Mercurio* me facilitó sus columnas, para de cuando en cuando publicar uno que otro artículo, sin imaginarse que hacia una obra de bien, i éstas me servian como puente de comunicacion con la Armada, defendiendo sus fueros i desenterrando episodios históricos que faltaban para perfilar con verdad las figuras de otros tantos buenos servidores.

Los amigos i compañeros, con sus benévulos conceptos i apreciaciones sobre estos trabajos, me estimulaban a colectarlos en un folleto i hacerlos servir de lectura i aprendizaje para la juventud venidera.

El temor natural, ya que nunca he sido literato ni escritor, me hacian retraerme i esquivarme de este compromiso, hasta que me declaré vencido, lanzándome a navegar en un mar completamente desconocido para mí, por lo que pido a los que me honren con su lectura, crean que el que ha escrito estos artículos lo ha hecho sin pretensiones de literato, procurando sólo ser un narrador sencillo i verdadero.

Para corresponder a los amigos en la mejor forma posible i darle un poco de adorno i valor a este trabajo, pedí a los artistas Subercaseaux, Casanova i Foradori, se sirvieran ayudarme con su colaboracion, i todos ellos accedieron gustosos, haciendo realzar el trabajo en tal forma, que puede decirse que la delicadeza de sus pinceles ha venido a darle vida e importancia.

Séame permitido dar en estas líneas, mis mas espresivas gracias a estos señores, como asimismo al amigo Cárlos Luis Hübner, que con cariñoso empeño se me ofreció para prologar mi trabajo, i con su fina i bien cortada pluma, estralimitándose de los límites necesarios, ha llegado hasta colocarme al lado de otros que conquistaron por sus obras el título de literatos, i asimismo para tributar-me alabanzas que no merezco, ha llegado quizas, sin quererlo, a revelar al traves de su pluma la savia pura i patriota que corre por sus venas.

A. SILVA.





Capitan Arturo Prat





## HÉROE



Veinte veces he tratado de trasmontar el umbral de este bosquejo i otras tantas he retrocedido ante tan temeraria empresa; creo haberme sentido con el mismo temor e incertidumbre que debe sentir un aprendiz de pintor al pretender copiar un Rubens o un Miguel Anjel.

Cada vez que he tomado la pluma para principiarlo, ésta se me enreda entre los dedos i rompe el papel, como le sucede a un principiante cuando hace sus primeros palotes.

Han sido tantos los poetas i prosistas que lo han tratado, que es casi una petulancia ponerse, no al paralelo de esos artistas, sino a sus inmediaciones.

Es tan grande la imájen, tan finos i delicados sus perfiles, que para trazarlos con verdad, pureza i correccion, seria menester tener la imajinacion de un Isidoro Errázuriz i la pluma de un Pérez Galdos

Sin embargo, sin pretension de ninguna especie, arriando pabellon ante todos los que ántes han tratado la materia, i con la sinceridad que se inspira en el patriotismo, la simpatía i adoracion que se tiene por aquella imájen, voi a permitirme vaciar en el molde de estas líneas algunos recuerdos de observaciones propias, que mezclados con factores desconocidos por la jeneralidad, i calentados al mismo fuego en que se han fundido un sinnúmero de monumentos que se alzan en toda la República, se alce este tambien, no aspirando que

sea una concluida escultura, pero sí fabricada con un metal puro i bien aquilatado.

El personaje a quien pretendo describir, es un hombre cuya edad fluctúa al rededor de los treinta años; de aspecto varonil; de estatura mas bien alta que baja; de andar pausado pero firme, haciendo sonar el taco; su semblante blanco mate; frente amplia i profunda por su calvicie, que ya le ralea su castaña cabellera; patilla cerrada, negra, robusta, tirando para colorina; su mirada firme hace juego con los músculos de su cara, que parecen no doblérgase a la sonrisa; sin embargo, aquel conjunto de seriedad cubre un corazon dulce, caritativo i de nobles sentimientos.

Sus costumbres son puritanas casi hasta el exceso; no fuma ni bebe, solamente un poco de vino con agua, cuando tiene algun invitado a comer. Jamas frecuenta los clubs, restaurants u otros lugares donde la juventud pasa sus ratos de ocio.

Sus horas de descanso las ocupa en estudiar para abogado, profesion que quiere juntar con la de marino, que es la propia, para en conjunto formarse un buen auditor de marina.

Su conversacion es fácil e ilustrada i en su lenguaje jamas usa palabras que no sean completamente urbanas, llamando la atencion a sus subalternos cuando no lo hacian como él; i a veces hasta a sus superiores solia hacerlos volver discretamente sobre ciertas espresiones que le disonaban.

Su tenida era siempre limpia i bien llevada; las composturas i pegaduras de botones se las hacia él mismo. En una ocasion en que la silla le habia gastado i roto el pantalon, no tuvo inconveniente i fué bastante diestro para colocarle un parche con tanta perfeccion, como un verdadero sastre.

Todas estas condiciones de carácter i modales, lo hacian parecer ante el público que no lo conocia a fondo, como un hombre dama, casi afeminado i nunca creyeron hubiese sido capaz de llevar a cabo empresas de arrojo o actos de valentía.

Sin embargo, ese hombre a quien las apariencias condenaban, desde su juventud demostró todo lo contrario.

El año 58 se incorporó como cadete a la Escuela Naval i concluyó satisfactoriamente sus estudios. El año 66 ya lo vemos figurar como guardia-marina i tomar parte en algunas comisiones en la campaña de aquel año.

Allá por los años de 1862 un ponton de guerra frances llamado «Infernal», que estaba fondeado en Valparaíso frente a los almacenes fiscales, principió a incendiarse. Por mas que se reunieron botes i elementos de los buques nacionales i extranjeros surtos en la bahía, el elemento destructor siguió tomando cuerpo al estremo que todo trábajo fué inútil.

A bordo del citado ponton habia una gran cantidad de pólvora, al rededor de 15 a 20 toneladas.

Esta circunstancia daba al incendio un carácter bastante sério para los buques inmediatos i la poblacion.

Cuando las autoridades vieron el peligro, se dispuso que una lancha armada de cañon, al mando del teniente don Enrique Simpson, acompañado de los guardia-marinas don Luis Pomar i el personaje de que me estoi ocupando, se trasladasen al costado del ponton para echarlo a pique a balazos.

Se realizaba esta operacion, cuando el comandante frances dijo que esos eran como papiotes, i que su buque en Trafalgar habia recibido muchas balas sin conseguirse el objeto que ahora se pretendia con esta lancha.

El vapor «Maipú», a cargo del comandante Williams Rebolledo, se vino al costado i tambien principió a darle de balas; todo inútil, el buque se mantenía a flote i el incendio cundia.

Este espectáculo gratis, atrajo a los malecones i cerros inmediatos, miles de personas; el movimiento de embarcaciones tambien era inusitado.

La humareda i llamas producidas por la conflagracion en un buque viejo, de madera i de puentes altos, era inmensa, formando un cuadro digno de un buen pintor.

Cuando todos admiraban este fuego artificial, pocas veces visto, vino de repente una desconumal esplosion: las toneladas de pólvora de sus bodegas habian tomado fuego i hecho volar el buque en mil pedazos, sembrando de trozos de madera todos los contornos i lanzando un gran número hasta tierra. Los vidrios de los almacenes fiscales i casas del puerto cayeron todos en mil pedazos, el cielo se cubrió de una inmensa nube de humo.

El pánico fué terrible; en los malecones i en las inmediaciones todo el mundo se echó a tierra; en los botes; sus tripulantes se tiraban al agua para salvarse de la lluvia de trozos que caian; sin em-

bargo, en la embarcacion del cañon, hubo uno solo que quedó en pié, i tranquilamente tendió la mano a aquellos que abandonaron su puesto en el momento del peligro.

El año 66, cuando las escuadras aliadas del Perú i Chile se mantenian ocultas dentro del tenedero de Abtao, las fragatas españolas «Blanca» i «Villa de Madrid», se presentaron frente al puerto, trabando cañoneo con la aliada.

Al poco rato, la «Blanca» recibió un proyectil bajo la línea de flotacion i se vió obligada a cobijarse tras una isla, para tumbarse, valiéndose de su artillería, i así poder reparar la avería. Thompson, comandante de la «Covadonga», creyó que la «Blanca» se habia varado, i en su brioso carácter, pide permiso al jefe para ir a caño nearla.

Apénas principiaba esta operacion, la «Blanca» se adriz a presentando su costado a la «Covadonga», le larga una andanada con toda su artillería.

La tripulacion de la «Covadonga», que no estaba preparada para recibir tan sonoro saludo, se tiró al suelo; Thompson al volverse para increparlos por no haber recibido aquel saludo como era debido, notó que uno solo habia quedado en pié, i ese uno era el mismo guardia marina que no se habia echado al agua en la explosion del «Infernal».

Con constancia, buena conducta i pericia, el guardia-marina fué paso a paso abriéndose camino en el escalafon de la Marina, i a la vuelta de pocos años ya lo vemos figurar como oficial del detall en la corbeta O'Higgins.

En una ocasion en este buque, dirijiendo una difícil maniobra de anclas, el cabrestante, que estaba lleno de marineros, tomó un movimiento desenvolvente vertijinoso, en que los hombres volaban por la tanjenté, i a no haber sido por el valor i enerjía con que tomó instantáneas i eficaces medidas, habríamos tenido que sufrir un grave accidente.

En otra ocasion, siendo segundo jefe de la corbeta «Esmeralda», se paseaba en el castillo, mandando una salva. Marcaba el isocronismo de los tiros por el número de sus pausados pasos, cuando a medio tiempo i prematuramente, entre el cinco i el seis, sale un cañonazo por el lado opuesto i por donde no era esperado: la franela de mala clase entregada por la casa proveedora, habia hecho estallar

Santiago 19 de Julio de 1908.

Señor Alberto Silva Palma

Pr

Estimado Señor:

Con la mas viva  
y pronta impresion he leído el intere  
sante boquijo, como Ud. le llama,  
que, con el título de "Héroes", ha tam-  
do la bondad de publicar, para dar  
a conocer el carácter de mi espí-  
con el fin "de que sirva de modelo  
a las generaciones venideras", como  
de sirve decirme en su atenta con-  
ta que contesto

Este boquijo es el  
mas fiel retrato de Arturo tal co-

mo era conocido entre sus com-  
pañeros; pero hecho con tanta  
maestría y delicadeza, que ha-  
ce resultar mucho mas su figura.

Gracias, mil gracias por este  
simpático recuerdo que creo ins-  
pirado solo por el cariño hacia el  
que, que es su maestro y compañero.

Si Ud. hubiera tenido ocasión  
de conocerlo en el hogar comprom-  
daria mejor de lo que yo pudiera  
decirle cuanto ha sido mi desgra-  
cia al perderle, y cuanto agradece  
a Ud. este entusiasta homenaje a su  
memoria.

Quien reconoce a su atem-  
ción me es grato expresarme de Ud.  
atenta y sa. Sa. Carmela G. de Irad



espontáneamente la carga al ser introducida en el ánima del cañon; los cargadores volaron por el aire, uno fué a parar al agua, el otro quedó en cubierta con un brazo de ménos, i el guardia-marina Bor-koski, que tapaba el oído, quedó con su pulgar destrozado.

El que mandaba la salva, continuó sus pasos, i en tono firme siguió contando, hasta que concluyó con ¡veintiuno, fuego!

Miéntras tanto el mutilado era llevado a la enfermería para hacerle la primera operacion.

El oficial que mandaba, se trasladó presuroso a la enfermería, i constituyéndose al lado del cirujano, no tuvo inconveniente para servirle de ayudante i ejecutar la amputacion del brazo.

A aquel oficial que tuvo nervios suficientes para no inmutar sus pasos i seguir contando hasta 21 cañonazos, sabiendo que un mutilado derramaba allí su sangre, desde ese día se le veia con frecuencia llegar al hospital a consolar a aquel desgraciado.

Posteriormente, cuando la «Esmeralda» reparaba en el dique los destrozos sufridos con su naufragio el 24 de Mayo del 75, en el puerto de Valparaíso, tambien se encontraba a bordo este oficial, i tal era el entusiasmo que tenia por la carrera i cariño por su buque, que no dejaba cosa por hacer; tan luego se le veia brocha en mano al lado de un pintor, como con la azuela emparejando la cubierta con la prolijidad de un carpintero; otras veces en el fondo del dique junto con media docena de carpinteros, gorra atras i todo sudoroso, a la par que esos compañeros, labrando un enorme trozo de roble, que iba a servir de quilla a su «Esmeralda».

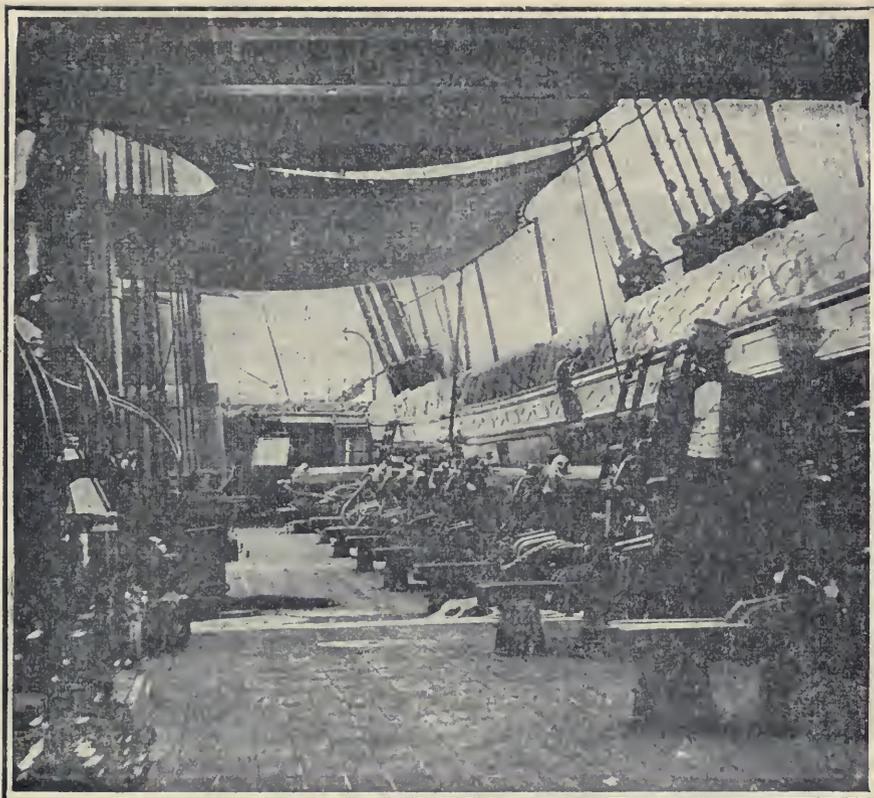
Quilla es en náutica, el espinazo, el cimiento o la base fundamental sobre la cual se apoya toda la construccion para formar lo que se llama un buque; es decir, que ese oficial con toda buena fe estaba afanoso trabajando para afianzar el fundamento de su buque; pero no era para su buque para el que estaba trabajando; ese oficial estaba labrando la primera piedra de otro fundamento; esa quilla, no fué quilla, sino que fué el pedestal que ese mismo oficial i por su voluntad, colocó en el fónido de la rada de Iquique para arbolar sobre él, el mástil en que el 21 de Mayo clavóse la bandera nacional para jamas ser arriada.

¿Ahora, queréis que os diga quién es ese hombre-dama, como acostumbraban llamarlo?

¿Queréis que os diga quién es ese obrero con uniforme de marino?

¿Queréis que os diga quién es ese abogado cargando espada?  
Es el nombre de un héroe i ese héroe se llamó «Arturo Prat».





Batería de la «Esmeralda»

## Sacatrapos, Lanada i Carguen



Mucho se ha escrito al rededor de la epopeya de Iquique, se han relatado sus episodios hasta en los menores detalles; a cada sobreviviente se le ha abordado de todas maneras, tratando de descubrir un detalle nuevo, cualquiera que él sea; a los principales héroes se les ha estudiado i seguido su vida desde su nacimiento, observando paso a paso lo que hicieron como niños, como hombres, hasta que rindieron su vida o hasta que cumplieron la consigna que les dejara su jefe, haciendo de aquel hecho de armas la principal epo-

peya o accion de armas de la guerra del Pacífico, no por su importancia material, sino por el alcance moral i de enseñanza para los que seguian tras de ellos.

Puede decirse con seguridad que el tema, los personajes i todo está perfectamente diseñado, pintado i del todo concluido. Ya ese cuadro no necesita nada, teniéndose guardado no en un museo ni en la galería donde deben guardarse como reliquias históricas i de enseñanza los laureles que forman la corona de gloria de la patria; nó, no está guardado allí, sino que está guardado en el templo donde cada ciudadano guarda sus sentimientos mas sinceros i puros, está guardado en la mente de cada uno i grabado en el rincón mas delicado de su corazón.

Sin embargo, al sacudir ese cuadro con mas esmero que en los aniversarios anteriores, para refrescar i admirar la grandeza de sus episodios, se me figura haber descubierto allá, en un rincón i cerca del marco, un algo que le falta, insignificante si se quiere; pero que él vendrá a engrandecer o a hacer sobresalir mas i avanzar a primer término el conjunto de todos esos gigantes.

Sabemos cuándo Condell anunció los humos enemigos al norte; sabemos cuándo se tocó zafarrancho; sabemos que la jente comió; cómo se inició el combate; la arenga la conocemos con puntos i comas; parece que vemos cómo Prat saltó al abordaje, seguido en el segundo espolonazo por el teniente Serrano; vemos hundirse a la corbeta, i formarse el gran cuadro.

Pero el que lee estas líneas, ¿sabe cómo era la batería de la «Esmeralda», sus cañones, su eficacia i la manera de manejarlos?

Este es el pequeño detalle, que encuentro hace falta para que quede completo.

Momentos despues de avistarse los humos, principiaron a destacarse sobre el horizonte, los mástiles i chimeneas primero, i en seguida a diseñarse la silueta de la bien conocida figura del «Huáscar», con su redonda torre, i el trípode afianzador del palo trinquete.

Los anteojos de los buques bloqueadores no se despintaban de aquel enemigo que se les venia encima, sin esperanzas de poder batirlo en forma, ni evitar un combate que a todas luces tenia forzosamente que ser desastroso i fatal.

La silueta, momento a momento se le ve crecer, viéndosele casi entilados los palos con la chimenea, un tanto abiertos para alcanzar

a percibir algo de la parte de babor de la torre. En el campo de los anteojos; ya se va percibiendo la jente que hai en el castillo, toldilla, i afirmados en la baranda de la obra muerta, en los costados.

Quando ya principia a percibirse la espuma del mar, al romper contra su ariete, toda la jente que, hasta ese momento observaba, se le ve correr i desaparecer; es que en el monitor se ha tocado a zafarrancho, i cada uno va a su puesto de combate; las barandas u obra muerta en que se afirmaban, se ven desaparecer: es que sobre sus bisagras han caido hácia afuera, para dejar claro el campo de tiro a su artillería, i disminuir el blanco que se ofrece al enemigo.

Ahora, ese buquecito en traje de guerra, es completamente otro, se ha trasfigurado; la cubierta superior que está poco mas de un metro sobre la línea del agua, a la distancia en que se encuentra presenta un bajísimo blanco, i a sus extremos, como encastilladas superestructuras, se levantan el castillo i toldilla, dándole un aspecto raro; a media distancia entre el castillo i toldilla, se levanta la chimenea i la torre, i entre estas dos la torre de mando del comandante.

Esto es todo lo que se refleja en el campo de los anteojos de los chilenos; no se ve alma viviente sobre cubierta; aquello parecía un fantasma andando solo, la jente toda estaba dajo cubierta i protegida tras coraza blindada; sin embargo, en las dos torres habia ojos que observaban hácia afuera, uno, el jefe de los cañones, que de cuando en cuando asomaba su cabeza por el escotillon que hai sobre ella para dirigir la puntería, i otro, en la de mando, donde el comandante, a traves de una rendija tan angosta como la de una celosía, dominando todo el horizonte, manejaba su buque i obserbaba los movimientos del enemigo, en la seguridad de que diez pulgadas de fierro le tenian bien protegida su vida contra cualquier proyectil de la vieja «Esmeralda».

A medida que el monitor avanza al sur, acercándose a Iquique, la seccion de su costado va presentándose mas de frente a la «Esmeralda», hasta que en concepto quizá de su comandante, debia iniciar el combate.

En ese momento se ve jirar la torre, i los dos elípticos portales con sus cañones estirados hácia afuera, se mueven lentamente a uno i otro lado, como ojos de un octopus que busca algun objeto, miéntras los cañones en forma de tentáculos tambien buscan algo.

Se les ve detenerse i mantenerse firmes, como que ya han encontrado lo que buscaban; realmente, ya con su distancia tomada, elevados i apuntados los cañones, no faltaba mas que tirar la rabiza para dar cuenta de su fácil presa.

¡I en la pobre «Esmeralda», todos a pecho descubierto miraban aquellos preparativos como el ajusticiado que sin vendas en los ojos i amarrado al banquillo, espera sólo que el jefe del peloton baje su espada para dar en tierra con la vida de un hombre que en su pecho lleva un gran corazon!

Cuando todos en la «Esmeralda», firmes e impertérritos en sus puestos de combate, i en el silencio mas profundo, esperaban el desenlace de aquella muda escena, en ménos tiempo que un pestañeo, se ve al monitor completamente oculto tras un enorme cúmulo de humo tan blanco como los que en el cielo anticipan la bonanza despues de la borrasca; pero en esta ocasion, no era bonanza la que anunciaba; era el principio, la iniciacion de la borrasca que se llamó contienda del Pacífico.

Cuando se hacen salvas o se siente el ruido del cañon en maniobras o ejercicios, el estampido produce cierta impresion en el sistema nervioso; pero cuando el trueno i el rebujo rasga el aire con su proyectil para matar i esternuar, persiguiendo la defensa de la bandera i la integridad de la patria, la sensacion es completamente diversa: bulle la sangre, se redoblan las palpitations, se siente venir a la garganta tanto poder de voz, que uno cree ser capaz de suplantar aquel estallido con un tremendo viva Chile.

Estoi firmemente convencido, de que todos los que el 21 de Mayo pisaban la cubierta de la «Esmeralda», habrian eclipsado aquel reto con un viva a su patria si la disciplina no les hubiese obligado a cerrar con candado sus gargantas i mantenerse firmes i mudos como estátuas.

Al levantarse el penacho de agua producido en las inmediaciones de la «Esmeralda» por el proyectil enemigo, principiò a formarse e inmortalizarse la figura de Prat; i ántes que el silbido de la bala abandonase el tímpano de los oidos, el corneta de órdenes repitió la de su jefe: ¡Romper el fuego!

Con dar el corneta la última nota de



i la batería de la «Esmeralda» contestó al monitor, siguiendo un nutrido i sostenido fuego graneado; pero desgraciadamente todo aquel empeño era completamente inútil; muchos de sus proyectiles daban en el blanco, pero hacian tanto efecto como un puñado de porotos arrojados contra un vaso de agua; metian bulla al chocar, resbalaban de rebote para ir a perderse al fondo del mar.

En cambio, cada proyectil que daba a la corbeta, hacia en su tripulacion mas efecto que si hubiesen estado a campo libre, al chocar en las amuradas o enmaderaciones, volaban por el aire mil astillas, convirtiéndose cada una de ellas en un proyectil mas pernicioso que la bala misma; la bala penetra, traspasa o se aloja en un punto del cuerpo, facilitando su extraccion tan luego como se da con el sitio de su ubicacion, mientras que los astillazos al penetrar, se repárten, dividen, haciendo sumamente difícil su completa extraccion.

Insensiblemente voi saliéndome del objeto de estas líneas, que es hacer ver cómo se manejaban los cañones de la «Esmeralda», así es que dejemos a esos héroes en su titánica lucha i entremos en materia.

Un cañon moderno, digamos de 6 pulgadas o de 100 libras, puesto a bordo en cubierta i en situacion similar a los que ocupaban los de la batería de la «Esmeralda», por de pronto está protegido, él i todos los sirvientes, por una pantalla o coraza de acero de 2, 3 o mas pulgadas, en situacion inclinada que desvia cualquier proyectil de la dimension indicada, que choque contra ella.

Los sirvientes que manejan esta pieza no pasan de siete, i el servicio i movimientos se hacen con tanta facilidad como si fuera un juguete de carton.

El sirviente apuntador, que es el que antiguamente se llamaba cabo i que manejaba todo el servicio de la pieza, ahora no hace mas que apuntar i dar fuego, i para ejecutar esta operacion, afirma su hombro izquierdo sobre una muletilla que el cañon lleva a la culata i en esa posicion juega con la pieza con tanta facilidad como si fuese un rifle; el índice de la mano derecha, lo coloca en un disparador tan sensible como el de una pistola, i cuando las miras i el blanco están en línea de su vista, da fuego, i sin moverse de esa posicion, sigue apuntando al enemigo hasta que el ruido de la culata le indica que ya está nuevamente cargado i que debe hacer fuego; es tal el

ingenio i prolijidad alcanzado en este mecanismo, que un buen tirador puede en un minuto disparar 10, 15 i mas tiros, logrando blanco en la mayoría de los casos, en un 70%.

Las correcciones del alza, que son algunas i bastante delicadas, las hace otro individuo por medio de correas i tornillos, obteniendo con todo ese conjunto casi el perfeccionamiento del tiro.

Vamos ahora a la batería de la vieja «Esmeralda».

En este buque, al toque de zafarrancho, todos van a sus puestos de combate, que no son bajo cubierta ni tras sólido blindaje; nó, estos chilenos tienen por cubierta, al cielo, i por blindaje la indomable resistencia de sus pechos; ahí se ve a Prat, con su ayudante i guardia de bandera en la toldilla, a la vista de todo el mundo; los catorce cañones de cubierta con sus ocho o diez sirvientes cada uno, esperando la orden de su jefe para lanzarse a la muerte.

La única jente que queda abajo, es la de máquina, ambulancia i la que allí tiene puestos especiales.

Al toque de zafarrancho, se destrinea la artillería, se carga, i apertrecha de atacadores, tinas, palanquines i un sinnúmero de objetos, que en el día sólo se ven figurar en los museos de antigüedades.

Los cañones son rayados, disparando proyectiles de 40 libras.

Las cureñas deben haber sido del tipo de las que usó Nelson en Trafalgar; estas son unos pesados carricoches de gruesos tablones de madera, que descansan en su parte delantera en ruedas pochas i tan gruesas como las de nuestras carretas de campo; la parte trasera descansa en un ancho i tosco zoquete de madera para que, en fricción con la cubierta, aminore el retroceso.

Los movimientos de entrar i sacar los cañones de batería había que ejecutarlos con palanquines o aparejos, en los que tenía que usarse el esfuerzo de los diez sirvientes de la pieza.

Los movimientos de elevacion i puntería había que hacerlos a fuerza de palancas i de cuñas.

Después de tantos trajines con cuñas i palancas, el cabo pega el tiro a la rabiza; pero en vez de salir el tiro, el estopin le hace ptsz... ¡se chingó! principiamos la cuenta, hasta que al fin da fuego, i el cañon da un brinco tal, que si no es por el braguero (cabo grueso como el puño de la mano) que lo detiene en su salto, habría ido a parar al medio del buque. En ese momento el cabo manda ¡Sacatra-



Combate de Iquique



pos, lanada i carguen! para que los sirvientes cargadores se aproximen a la boca de la pieza i sucesivamente metan en el ánima del cañon esos tres largos aparatos destinados a la carga.

Con lo poco que se ha descrito de lo primitivo, burdo i rudimentario de aquel antiguo sistema, se comprenderá fácilmente la enorme diferencia de las armas que en ese combate se iban a medir; uno, era un gigante movedido, ágil e invulnerable, mientras que el otro era un niño que gateaba, rasguñaba; pero en cambio tenia alma i temple para hacerse matar ántes que rendirse o entregarse.

Así se ve, que los proyectiles de Grau i Buendía diezmaban, destrozaban i aniquilaban a la corbeta i sus titanes; pero éstos tenian un lema i una consigna que cumplir.

Como los proyectiles i la muerte no podian doblegarlos, se busca otro medio, el espolon; pero al aplicarlo, Prat primero i Serrano en seguida, saltan al buque enemigo, para allí, cuerpo a cuerpo i en su guarida, cruzar sus sables con los de los ocultos i encastillados contendores.

La corbeta es un hacinamiento de destrozos, heridos, mutilados, esparcidos en charcos de sangre; pero no por eso deja de haber allí vigor, vida i patriotismo.

La lejidaria, la gloriosa corbeta, herida está de muerte, de proa principia a hundirse; pero no por eso deja de dar señas de vida; uno que otro cañon dispara.

El agua principia a inundar la batería; ya están sumerjidos los cañones de proa i muchos objetos flotan; el agua se enrojece con la sangre; la inclinacion vertical que va tomando el buque, hace rodar en cubierta los objetos que caminan al abismo, pero aun queda allí un Riquelme, que rabiza en mano, parece esperar que a él le llegue el agua, para con el último cartucho afianzar la bandera al tope como lo ordenó su jefe ántes de morir.







## 21 de Mayo



¿Habrá álguien en Chile que ignore lo que esta fecha significa? Imposible, con sólo enunciarla, basta para que se experimente una sensacion estraña, una connoecion algo interna como si repercutiese en el corazon; es que ella trae envuelta, en sí no un simple recuerdo, sino la epopeya mas grande que registran los anales de nuestra historia.

¿Quién no tiene aun fresco en su mente el recuerdo de los mil episodios de lágrimas de alborozos, de delirios de locura, que en todo el pueblo de Chile produjo el sacrificio de esos héroes?

En aquel entónces, nadie podia aquilatar en su justo valor la importancia de ese glorioso sacrificio, que no sólo engrandeció a la patria sino que marcó el rumbo que tenian que seguir sus hijos.

Preguntad a esa lejion que se llaman veteranos del 79, si ántes de entrar en combate no se les presentó la imájen de Prat a estimularlos con su ejemplo.

Preguntad a Ferrari i a Peña, si ántes de hundirse con sus buques, no fué el ejemplo de Prat quien los indujo a ir al sacrificio.

Preguntad a esos miles que cayeron en el campo del honor, si no lo hicieron por imitar a sus compañeros del 21 de Mayo.

Por eso es que la nacion, para perpetuar el nombre de ese gran capitan, le erijió un monumento i cobijó bajo él los restos de los,

héroes de aquella jornada, para que en toda época, i principalmente en los aniversarios, el pueblo vaya a aquella cripta a presentarle respetuoso los laureles que tan lejitimamente se conquistaron.

Por eso es tambien que el Gobierno, por leyes especiales, vela por los que heredaron su nombre i sus virtudes.

Por eso es tambien, que de año en año, a medida que vamos aquilatando mas aquel sacrificio, vamos tambien sintiendo engrandecer su recuerdo i asimismo sentimos la necesidad de dar mas espansion i grandeza a su conmemoracion.

Concurriendo en este sentimiento, vemos a la nacion entera, o mas bien dicho al pueblo, que de norte a sur se prepara a fin de conmemorar este tercer decenio de una manera digna.

Así vemos que en Iquique se inagurará un monumento a la memoria de Prat; en Valparaiso se preparan fiestas especiales i en casi todos los pueblos de la República algo se hace para su conmemoracion.

I aquí en Santiago, residencia del Gobierno, entidad llamada a estimular, inducir i encaminar los sentimientos patrióticos para que no dejeneren, i por el contrario, para hacerlos crecer i aumentar, ¿qué es lo que se hace?

Por el momento, no pueden distraer su tiempo en cosas patrióticas, los políticos tienen mucho que hacer, están calificando poderes, otros caballeros están dando banquetes a amigos que se van al extranjero o a alguno que se va a matrimoniar; todo eso tiene mas importancia que rememorar la epopeya de Iquique o estimular el patriotismo.

Los Gobiernos i los dirigentes parece que estuviesen dejenerando en este sentido; cada vez que se trata de la Patria se gasta mucha elocuencia i palabrería, pero lo práctico no se ve, i por el contrario, se nota descuido, frialdad, i con ese proceder despilfarramos la herencia que recibimos de nuestros antepasados.

En este pueblo, que es esencialmente patriota, con cualquier cosa que se hiciese, tendríamos siempre latente ese gran manantial de engrandecimiento i de riqueza nacional, manantial que en otros paises procuran formar i estimular.

Allí tenemos, por ejemplo, a los americanos, a los que han seguido los arjentinos, que desde niños en el colejio, procuran inculcarles el respeto a su bandera i el amor a su patria.

En esos países, ántes de abrir las clases, en presencia de todos los alumnos se iza la bandera, i todos esos niños, descubiertos i a cargo de sus maestros, entonan un corto himno a su bandera, del mismo modo que se reza una oracion al levantarse.

Sí, vamos dejenerando: recuerdo que ahora años, cuando era niño, en las fiestas patrias no habia quién no tuviese una bandera para izarla al frente de su casa, disputándose a quién la tenia mas grande i bonita.

Ahora eso ya es casi desconocido i las únicas banderas que se ven izadas son las de la Moneda i las de los cuarteles, i cuando éstas se izan, la jente que pasa mira aquella operacion con la indiferencia mas glacial.

¿Por qué no enseñamos, acostumbramos i si es posible ordenamos que cuando se ize el pabellon, como se hace a bordo, todo transeunte se detenga i se descubra?

¿Por qué no hacemos que ese emblema se respete como es debido? Porque hai desidia e indiferencia; i es necesario reaccionar.

En la celebracion de este aniversario, vemos que en todas partes, es el pueblo quien se prepara, i lo hace porque así se lo indica su patriotismo.

I aquí en Santiago, ¿qué se va a hacer? hasta ahora nada se divisa, i lo único que hai de positivo, es que el viérnes 21 es festivo, i que los colejiales tienen asueto.

¿Por qué entónces la prensa i los directores de establecimientos de enseñanza no hacen algo para conmemorar esa fecha?

¿Por qué, por ejemplo, no se ponen de acuerdo para destinar unas dos horas de ese asueto, i formando en la Alameda se les hace desfilar frente a la mansion donde viven los herederos de ese querido nombre de Prat?

¿Por qué no hacemos que esos niños entonen allí los himnos que a su memoria se han hecho?

¿Por qué no hacemos que las niñas lleven flores i tapicen el frente de esa casa donde vive la gran señora viuda que con tanta nobleza ha sabido guardar el nombre de su ilustre esposo?

Hagámosle sentir a esa digna señora, que todo el pueblo la quiere i desea conservarla como una de sus reliquias mas preciosas.







## Naufrajo de la “Esmeralda”

---

El 24 de mayo de 1875 la corbeta «Esmeralda» estaba amarrada en Valparaíso al norte de los diques, i por delante de ella el vapor «Valdivia» con la Escuela de Grumetes a su bordo.

La mañana amaneció atemporalada i con tiempo amenazante.

A las 9 A. M., cuando su comandante señor Luis A. Lynch Z. llegaba al muelle, ya el temporal estaba declarado, los vapores caldeaban sus máquinas, i todos los buques se preparaban a resistirlo.

El «Valdivia» garreando sus anclas, principiaba a venirse sobre la «Esmeralda», rompiéndole primero el botalon de foque i bauprés en seguida.

El comandante Lynch toma una chalupa i se dirige a bordo; a medio camino, los fleteros se atemorizan con el temporal i se niegan a seguir adelante; pretenden regresarse a tierra; Lynch, a su vez, se niega a permitirlos volver, i armándose de la bayona, la alza amenazante, diciéndoles que si no seguían adelante, estaba dispuesto a romperles la crisma.

Los fleteros, ante razon tan contundente, tuvieron que ceder i seguir avante hasta dejar a Lynch en su buque.

El «Valdivia» seguía moliendo el tajamar i proa de la «Esmeralda», i a los pocos momentos de llegar a bordo su comandante, las cadenas de ámbas anclas también cedían i se cortaban.

La máquina no estaba lista para moverse, a pesar de los esfuerzos que se hicieron para levantar vapor.

Como faltan las cadenas, el buque se atraviesa a la mar i principia, desgarrado como ya se encontraba, a dar tremendos balances, que desde tierra permitían ver completamente toda la cubierta.

Atravesado iba encaminándose sobre la proa de los diques i de un momento a otro parecía acercarse a su fin; el palo trinquete, ya sin sujeción a proa, por la cortadura de los estayes, se troncha por su base, derrumbándose sobre el costado de babor i llevándose en su caída uno de los cañones de esa banda.

Todo el mundo daba ya por perdida la corbeta: sólo un milagro o una casualidad podría salvarla.

El capitán Prat, oficial del detall de la «Esmeralda», el día anterior había avisado que estaba enfermo i que tenía que guardar cama. Con este permiso, ya quedaba exonerado de toda obligación i responsabilidad; pero como Prat tenía una concepción del deber, muy distinta de la manera como la interpreta la jeneralidad de las jentes, al sentir el rujir del vendabal, sin saber lo que en la bahía acontecía, abandona el lecho i se alista para ir a cumplir con su deber. Su santa esposa, la señora Carmela Carvajal, le abre la puerta, le franquea el paso i despide a su querido compañero con una dulce mirada, que envolvía en sí el cariño i la resignación.

Al llegar Prat al muelle, el cuadro que se presenta a su vista, es por demás aterrador. Temporal deshecho, i allá por delante de los diques, desgarrada i desmantelada, su otra esposa que lo había hecho abandonar su lecho de enfermo.

Conseguir bote para ir a bordo en esas circunstancias era bien difícil, por no decir imposible; felizmente, después de súplicas i de ofrecer una fuerte prima, consigue una chalupa aparejada de cuatro buenos remeros; ganar el bote en las rompientes del muelle, no era cosa fácil, pero con decisión i no importándole el verse bañado por las olas, pronto vimos a Prat airado navegando hacia su buque.

Llegó al costado de la «Esmeralda» cuando ésta había ya rebalsado los diques hacia el Almendral.

Pretender subir a su bordo por escalas o sus costados, habria sido tratar de cojer desde la playa la torre del Espíritu Santo; los balances eran tan grandes, en la posicion que el buque se encontraba, que tuvo que pedir le tirasen un cabo. Se lo amarró a la cintura i se hizo izar como un fardo. Pero consiguió constituirse a bordo para compartir con sus compañeros el peligro, i en cumplimiento de su deber hundirse con su buque si fuese necesario.

La «Esmeralda» siguió su via-crucis, llevando a la rastra en el agua, las jarcias, arboladura i palo trinquete. Entre las filas de buques iba pesadamente corriéndose hácia el este; al llegar a las inmediaciones del ponton «Maipú», su antiguo consorte de la campaña del 66, parece que éste desconoció a su vieja compañera i en lugar de ayudarla en su desgracia, la recibió en la punta de su lanzado tajamar, incrustándosele por debajo de la bovedilla para destrozarle la popa e inutilizarle el timon.

Ya con este nuevo percance, perdieron por completo las esperanzas de controlar los movimientos del buque, cuando la máquina hubiese estado en condiciones de moverse.

Sigue i sigue corriéndose lentamente hácia el Almendral. El tiempo no amaina; por el contrario, parece gozarse en la desgracia. Llega la tarde, se acerca la noche, la mano caritativa de un buque vecino, logra tirarle un cable, el que, reforzado con otro, los detiene momentáneamente.

Al ponerse el sol, cuando en todos los buques se arria la bandera, en esta ocasion es otra bandera la que tenemos que ver, ¡no es bandera que se arria! ¡es bandera que se iza, es la bandera grande de la «Esmeralda», que en medio de la bruna i de la lluvia, se le divisa izada al revés en el tope de mesana. Es auxilio que piden esos náufragos i ayuda que solicita la lejendaria «Esmeralda»!

No hai un bote salvavidas, no hai una brigada salvadora con qué socorrer a aquellos infelices ni con qué ausiliar a esa gloriosa.

Todos en tierra nos miramos, i parece que hasta el habla se nos enmudece ante tan tremenda expectativa.

El sol se pone i la noche nos deja en la mas amarga incertidumbre.

Desde por la mañana, en los balcones de la Bolsa Comercial había tres oficiales de marina, que paso a paso seguían las peripecias de aquel naufragio. Esos oficiales eran Ramon Serrano, Guillermo Aguayo i Silva Palma.

Cuando la bandera se puso en auxilio i sobrevino la noche, aquellos oficiales no pudieron permanecer indiferentes ante la suerte que en esos momentos estaba corriendo su simpática escuela i sus queridos maestros, i sin consultarse, instintivamente se trasladaron hacia las playas de Jaime, probable sitio donde tendría que encallar la corbeta.

Momentos despues de llegar, como a las 7.30, en medio de la oscuridad i sobre la reventazon de las olas, se divisa una masa negra que poco a poco va creciendo: esa es la «Esmeralda», que guiada por su comandante Lynch, la embarranca en ese sitio para salvar su tripulacion; su casco estaba tan averiado i llenándose de agua, que habria sido temeridad aguantarse toda la noche flotando en mucho fondo, con peligro de irse a pique.

Tan pronto como advertimos los de tierra su varadura, encendimos grandes fogatas para hacer ver a los de a bordo que allí había jente dispuesta a ayudarlos i prestarles auxilios.

Los tres tenientes ya nombrados i el capitan Hudson, principiaron a ver manera de establecer comunicacion con los de a bordo i, al efecto, amarrados de la cintura i tomados de la mano para no ser arrollados por las olas, se metían a la reventazon para pescar los maderos que de a bordo estaban arrojando al agua amarrados a piolas largas i lijeras.

Despues de algunas tentativas, revolcaduras i zabullones, consiguieron traer a tierra una de ellas, i por ésta les mandaron de a bordo una espía de cinco pulgadas; la pasaron por sobre la muralla de la estacion, aseguraron su chicote a los rieles, i a bordo por medio del cabrestante, se tesó hasta dejarla bien templada; un grillete corredizo i una línea a bordo i a tierra dieron por concluido el andarivel de salvamento.

De a bordo avisan que jalemos, corremos con precaucion, por ser el primero, i con temor de tener un percañce; se ve que un bulfo viene colgando; es un hombre, es el primer náufrago de los ciento i tantos que hai a bordo que ponemos en salvo; media docena de vo-

luntarios se precipitan a recibirlo en brazos, es el teniente Chaigneau; un hurra i un contento jeneral se hace sentir.

Ya con esto el correo quedaba establecido i seguimos con el tira i afloja hasta las cuatro de la madrugada, en que llega el penúltimo; este es el comandante Lynch.

Quedaba un último, el de mas fuerzas, para que sólo, pudiese cobrar la línea por última vez; este era un enorme negro yankee, de apellido Kelson; como se demorase mucho en avisar que cobrásemos, principiamos a entrar en cuidado, pero luego salimos de dudas: el señor negro, no queriendo perder su equipo, venia cargado con un enorme atado hecho en una sábana.

Ya con esto quedó todo concluido, esperando la claridad del dia i el buen tiempo para seguir con la corbeta.

El almirante Williams, llegó uno de los primeros i se constituyó a firme a bordo para salvar su «Esmeralda».

Se trajo jente de todos los buques i se arrimó a la «Esmeralda», remolcadores, lanchas i toda clase de elementos para achicarla, alijearla de peso i hacer todo lo posible por salvarla; ese dia i la noche fué de asiduo i no interrumpido trabajo.

Al dia siguiente, se aumentaron los elementos i se desarrolló mas actividad para estar listos i aprovechar la alta marea del dia.

El «Ancud», a cargo del capitan Pomar, se fondeó por delante i mandó un buen calabrote.

Los remolcadores, las lanchas, los botes que van i que vienen, el sinnúmero de trabajadores i espectadores, hacen de aquella escena un verdadero enjambre, en que todos trabajan con anhelo por salvar a su reina, por salvar a la querida «Esmeralda», que es la reina del Pacífico.

La hora se aproxima; el humo de las bombas i vapores anuncia que se activan sus fuegos para desarrollar el máximo de poder en el momento necesario.

La nerviosidad se pinta en todos los semblantes.

El Almirante Williams se pasea en la toldilla i de cuando en cuando consulta su reloj, para que no se le pase la hora de la marea.

Faltan veinte minutos, el Almirante no resiste a su impaciencia i con sonora voz le grita a Pomar: listo, comandante, listo a los remolcadores. Todo el mundo está en suspenso; parece que todos es-

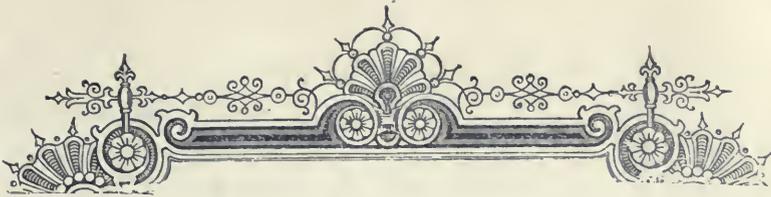
tuviesen listos para hacer cada uno un esfuerzo personal. La hora suprema llega, i a la voz de adelante, todo se revuelve, se estiran i crujen los calabrotos, la «Esmeralda» se mueve, i cuando ya se creia iba a zafar, un tremendo estallido, anuncia que el calabrote del «Ancud» se habia partido en dos. Gran decepcion; las esperanzas se pierden por el momento, pero como el caso estaba previsto, inmediatamente el «Ancud» entrega otro calabrote, i en dos botes se le lleva nuevamente a la «Esmeralda». Faltan cinco minutos, ya parece que se va a perder esta oportunidad; faltan tres minutos; lista nuevamente, ahora la nerviosidad es aun mayor. ¡Adelante! grita la sonora voz del Almirante. ¡Toda fuerza!... Los cables crujen, la corbeta se mueve, pero siempre firme, hasta que de repente, con un brusco movimiento, rompe el encadenamiento que la tenia ligada a esa playa, para volver airosa al elemento en que meció a nuestros heróicos capitanes.

Los vivas, hurras i gritería de la multitud que habia en la playa, la de las tripulaciones de todos los buques, que subian a los palos viviendo aquel acontecimiento, los remolcadores i lanchas con sus pitos, revelaban la sinceridad del regocijo de ver otra vez a flote su vieja «Esmeralda».

Pero sobre ese cuadro de loco entusiasmo patrio, hai dos grandes figuras que se destacan: una es el Almirante Williams que, gorra en mano, blandiéndola por el triunfo obtenido sobre los elementos, se olvidaba que en esa misma toldilla, frente a Papudo, habia conquistado para su pecho la gloria mas pura que siempre lo ha hecho ser el mimado del pueblo chilero.

Otra figura está allá, a proa, en el castillo, en lugar subalterno; ese hombre, al parecer severo, austero, tiene alma i corazon mui grandes; pero él supo cubrirlas con el manto de la modestia, hasta que los enemigos de su patria, el 21 de Mayo, frente a Iquique, lo obligaron a descubrirse de cuerpo entero. Entónces, entregándolo en la cubierta de esa misma «Esmeralda» al cuidado de sus compañeros, lanzóse a lo desconocido, para traer de allá del firmamento; la estrella mas brillante con que adornamos la constelacion de nuestras glorias nacionales.





## COMBATE DE PAPUDO

---

26 DE NOVIEMBRE

---

Permitame el viejo i querido Almirante Williams hacer un recuerdo de su hazaña de Papudo.

A principios del mes de Setiembre de 1865, llegaba a Valparaiso la corbeta «Esmeralda», despues de haber desembarcado en el Callao los miembros de la comision que debia representar a Chile en el Congreso Internacional reunido en Lima.

El mucho tiempo que se le habia dejado de carenar, i las fatigas del último viaje, la precisaban con urjencia una recorrida, i en consecuencia, se le principiaba a preparar para entrarla al dique.

Se le sacó la artillería, las municiones, carbon, i los pesos para alijerarla.

La fiestas patrias estaban encima, la mayor parte de su tripulacion paseaba en tierra, participando de la alegría i jolgorio con que nuestro pueblo celebraba el dieciocho en aquellos tiempos.

Llega la fragata española «Villa de Madrid», montando la insignia del Almirante Pareja i portadora de documentos que significaban un ultimatum, i parece que con premeditacion para hacérselo sentir en pleno dieciocho de Setiembre.

El 17, don Juan Williams Rebolledo, comandante de la «Esmeralda», es llamado a Santiago con toda urgencia, para conferenciar con él i tomar resolucíon sobre la situacíon en que se nos colocaba con el bloqueo del puerto, notificado por el Almirante Pareja.

Por pronta medida, se decide hacer salir a la «Esmeralda» i «Maipú», a la brevedad posible, i preguntado a Williams en qué tiempo podria hacerlo, contestó que en el término de veinticuatro horas.

Incontinenti regresó Williams a su buque, i principian los apuros: embarcar i montar la artillería, tomar carbon, llenar calderas, traer víveres para tres meses, en fin, todo cuanto es menester, i sobre todo, teniendo presente que el buque estaba completamente desvalijado para entrar al dique.

Las fiestas seguian en tierra en lo mejor, el pueblo ignoraba lo que en las altas rejiones estaba sucediendo, i que la alegría de esos momentos pronto se cambiaria en un negro despertar.

En la noche del dieciocho, momentos ántes de cumplirse las 24 horas, Williams se traslada a tierra a pedir las últimas órdenes, porque en momentos más zarparia del puerto.

Don Ramon Lira, Comandante Jeneral de Marina, dijo a Williams que seria conveniente saliese por el Almendral, esquivando así las cercanías de la fragata «Villa de Madrid», que se encontraba por delante de la «Esmeralda».

El Comandante Williams contestó que el «Maipú» saldria por donde se le indicaba; pero que él con su «Esmeralda» i en són de combate pasaria bajo las baterías de la fragata española i, si fuese necesario, allí se hundiria con su buque.

Lo dicho, hecho, i los cañones de la «Esmeralda» pasaron a 100 metros de los de la fragata, que tambien estaban cargados i en són de combate.

Cuando a Pareja se le avisó que la «Esmeralda» iba saliendo, con tono despreciativo i levantaudo el pié, como quien se lo da a un quiltro, dijo: déjenla que salga, que no será por mucho, sin imaginarse que mas tarde ese quiltrillo le hiciese apretar el disparador del arma homicida, que puso fin a sus dias, haciéndole arriar en duelo la insignia que con tanto orgullo i menosprecio la mirase dias ántes.

Fuera del puerto, se juntó con el «Maipú» i siguieron a Chiloé, donde debían esperar órdenes.

El 3 de Octubre recibió comunicaciones, que le anunciaban la declaratoria de guerra a España, i se le ordenaba trasladarse al Perú, para juntarse con la Escuadra de ese país, i en conjunto hostilizar a la enemiga.

El 28 de Octubre llegó a las Chinchas, donde encontró a la Escuadra peruana, compuesta de las corbetas «Union» i «América», i de la fragata «Amazonas» que arbolaba la insignia del Almirante Montero.

Inmediatamente de llegado, se trasladó Williams al «Amazonas» a conferenciar con Montero.

Desde que puso pié en cubierta del buque peruano, dice Williams que la impresion fué desastrosa, el buque en estado lamentable de desaseo, los cañones en abandono, i por marinería, individuos tendidos en cubierta, desuniformados, i muchos hasta con ponchos.

Baja a la cámara con Montero, para allí ponerse de acuerdo, i en combinacion, formar un plan de ataque.

En todas las maneras que Williams abordó la cuestion, no encontro sino inconvenientes i dificultades, llegando a la conclusion que los marinos peruanos no querian ir a acompañarlo a batir i desalojar al comun enemigo de las costas de ámbos países.

Viaje, tiempo i paciencia perdidos, tienen que regresar al sur tal como se fueron. Pero Williams, en su carácter valiente i emprendedor, no podia quedar tranquilo con tanta ida i venida para obtener nada tangible.

Como a la salida de Chinchas supiese que la «Verenguela» bloqueaba el puerto de Caldera, ántes de llegar a esa altura llamó a su bordo al Comandante Costa del «Maipú», para proponerle atacarla i tomarla si fuese posible.

Como no llegasen a un acuerdo, siguieron al sur, el «Maipú» para recalar a Ancud i la Esmeralda a Lebu, donde llegó el 19 de Noviembre.

Allí tomó un poco de carbon para seguir a Lota.

En Lebu se le dijo que la fragata «Resolucion» cruzaba en la bahía de Arauco, i que le sería peligroso ir a Lota.

Williams no hace caso, i fiándose de su pericia i valor, burla la vijilancia de la fragata española, tomando la bahía de Arauco por

la boca chica, en noche cerrada i oscura, guiándose solamente por el resplandor de las chimeneas de la fundicion de Lota.

Allí fué recibido por Cornelio Saavedra, quien con toda premura i patriotismo apertrechó a la corbeta de lo mas esencial para que siguiera sus correrías.

Como el buque no pudo carenarse en Valparaiso, con estos viajes i malos tiempos que tuvo que soportar, sus condiciones de navegabilidad se habian empeorado de una manera notable; la máquina, a toda fuerza, escasamente podia dar siete millas; ménos andar que cualquiera de las frégatas i buques españoles, que escalonados bloqueaban los puertos de la costa. El agua en sentina llegaba hasta ocho piés en 24 horas, de tal manera que las bombas trabajaban noche i dia; en fin, sus condiciones si eran malas para navegar ¿serian buenas para combatir? ya el buque no iba estando bueno ni para una ni para otra cosa; pero para don Juan Williams eso no importaba, se habia forjado en su corazon de chileno un propósito i tenia que llevarlo adelante, aunque fuese en las mismas barbas de su poderoso enemigo.

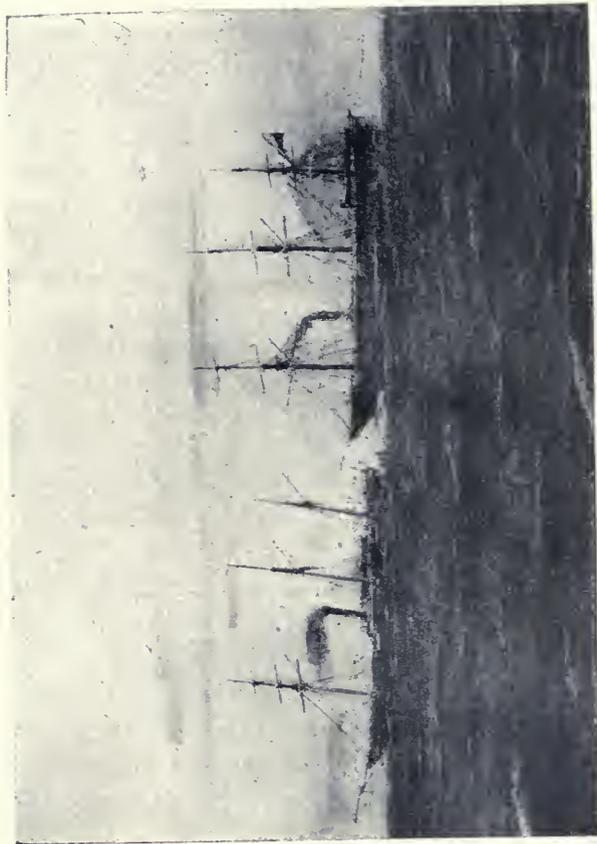
Cuando Saavedra atendia a Williams en Lota, éste se pescó de los diarios en busca de noticias, i al leer en uno de ellos, que la «Covadonga» con el capturado «Matías Cousiño», bloqueaba el puerto de Coquimbo, casi no cupo en sí de gusto, i pidió a Saavedra que lo despachase inmediatamente, i una vez tomado su carbon se hizo a la mar.

El 23 de Octubre pasa a la vista de Valparaiso; la «Vencedora», que estaba fuera del puerto, la persigue; pero Williams, para separarla de la «Villa de Madrid», se hace seguir i ver modo de batirla en alta mar i fuera del alcance del «Almirante Español».

La «Vencedora» vuelve al puerto.

El 24, a las 10 P. M., la «Esmeralda» entraba al puerto de Tongoi; la noche estaba mui oscura; Williams, personalmente se dirige a tierra en su guig, a inquirir noticias; Barbosa, jefe de las fuerzas que guarnecian aquel lugar, creyéndolo enemigo, lo recibe con una lluvia de balas, que si no es por los gritos de Chile, «Esmeralda», dados desde el bote, quién sabe cuántas desgracias habríamos tenido que lamentar.

Ahí inquirió noticias que la «Covadonga» habia sido reforzada por la fragata «Blanca»; pero se corria con insistencia que de un



Combate de Papudo



momento a otro la «Covadonga» tenia que salir para ir a bloquear el puerto de San Antonio.

Williams sale esa misma noche i se dirige al sur; a la mañana siguiente se divisa un humo a la distancia i en su mismo derrotero; forza su máquina i principia a darle caza, creyendo sea la «Covadonga». El humo, al verse perseguido, rodobla tambien su marcha; la distancia se mantiene con poca alteracion; pero al fin de algunas horas, con gran decepcion de Williams, descubre que el perseguido era el vaporeito «Fósforo», que huia, creyendo enemigo a la «Esmeralda»; la noche los sorprende frente a Quintero.

Nuevamente cambia rumbo al norte.

Al amanecer, se divisa un humo por la proa; se va en su demanda; es un vapor de la carrera; el teniente Thompson es enviado a reconocerlo i a tomar noticias; vuelve apresuradamente a su buque con la noticia de que el «Covadonga» habia salido de Coquimbo dos horas ántes que el vapor i que venia con rumbo al sur.

Al poco rato, nuevamente otro humo al norte; se gobierna hácia él; las distancias se estrechan, las arboladuras se principian a distinguir. Es el «Covadonga!» grita el tope...

El viejo almirante, ya un tanto cansado con tan larga narracion, al llegar a este punto se incorpora en su poltrona, se le llena de risa su arrugado rostro, i el octojenario velo que cubre su ojos, se descorre, para hacer brillar aquel par de pupilas, que en otro tiempo parecian un par de faros de enerjía i valor en la firme i vigorosa contestura de aquel hermoso atleta.

Cuando Williams, jóven i de uniforme pasaba por la calle, se le abria camino i la jente se daba vuelta a admirar aquel precioso marino. I en Williams, aquello no era hojarasca o apariencia; nó, era vigoroso, forzudo, i hasta el mismo se tenia miedo al desastroso efecto que producian los proyectiles de su puños.

En una ocasion, el capitán de corbeta Williams, asistia a una funcion en el Teatro de la Victoria, en Valparaiso. Allí, habia tambien un extranjero, famoso boxeador, i al saber que a Williams se le tenia tambien por bueno, procuraba ponérsele en su paso i provocarlo; Williams esquivaba, no queria armar escándalo, hasta que agotada su paciencia aceptó el reto, cruzándose esos gladiadores en una de las calles inmediatas.

Williams tenía razón, a los primeros golpes dió cuenta en tierra con su provocador, retirándose tranquilamente a ocupar su butaca.

A la vuelta de algunos años de ausencia, al regresar al país ese extranjero, buscó hasta encontrar a Williams, i cuando dió con él, poniéndosele por delante le preguntó si lo conocía. Williams le dijo que nó; entónces el extranjero, sacándose una corrida de dientes postizos, riéndose, le dijo a Williams: —«Esta batería postiza es la que Ud. me obligó a comprar para tapar los portales, que sus puños hicieron en mi dentadura, i ahora vengo a estrechar la mano del que en buena lid me venció.

Pero ¿a qué diantres me salgo de las aguas ¿e la «Esmeralda», para venir a narrar cosas tan ajenas al objeto de este artículo?

Pero, qué quiere Ud., cuando uno tiene admiracion i cariño por una persona, no puede prescindir de contar sus proezas.

Como decia, el almirante entusiasmado en su narracion, se incorporaba en su silla i decia: —Cuando se vió positivamente que era el «Covadonga», todos a bordo corrian contentos, i esos rotitos de marineros, presurosos, alistaban los cañones i se calaban al cinto puñales i revólvers para el abordaje, esta era la enseñanza que se les habia hecho i la consigna con que debian ir hasta la muerte, era patria ..Chile.

Los buques, que caminaban en rumbos opuestos, se aproximaban rápidamente, i lo que mas preocupaba a Williams, era que fuese a pasársele; si conseguia esto, se le escapaba la presa; el «Covadonga» con diez millas de andar i la «Esmeralda» con siete, en muy poco tiempo se distanciarian i Williams quedaria burlado.

Lo principal era poder acercarse lo mas posible, para lograr iniciar el combate, ¿i cómo conseguirlo? Simulándose buque extranjero, para lo cual se presentó primero como buque ingles, arbolando la bandera de aquella nacion, i cuando estuvo a 800 metros, el contador David Rodríguez, encargado de la delicada comision del cambio de banderas, arrió la inglesa, arbolando la chilena.

En este mismo momento, la «Esmeralda» cambia su rumbo, atravesándose por delante del «Covadonga» para interceptarle el paso, iniciando el combate con la 1.<sup>a</sup> division de la batería de estribor.

Ferri, Comandante del «Covadonga», que ya habia conocido a la «Esmeralda» i percibido sus movimientos, cambió tambien su rumbo, contestando inmediatamente al fuego que se le hacia.

Como el «Covadonga» era mas rápido que la «Esmeralda», luego quedó por delante; pero en este movimiento perdió las condiciones de sus colisas cañones, que no podian aprovechar hácia las aletas, punto en que quedó la «Esmeralda» i que Williams supo aprovechar admirablemente.

Desde la jarcia de mesana, donde se colocó Williams, i a la poca distancia a que se encontraban, percibia con anticipacion los movimientos de artillería o de timon que en el «Covadonga» se iba a ejecutar, de tal manera que ántes que éstos tuviesen efecto, ya la «Esmeralda» estaba gobernando para el otro lado, i agregando a estos hábiles i serpentíneos movimientos de la «Esmeralda», el contínuo fuego que le hacia con sus cañones cazadores, se comprenderá los apuros en que estaba Ferri.

Arrió un calabrote por la popa para enredar la hélice de la «Esmeralda»; pero Williams, desde su encumbrada posicion, burlaba fácilmente aquella estratajema, hasta que Ferri, viéndose imposibilitado para esquivar el ataque i movimientos de la «Esmeralda», tuvo que parar i arriar bandera.

En ese momento, la distancia no pasaba de 150 metros, i como Williams observase que aun cargaban uno de los colisas, por su bocina gritó a Ferri qué si seguian ese movimiento, les lanzaria una andanada, a lo que contestó el Comandante español, que se suspenderia i que estaba rendido.

Se arrió embarcaciones, i el teniente Manuel Thompson fué el oficial que recibió de Ferri el mando del «Covadonga», arbolando la simpática bandera de la patria.

Cuando Thompson llegó a bordo, el buque ya tenia en setina cuatro pies de agua, la que ya lamia las parrillas de los fuegos, i si no se anda tan rápido en cerrar las válvulas, en momentos mas se habria hundido el «Covadonga».

Williams, con ámbos buques se aproxima a Papudo, i en un modesto i lacónico parte, comunica a su Gobierno el triunfo alcanzado.

Pero éste i el pueblo, interpretando en su justo valor tan señalada hazaña, la ha calificado como una de las piedras de gloria mas brillante con que la patria adorna su frente.

El capitán Williams, que cuando jóven se abría paso con su gallardía i hermosura, ahora es el viejo almirante Williams, que apoyado en el brazo de su cariñosa hija, cruza las calles de Santiago, siendo una reliquia venerada a quien todo el mundo mira i saluda con respeto.

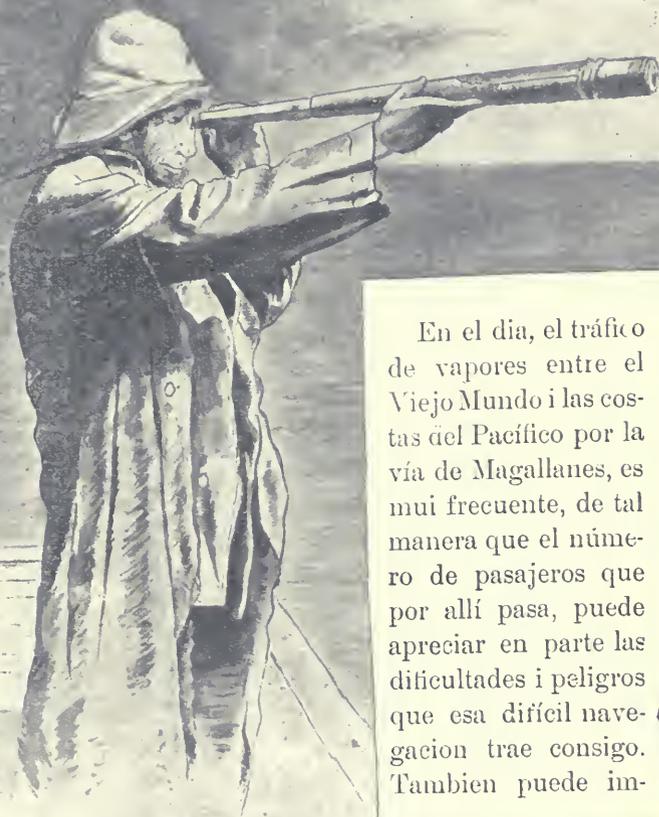
Que Dios le conserve su vida por muchos años, para que nos sirva como ejemplo de patriotismo.



# RECUERDOS

DEL BERGANTIN

METEORO



En el día, el tráfico de vapores entre el Viejo Mundo i las costas del Pacífico por la vía de Magallanes, es mui frecuente, de tal manera que el número de pasajeros que por allí pasa, puede apreciar en parte las dificultades i peligros que esa difícil navegacion trae consigo. Tambien puede im-

nerse de las privaciones i sufrimientos de los marinos que llevan sobre sus hombros esa responsabilidad, para poder rematar satisfactoriamente su viaje i llevar a buen término la nave i la vida del personal confiado a su cuidado.

Pero, por mucho que vean los pasajeros que hacen esa navegacion, mui raros son aquellos que afrontan las trasnochadas e inclemencias de esos climas, para formarse un juicio cabal de las vijilias que tienen que soportar esos hombres del mar.

Basta imaginarse uno de esos vapores de mas de una cuadra de largo, con un pesado cargamento que les sumerje el casco en el agua unos ocho metros i que en medio de un temporal se ve precisado a embotellarse dentro del Estrecho, a pesar de las cerrazones producidas por las neblinas, lluvias i nevadas.

Los capitanes tienen que afrontar i vencer todas esas dificultades; para ellos no hai sueño, salud, nada que los haga abandonar el puente de mando; parece que estuvieran clavados junto a su compas. La nieve los entume, i a cada plumilla que punzante les clava los ojos, en lugar de hacérselos cerrar para librarse de ellas, mas tienen que abrirlos para evitar el peligro.

Saben que están rodeados de costas i arrecifes por todos lados; saben que su escandallo no alcanza a indicarles el punto donde se encuentran, i a pesar de esto tienen que seguir adelante. Si para su máquina, parece que debieran quedar en seguridad, pero como las corrientes son tan fuertes, irregulares i variables, el peligro en lugar de desaparecer, aumenta, porque entónces el buque queda sin control, a merced de ellas i no de la voluntad del capitán.

La vijilancia de los oficiales i serviolas, se multiplica por los puentes i extremos del buque. El maquinista con su manubrio está listo para obedecer al primer aviso del telégrafo del puente.

Este peligro existe de dia claro, i por consiguiente, se centuplica con la oscuridad de la noche.

El andar se disminuye i se marcha a tientas, procurando reconocer esta punta o aquella piedra.

No hai sirenas, no hai campanas que indiquen tal o cual peligro; son el nervio i pericia, los que priman sobre la falta de elementos auditivos, que en otros países se multiplican, para facilitar la navegacion.

El vijilante de proa percibe entre la bruma, i no a mucha distancia, un objeto negro; grita, avisando al capitán: ¡tierra por la proa! Este, con serenidad, si la tiene, gobierna su buque a uno o a otro lado, segun convenga, o si no, pára la máquiña, i atras a toda fuerza.

Si esa operacion se hace en canal angosto, entónces mui luego el vijilante de popa es posible que anuncie tierra por la popa. ¡Maneje usted ahora esa enorme molé i sáquela con bien!

Corriente, viento, cerrazon, tierra por todos lados, i el buque casi como una boya.

¡Pobre capitán! si salva, nadie lo sabe, i segun él, ha cumplido con su deber.

¿I si embarranca sobre una roca i naufraga?

No hai clemencia; se le juzga, se le suspende del mando por incompetente, i quizas hasta se le cancele su patente de capitán, que le ha costado tantos años de estudios, trabajos i sufrimientos.

Calma el tiempo; desaparecen esos peligros i feliz sigue su navegacion.

Entra a las angosturas, haciendo eses i curvas, pasa barajando con habilidad las puntas i peligros.

Llega la noche, i así tiene que seguir: los cerros están cubiertos de nieve hasta la playa, los cabos i montículos que dan a conocer los parajes por donde se va, se confunden por el manto blanco que los cubre; la distancia a la tierra no puede apreciarse, como en tiempos ordinarios; la nieve engaña, produciendo efectos ópticos, que los hacen aparecer a veces mas cerca i a veces mas léjos.

Todos estos factores tiene que tomar en cuenta el capitán para llegar a su destino.

Al día siguiente por la mañana, los pasajeros, que durante la noche han estado confortablemente abrigados en sus camarotes, suben a cubierta a admirar el panorama i a hacer al capitán mil preguntas sobre esto o aquello, i aquel buen lobo, con los ojos i el rostro enrojados por la nieve i el insomnio, tiene que ser cortés i cariñoso con esos preguntones.

Felizmente, el avalizamiento i alumbrado de sos parajes, llevado a cabo con teson i empeño por el personal de la Armada, de día en día va facilitando mas su navegacion.

Sobre todo, con ese famoso faro de primer órden colocado en uno de los peñones de los Evanjelistas. Es tan grande su importan-

cia, que pescar en una recalada sus destellos, es como tomar la llave para abrirse la puerta de entrada al Estrecho de Magallanes.

La colocacion de ese faro ha sido una obra monumental, a la cual en el pais no se le ha dado su verdadera importancia. Todo su material de mampostería en piedra i fierro, ha habido que acumularlo allí a fuerza de un trabajo i constancia ímprobos, que hace verdadero honor a su constructor, don Jorje Slight, que por espacio como de dos años se llevó metido en aquella inhóspitalaria rejion, aprovechando las cortísimas oportunidades de desembarque, que el oleaje i continuas tormentas imposibilitan en absoluto su atraque.

En el puerto Cuarenta Dias, que está a doce millas de distancia, se llevaba semanas enteras i a veces hasta un mes, en acecho de un recalmon para trepar como gato e iniciar los trabajos.

La enerjía, constancia i voluntad desplegadas por este británico, para llevar a buen término esta obra, merecia que se le hubiese premiado en forma especial, aunque hubiera sido con documentos que le sirviesen como de medalla honorífica; pero para vergüenza nuestra, fué a otros a quienes se les ocurrió hacer este acto de justicia. El Lloyd de Liverpool hizo a Slight un valioso obsequio, acompañado de una significativa carta.

Para hacer ver la importancia de este faro, voi a relatar un hecho que aseverará lo que digo.

Al poco tiempo de anunciado al mundo marítimo el funcionamiento de esa luz, a uno de los grandes vapores que iba para Europa por esa vía, frente a Chiloé, lo tomó una serie no interrumpida de temporales.

Durante cuatro dias no tuvo sol ni tierra en que orientar su posicion; el oleaje i cerrazon eran mui grandes, el buque se revolcaba en un mar de espuma, la tierra debia estar ya cerca; pero nada absolutamente se veia, la noche era mui oscura. El capitan se muestra inquieto i no se atreve a seguir en esas condiciones en busca de la tierra; una equivocacion cualquiera podria encallar, i en tal caso, ni los ratones habrian salvado.

Se estaban dando las órdenes a la máquina i alistando todo para llevar a cabo la peligrosísima maniobra de atravesar el buque a la mar para ponerse a capear, cuando a traves de la espesa cerrazon i no a mucha distancia, un poderoso resplandor vino a sacar al capitan



Recuerdos del bergantin Meteor



de su crítica situacion, indicando con su posicion que allí estaba la puerta del Estrecho.

El capitán, tan luego como se cercioró de que era el faro, no pudo por ménos de esclamar: ¡Thanks, Slight, that you have given us such a light! i llegando a Punta Arenas, su primera visita fué a Mr. Slight, para felicitarlo i darle las gracias por su gran obra.

Si ahora que Magallanes está mas o ménos poblado, que hai un tráfico continuo de naves que navegan con sus máquinas, que la mayor parte de sus peligros están avalizados; ahora que hai telégrafo i toda clase de recursos, la navegacion es siempre difícil i peligrosa, ¿qué no sería en aquellos tiempos en que los buques no tenian mas motor que sus velas i donde no habia mas valizas que las traidoras corrientes i ocultos arrecifes? ¿Qué no sería en aquellos tiempos en que no habia refugio ni recurso de ninguna especie, i por el contrario, era menester llevarlos del norte para que de hambre no se muriesen los habitantes de la naciente colonia?

Los que sabemos lo que es navegar i barajar todos esos peligros; los que sabemos lo que cuesta soportar a cuerpo firme la crudeza de aquel riguroso clima para vencerlo, ayudados por la autonomía i control que da la mano puesta en el telégrafo de la máquina, podemos en conciencia apreciar i admirar el trabajo de acarreo, que los atletas del mar llevaron a cabo en aquella época en la flotilla de bergantines de que estaba compuesta nuestra escuadra.

Con seguridad, que todas aquellas personas que por necesidad tenian que embarcarse en esos buquecitos destinados a la navegacion de las encrucijadas de Magallanes, bien hechos deben haber dejado sus testamentos ántes de la partida.

Allá por el año 56, el bergantín «Meteor», mandado por el capitán de corbeta don Juan Williams Rebolledo, i llevando a su bordo al gobernador de Magallanes i su familia, llegaba a la boca del Estrecho; despues de un rapidísimo viaje (cinco dias), en medio de un furioso temporal. El capitán Williams, mui conocedor de esas rejiones, impertérrito le tenia dirigida la proa a la tierra que aun no se divisaba.

Atemorizado el gobernador por aquella imprudencia, se apersonó al comandante, diciéndole que pusiese proa afuera i que él como gobernador, a cuyas órdenes venia el buque, se lo exijia, puesto que no podia él hacerse responsable de su vida.

Williams le contestó que el comandante era él i respondia del buque i tambien de la vida propia.

Posteriormente, en Diciembre de 1858, este mismo «Meteoro», acompañado del «Pizarro», comandados respectivamente por los capitanes de corbeta don Martin Aguayo i don Francisco Hudson, zarparon de Valparaiso llevando víveres para la colonia.

La navegacion hasta Punta Arenas no presentó mayores dificultades, los vientos en esa direccion son siempre favorables en el Estrecho, i en los meses de verano, en que los dias son largos, pueden hacerse jornadas largas, i a veces, sin tomar puerto, se puede seguir hácia adentro, favorecidos por la corriente.

Despues de entregar su cargamento, juntos zarparon de regreso a Valparaiso.

Aquí principiò la batalla. Los vientos en el Estrecho son jeneralmente de los cuadrantes del oeste, i toman a veces tal fuerza, que se trasformán en verdaderos huracanes; no hai vela que resista en su palo, no hai bote que pueda ni pretender echarse al agua, porque jugaria con él como con una pluma; de la cresta de las olas el agua vuela como una neblina, es el agua pulverizada, que en ocasiones llega a cubierta de los buques; i éstos, estando fondeados, se tumban como si estuvieran navegando de bolina.

Este es el motor de que los bergantines van a usar para poderse mover.

Al principio les es un tanto favorable, pueden manejarlo a bolina abierta; pero cuando el eje del Estrecho principia a desviarse, allí tambien principia el manejo de las brazas i el continuo virar por avante dias tras dias i noches tras noches; ahí se ve a los bergantinitos con su jente de guardia, vira para un lado, vira para el otro, eso es interminable, i muchas veces lo que se ha ganado en media docena de dias, se pierde en unas cuantas horas. Bórrase la cuenta i vamos principiando de nuevo.

A los veinte dias, cuando ya habian franqueado hasta cerca de las angosturas, las corrientes i vientos les hacen retroceder nuevamente i tienen que fondear en puerto Famin, no a mucha distancia de Punta Arenas.

En ese fondeadero se dieron un descanso de dos dias; las tripulaciones i oficiales estaban rendidos.

Los comandantes conferencián sobre el resto de la navegacion, toinando en consideracion que ya los víveres principian a escasear, i convienen en que si para tal fecha aun no habian podido salir del Estrecho por el oeste, amollarian en popa, i saliendo por el este, tratarian de dar la vuelta al Cabo de Hornos.

Levan sus anclas i nuevamente principia la lucha; no hai nieve, viento, noche, nada que los detenga; ¡siempre adelante!

Ya llevan mes i medio i aun siguen en la misma; pero ya han logrado pasar las angosturas i no faltan muchas millas para llegar al famoso Cabo Pilar; se imaginan que el término de esa lucha está ya próximo.

Están ya frente a Cabo Tamar, como quien dice en la esquina para torcer por los canales; ya les parecia que tenian agarrádo el mar Pacifico para al fin hacer rumbo firme al norte; pero no contaban con la huéspedea: se les desencadena un huracán, vuela con las velas i los deja casi a palo seco; para no perder lo ganado a costa de tantos sacrificios, echan espías i calabrotos por la popa para aminsonar la rapidez con que son arrastrados, la primera se corta al poco rato, siguiendo el segundo. Felizmente, el huracán no alcanza a meterlos en las angosturas; pero en cambio, la calma los deja ahora a medio canal, sin gobierno, por falta de viento i a merced de la corriente, que se los chupa hácia el embudo de las angosturas. Se busca fondo con el escandallo, para ver si se puede largar un anclote i agarrarse del fondo. ¡Cien brazas! (200 yardas). Imposible, tiempo perdido; sin embargo, allá va un anclote con dos espías; parece que agarra, el buque hace cabeza aproándose a la corriente; gusto de pocos minutos, se estira como cuerda i allá voi, dijo una fuerte sacudida: ¡perdido el anclote!

Viene la noche, i dándose vuelta como trompo, sigue i sigue hácia adentro, arrastrados por la corriente, hasta dejarlos próximos a la isla de Cárlos III.

Ya agotados i descorazonados, tuvieron que doblarse, i cambiando de rumbo, se dirijieron hácia la boca oriental del Estrecho.

En San Gregorio permanecieron varios dias rellorando la aguada, embarcando leña i alistando el buque para resistir i afrontar ahora los temporales del temible Cabo de las Tormentas, despues de haber perdido dos meses en lucha inútil.

A los pocos dias de salir juntos los dos bergantines de puerto Famin hácia el oeste, cada uno tomó por su cuenta, i probablemente el «Pizarro» debe haber pasado por las mismas peripecias que el «Meteoro», i anticipándose en unos dos dias a éste, tomó tambien rumbo del este para dar vuelta al Cabo de Hornos, como estaba convenido.

El 23 de Febrero, el «Meteoro» dejó su fondeadero, i saliendo por la boca este del Estrecho, siguió rumbo al sur.

Aseguraron la arboladura con jarcias extraordinarias, los masteleros de juanete i botalon de foque se echaron dentro i trincaron a la madera de respeto; se desguarnieron las cadenas i echó dentro las anclas; se cerraron las escotillas, dejando sólo dos bajadas por mangueras de lona.

En una palabra, se dejó el buquecito en las mejores condiciones para resistir los temporales i preparadó para que las mares que embarcase, no llegase a las bodegas o entrepuentes.

Todas estas medidas precautorias no fueron inútiles, porque al segundo dia ya empezaron a batallar.

Por la mañana, el viento era fresco i aumentando progresivamente, al anochecer ya era temporal deshecho, que tenian que capear con la gavia en terceros rizos i una cuchilla.

Inútil es decir que raro era el dia en que podian encender los fuegos de la cocina, para tomar un caldo o una taza de agua caliente; las ollas se vaciaban i el fuego se corría: no habia mas alimento que galleta, charqui i cosas secas.

En la descubierta de la mañana, los capitanes de alto tenian que votar la nieve de los motones para poder hacer correr los cabos de maniobra; de la cubierta habia que botar a palas la nieve.

De dia en dia, i miéntras mas al sur se iban corriendo, parece que las mares tomaban mas ímpetu i el tiempo se hacia mas duro, hasta que el 8 de Marzo la cosa tomó un aspecto sumamente grave: el barómetro a 28.15 pulgadas, altura mucho mas baja que la indicada por los derroteros en las grandes tormentas.

Todo el mundo estaba en continúa zozobra; el buquecito era un verdadero juguete de esas montañas de olas: cuando bajaba al seno de dos de ellas, parecia que calmaba un tanto el viento, pero llegando a la cresta, el choque de viento que recibia casi lo daba vuelta.

Las mares lo inundaban; las salidas de agua eran estrechas para desahogar la cubierta.

Ya nadie tenia esperanzas de salvar, i en tal emergencia, cada uno se encomendaba al santo de su devocion, e hicieron un voto, una manda, que si lograban salvar, todos se comprometian a cargar en hombros la gavia que hasta ese momento se mantenía firme, dando al buque un pequeño manejo, i llevarla a pié descalzo a una iglesia en el primer puerto a que recalasen.

A las 4 de la tarde, para colmo de la desesperacion, una tremenda ola rompió sobre el buque, tumbándolo de tal manera, que casi lo da vuelta; pero si no lo dió vuelta, lo dejó tendido sobre un costado; con tal sacudida removió el lastre, apagó las luces de abajo i quedó dormido en esa posicion sin poderse adrizar; por minutos esperaban el desenlace fatal.

Haciendo un gran esfuerzo, se mandó largar el trinquete para darle salida i poder gobernar para amollar en popa; pero no habia salido de las manos de los marineros cuando voló en mil pedazos.

No sabian ya qué hacer; todos estaban aterrorizados, empapados i transidos de frio; pero era menester tocar un último recurso, envargar un nuevo trinquete: ¿cómo i quién iba a hacer aquella maniobra?

El Comandante Aguayo pide, ya no es posible mandar ante aquel cataclismo; pero como nunca hace falta un valiente, allá salió un jóven marinero de 23 años, llamado José Francisco Brito, quien dijo al Comandante: «Señor, yo iria si tuviese un abrigo con que aguantar el frio allá arriba», señalando la arboladura.

Aguayo, sin pérdida de tiempo, se sacó su levita de capitan de corbeta i se la entregó a Brito.

Algunos otros se envalentonaron con ese ejemplo i ántes de anochecer, ya con el nuevo triquete envergado i el lastre llevado a su lugar, recuperó el bergantin su posicion derecha i en vertiginosa carrera amolló en popa, perseguido por la montaña de olas, que parecian querer tragarse al bergantin.

Era tal la fuerza del huracan i la velocidad que daba al bergantincito, que la corredera no tenia línea suficiente para marcar su andar; parece que a bordo no habia memoria de tanta rapidez, i como es natural, en esas condiciones de marcha, el buquecito iba

con balances tan desmesurados, que en cada barquinazo casi metía los penoles en el agua, i las katayolas a cada rato se veían sumerjidas en las rompientes de las crestas de las olas, las que se metían a cubierta como a su casa.

Si la dormida que tuvieron durante la capa i que casi los mandó al otro mundo, ahora se veían en otro gran peligro, tener que correr el temporal en tales condiciones.

El mas leve descuido del timonel al gobernar i barajar a tiempo las grandes guiñadas que las mares lo hacían dar, habría sido suficiente para atravesarlo, i en ese caso, la pérdida habría sido segura, así es que la mejor jente se relevaba de hora en hora en la rueda, i el Comandante no se despintaba del lado, ejerciendo la mas estricta vijilancia.

Con las velas que los llevaban en salvo, tambien se tomaron todas las precauciones, reforzando sus escotas, brazos, para evitar que una falla cualquiera fuese a hacerlos perderse.

La salvacion del buque iba mui bien; pero lo que era la derrota iba mui mal, a lo ménos se alejaban de su destino a razon de como 300 millas diarias, i ya principiaban a meterse en la rejion de los témpanos de hielo, i llegando allí, no habríamos tenido la oportunidad de hacer esta narracion.

Cerca de dos dias el buquecito siguió volando quién sabe a dónde, hasta que por fin aflojó el viento, calmó i les permitió ponerse en condiciones navegables i dejar a los infortunados navegantes tomar un descanso.

Una brisa del SO. los encaminaba hácia el N.; pero esto poco les duró, i nuevamente tuvieron que deterse a sostener otra lucha con esos porfiados elementos, que parecia no querían largar esa presa de la que casi habían dado cuenta.

La odisea siguió por algunas semanas, hasta que al fin en el mes de Junio, cuando ya tenían agotados sus víveres, pudieron recalar en el puerto de Ancud.

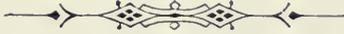
Con largar el ancla, la tripulacion se acercó a su Comandante para recordarle la manda que habían hecho si escapaban de esa tormenta, i le suplicaron diera los pasos necesarios para su cumplimiento.

Al dia siguiente se desenvergó la vela, se le colocó en uno de los botes, i en los demas toda la tripulacion con sus oficiales la

escoltaron a tierra, i allí la tripulacion, descubierta i descalza, a hombros la llevaron al templo de San Francisco, donde con todo fervor oyeron una misa, cumpliendo así la manda prometida.

---

*Nota.*—En esas rejiones i bajo la influencia de esos mismos temporales, sucumbió el «Pizarro» i ocho buques mercantes, de los cuales nunca se ha tenido noticias.







## Naufrajo de la barca "Jeanne Amélie"

---

Estábamos de sobremesa. Los viciosos habían encendido gruesos habanos i lanzaban al aire, llenos de satisfaccion, grandes bocanadas de humo. Todos alegres i contentos animaban la conversacion con risas i carcajadas, resultado directo de una reunion de hombres solos donde se ha bebido bien i comido mejor.

La charla jiró sobre diferentes temas, que se trataron concienzudamente. Se habló de filosofía, literatura, artes e historia. Por cierto que el tema predilecto de los hombres fué discutido hasta el cansancio. ¡Qué de opiniones mas diversas no se emitieron acerca del amor i las mujeres!

Haciendo escepcion de uno—hombre ya cincuenton i padre de algunos hijos— todos los demas eran solteros, ninguno de ellos mayor de veintiseis años, llenos de ánimo i gusto por la vida. Infundia la presencia de aquella persona ya mayor, cierto respeto que todos sentiamos, pero que desaparecia en parte dado el carácter franco i sincero de aquel hombre de cabellos blancos i cútis arrugada por las vicisitudes del mundo.

Durante toda su vida habia sido marino, empezando su carrera en la Escuela Naval, donde hizo sus primeros estudios, hasta llegar a conquistar uno de los grados mas altos existentes en el escalafon de la Armáda Nacional.

En su larga vida de marino—durante la cual habia andado por muchas partes del mundo, ya a la vela, ya a vapor i visitado en muchas ocasiones los históricos países del Viejo Mundo, como el Ejipto, la Grecia, la Palestina i otros—habia sido testigo ocular de gloriosas hazañas de combates en la guerra Ruso-Turca, tomando parte en uno de ellos, i de hechos importantes, que solia relatar con su lenguaje rudo de hombre acostumbrado a dar voces de mando.

Todos nosotros le escuchábamos con placer, le aplaudiamos con entusiasmo al terminar el relato de sus impresiones i quedábamos convidados para que a los pocos dias nos refiriese una nueva historia de su inagotable repertorio.

Aquella noche habia estado mudo durante la comida. Varias veces su silencio nos habia llamado la atencion, sin que nos atreviéramos a dirigirle la palabra.

Llegó un momento en que el entusiasmo en la conversacion de los jóvenes decayó por completo. Entónces él frunciendo el entrecejo, produciendo con su garganta una carraspera artificial, se incorporó en su asiento i sonriendo nos propuso la relacion de una aventura desconocida para nosotros.

Acceptamos gustosos.

Aquel viejo lobo de mar empezó a hablar pausadamente, con acento firme i entero.

\*  
\* \*  
\*

A mediados del año 1875, cuando Chile ejercia dominio sobre la costa patagónica hasta el río Santa Cruz, llegó a conocimiento del gobernador de Magallanes, en aquel tiempo don Diego Dublé Almeida, que en la isla Monte Leon, en la boca del río Santa Cruz, habia un buque cargando clandestinamente guano blanco, que allí existia en abundancia.

El señor Dublé, poniéndose de acuerdo con el capitán de fragata don Juan J. Latorre, que en ese entonces comandaba la cañonera «Magallanes», surta en Punta Arenas, acordaron que este buque zarpase hacia Santa Cruz, averiguase de *visu* lo que estaba sucediendo i tomase las medidas del caso para impedir i prohibir ese carguío, i tomase posesion del buque, si así lo exijiesen las circunstancias.

A la brevedad posible, la «Magallanes» relleno sus carboneras, i una vez lista, corrió veloz en demanda de la primera comision, que iba a marcar el principio de las hazañas que mas tarde fueron gloria para su comandante e historia para la Marina Chilena.

Despues de una feliz navegacion, al cabo de dos dias, llegaba a la desembocadura del rio Santa Cruz, i en el fondeadero de Monte Leon encontró agazapada i con su buche casi lleno a la «Jeanne Amélie», barca francesa como de mil toveladas, que ya habia embodegado unas seiscientas toneladas del codiciado cargamento. Pronto se le abordó por un oficial, i como se le preguntase qué hacia allí i con qué permiso cargaba guano, contestó que lo hacia con el permiso del Gobierno arjentino.

El comandante, en vista de esta respuesta, hizo saber al capitán de la barca que ese territorio era chileno, i como a este Gobierno no se le habia pedido autorizacion para llevar a cabo el carguío, debia suspenderlo inmediatamente i la barca sería llevada a Punta Arenas para que las autoridades chilenas tomasen alguna resolucion sobre ella.

Como el capitán protestase por tal procedimiento, el comandante Latorre tomó la providencia de tripular la barca con jente de la «Magallanes». Al efecto, nombró capitán al teniente segundo don Custodio Lynch; primer oficial, al guardia-marina don Alberto Silva Palma; contra maestre, al guardian Francisco Brito, i dotó a la barca de una tripulacion de ocho marineros chilenos. Con este grupo de jente debia marinarse hasta la boca este del Estrecho, donde la «Magallanes» la esperaría para remolcarla hasta Punta Arenas.

En el alistamiento para hacerse a la mar, el teniente Lynch hizo presente al comandante Latorre que la barca carecia de anclas i embarcaciones menores, a lo que contestó el comandante, que él no

podia desprenderse de las suyas i que se hiciese a la mar sin mas preparativos.

La «Magallanes» levó su ancla i zarpó, dejando a la barca bregando por levar un par de ancotes engalgados, que vinieron arriba hechos una compasion de vueltas i de enredos. Felizmente, toda la tripulacion era compuesta por jente de «ñeque»—como vulgarmente se dice—i con su empeño i entusiasmo, ántes de oscurecer, estaban todos alegres i contentos pegados a las drizas de gavia, que al son de canto fueron desplegándose al viento una a una. Antes de poco, tenían a la barca a todo trapo, corriendo a razon de once millas por hora, impulsada por una brisa fresca i clara del norte. Despues de afianzar todo lo movible i de tener el buque a buen rumbo, el teniente i el guardia-marina se juntaron en el puente sin poder contener una sonrisa de satisfaccion, propia de la situacion en que se encontraban.

Cielo limpio i horizonte claro les permitieron tomar buenas alturas de luna i planeta para obtener un buen punto observado.

Esa noche i el dia siguiente pasaron sin novedad. En la tarde, con el Cabo Vírjenes a la vista, procuraron divisar a la «Magallanes», la que segun lo convenido, debia esperarles en las inmediaciones. Pero como no la descubrieran, supusieron que ellos con su buen andar se habian adelantado.

El resuelto i buen marino Lynch, no se hizo esperar para tomar una pronta resolucion i luego salió de su boca la voz de mando: «¡Brazas por babor!»—«Orza, timonel!» E hicieron rumbo firme al Cabo Vírjenes.

Cualquier marino que conozca aquel lugar, puede creer que el rumbo se hacia a pasar un par de millas al sur de la roca Nassan. Nó, señores. El hizo rumbo al canalizo que queda entre la roca i el cabo, pues el capitan-teniente en toda conciencia hizo esta atrevida maniobra para barloventear i poder tomar fondeadero en Dungenes.

Ya la noche se venia encima. Era necesario llegar al fondeadero lo mas pronto posible. Amurados por estribor como iban, forzaron de vela para dar todo el andar posible i alcanzar el fondeadero interior de punta Dungenes, que era el que convenia para quedar a sotavento de la punta.

Ya oscurito i bien cerca de Dungenes, orzaron todo i largaron los famosos anclotes en el fondeadero conveniente.

Como el tenedero èra correntoso, las amarras malas i el tiempo amenazante, se estableció una estricta vijilancia para tomar medidas oportunas, en caso necesario.

A las once de la noche el viento saltó al O. N. O i principió a soplar con la furia que sabe hacerlo en esas rejiones, i que por lo jeneral pone en aprietos a cualquier embarcacion que encuentra mal prevenida.

Con este cambio de viento, la punta que dejaron por la proa para resguardarse, quedó ahora por sotavento, haciendo peligrosa la situacion del buque.

El cataclismo no se hizo esperar. Poco despues de media noche el buque principió a garrar. Braccaron las vergas convenientemente para que en combinacion con el timon que obedecia a la corriente los hiciese garrar paralelos a la costa. En un principio todo iba mui bien; pero al doblar la puntilla, el desvió de la corriente los echó sobre la tierra.

La mar estaba ya mui ajitada; las olas reventaban contra el costado, saltando sobre la cubierta; el buque con los golpes i barquinazos empezó a desquiciarse i desconcertar la arboladura. En pocas palabras: estaban perdidos.

La situacion era por demas difícil, no tenian ni un bote, no se divisaba un buque, ni alma viviente que pudiese siquiera compadecerse de aquellos náufragos. La noche era oscura como boca de lobo, na la se veía, sólo se sentía el estrépito de las olas, el rujir del viento i el erujir del buque revolcado por aquella reventazon.

El capitán de la barca, que iba como pasajero, el teniente Lynch i el guardia-marina Silva Palma, se reunieron en consejo para ver qué resolucion podian tomar. No habia mucho que discutir, lo único que podian pretender i con mui problemático resultado, era ganar la playa. ¿Cómo hacer esto cuando la reventazon entre la playa i el buque formaba un inmenso torbellino? Así i todo habia que intentarlo. Se hizo formar la tripulacion, se les impuso de lo difícil del caso, haciéndoles presente que para poder salvarse era necesario que alguién se prestase para ser arrojado al agua, amarrado a un cabo, para llegar a nado hasta tierra. El hombre que espusiese su vida en un acto de tanta abnegacion, seria el salvador

de un puñado de jente desamparada. La oficialidad con su mirada serena contempló a la tripulación. Estos miraron a sus jefes. Cada corazón latía con violencia i en cada uno de ellos brotó un recuerdo hácia el hogar lejano, donde una madre o una esposa velaría por ellos.

La respuesta hácia aquella pregunta casi muda, que cada uno se hacia en su interior, no se hizo esperar mucho. El famoso i valiente Francisco Brito, lleno de coraje, dirijiéndose al comandante, exclamó:

—¡Yo voi, señor!

Momento solemne, aterrador...

Se le amarró un cabo a la cintura, subió a la borda, desafiando con su mirada el peligro, i con el pensamiento en Dios, el cuerpo de aquel valiente se hundió en el agua.

Parece que intencionalmente la noche habia oscurecido mas, el ruido sordo del mar aumentaba gradualmente.

La zozobra i la congoja invadieron los ánimos de cuantos pisaban la cubierta de la «Jeanne Amelie».

Trascurridos algunos minutos, tiempo suficiente para decidir aquel dilema de vida o muerte, se pensó en recoger el cabo, creyendo fracasado aquel intento. El grito de «¡Ya estoi en tierra!» dado por Brito desde la playa, sobrepujó al bramido del mar i al rujir del viento, llevando un soplo de vida a aquellos hombres que, estáticos e inmóviles, esperaban oír el bramido del contramaestre con la misma ansiedad que el reo escucha la lectura de las últimas palabras de su sentencia.

Una vez comunicados con tierra, no fué tarea difícil enviar otro cabo mas grueso i los útiles necesarios para establecer el andarivel de salvamento. Antes de media hora todos estaban en salvo, con escepcion del cocinero, que anduvo con ménos suerte que los demas.

Se refujieron en una pirámide de madera, que servia para señalar a los navegantes la posición de aquella baja i somera puntilla.

Con sus ropas humedecidas, un barril de agua i medio saco de galletas, se cobijaron al socaire de la desvencijada pirámide, donde vivieron dos dias i sus noches, teniendo por lecho la arena, por co-

bija el cielo i por calentador el huracan, que con su ímpetu los tenia llenos de arena.

La «Magallanes» llegó al siguiente dia, i aunque se impuso del naufragio i de la situacion de sus tripulantes, no le fué posible prestarles socorro ni auxilio de ninguna especie.

Antes de terminar esta narracion, un deber de gratitud i justicia me obliga a dedicar unas cuantas palabras a aquel marinerero Francisco Brito, que he llamado famoso i valiente. El nombre de Brito está inscrito en la memoria de todo el personal de la Armada.

No hai en vida Almirante ni oficial que no haya servido junto a ese hombre; no existe un comandante ni marinerero viejo, que no lo reconozca como a un maestro.

Sus servicios, proezas, actos de valentía i arrojo, son tantos, que sería tarea larga enumerar sólo unos pocos.

Con su altruismo, conocimientos marineros i especialmente por su valentía, se habia conquistado en la Armada un derecho especial.

No habia jefe que no lo reclamase para su buque, pues sabian mui bien que en temporal o en casos difíciles, Brito, para su comandante era un perro fiel, que no sabia dormir cuando sus servicios eran necesarios.

¡Cuántas veces vi llegar a Brito a la cámara del comandante i desde la puerta. llevándose respetuosamente la mano a la gorra. decir a su jefe: ¿Ss puede, mi comandante? i éste con todo cariño le contestaba: Sí, Brito, entra, siéntate, i aquel rudo marinerero, con sus dedos torcidos i quebrados, por lo jeneral todo empapado i con su atado de filástica que nunca le hacia falta en la mano, tirando su gorra al suelo ántes de entrar, tomaba asiento haciendo vis-avis al comandante, dejando su rollo de filástica sobre la mesa i esperaba.

El mayordomo, que sabia lo que aquella visita significaba, luego aparecia con un vaso i una botella de vino i le servia al guardian Brito. Este lo tomaba a la salud de su comandante i se retiraba.

En una ocasion en que yomandaba el «Abtao», en viaje al Mediterráneo, al pasar frente a Dungenes, con las gavias arrizadas, el trinquete en calzones i andando 10½ millas, el guardian Brito, que

tambien era mi compañero de viaje, acercándose a la escala del puente, me habla desde abajo: ¿Se puede, mi comandante? Le contesto: Sí, ¿qué quiere?

Este sube tranquilamente i llevándose militarmente la mano derecha a la gorra, con la izquierda me indica la punta en que juntos habíamos naufragado, i con tono satisfecho me dice:—¿Se acuerda, mi comandante? Apretando la mano áspera de aquel rudo marinero, le contesté: Sí, hombre, gracias!

Esa tarde Brito comió en compañía de su comandante.





Toma de Pisagua





## La Toma de Pisagua i el guardian Brito



Al amanecer del día 2 de Noviembre de 1879, parte de la Escuadra de Chile, i un buen número de trasportes, presentaba frente al puerto de Pisagua la primera division del Ejército chileno que iba a operar en la provincia peruana de Tarapacá.

Tan pronto como las primeras claridades del alba rompieron el velo calimoso que cubria los empinados cerros del puerto, el «Cochrane» i la «O'Higgins», que componian la primera division; la «Magallanes» i «Covadonga» la segunda, se lanzaron resueltamente dentro del puerto para batir los fuertes que a norte i sur defendian la entrada.

El silencio i la calma eran completos, a bordo no se sentia mas ruido que el de las máquinas i el producido por las aguas al chocar contra los costados. Ni una voz de mando, ni una corneta, nada que significase que allí dentro de esos buques iban cientos de hombres llenos de vigor i de vida, dispuestos a rendirla por la bandera, que en esos momentos se izaba para cubrirlos i servirles de mortaja, si así lo exijiesen las condiciones del combate.

Todo el mundo en sus puestos, los cañones cargados i obedientes a la mano del cabo, se ronaban lentamente, siguiendo con sus miras la direccion del fuerte que iban a batir.

Los comandantes, a su vez, i por indicaciones, dirijian el rumbo de sus buques hácia el mismo objetivo.

Desde las cofas, el oficial-piloto con su pizarra iba indicando las distancias que los separaban del fuerte:—¡tres mil quinientos metros!... ¡tres mil!... ¡mil novecientos metros!—El fuerte sur rompe sus fuegos i su granada pasa silbando por sobre el buque. Este disparo fué la palabra de órden para que los cuatro buques rompiesen sus fuegos i empezara el duelo.

El «Cochrane» i la «O'Higgins», que estaban dedicados al fuerte sur, con su nutrido i certero fuego, lo mantenian constantemente cubierto de tierra i humo, producido al reventar las granadas contra sus parapetos. La lucha seguia, hasta que un preciso i certero disparo de la colisa mandada por el guardian Francisco Brito, pegándole sobre la muñonera del cañon, lo inutilizó i dió de baja casi a toda la dotacion del fuerte, quedando con esto cumplida la mision de los buques para con los fuertes.

Por esos momentos, ya los trasportes acercándose al puerto, habian tomado en las embarcaciones menores el primer contingente de tropas, que debía poner pié en tierra.

Los buques de guerra, ya desocupados de los fuertes, se acercaron a tierra para proteger el desembarco contra las fuerzas enemigas, ocultas tras las piedras, casas i montones de salitre.

Antes de llegar las embarcaciones a tierra, ya el cañoneo i el combate se habian hecho jenerales, entrando en accion los buques, todas las fuerzas enemigas i los chilenos, a medida que iban desembarcando.

El incendio de la poblacion i del salitre no se hizo esperar, produciendo esta combinacion una conflagracion i humareda que en muchos lugares era asfixiante.

La configuracion de la bahía, espaldeada por cerros mui altos, formaba de todo este conjunto un tremendo saeco, donde cada cañonazo, descarga de rifle o detonacion de salitre repercutia cientos de veces, haciendo un ruido infernal i aterrador: era aquello un verdadero infierno.

Como decia mas arriba, el primer contingente fué desembarcado en los botes; digo mal, no fué desembarcado, sino tirado a las rocas de un lugar, que no es desembarcadero, i mas que todo, lanzado en las astas del toro, que allí, a mansalva, bien atrincherado si

a corta distancia, hacian de los nuestros una matanza segura; pero no por esto faltó un Amador Barrientos, que arrancando la bandera de su bote, saltó sobre una colina, enarbolando por primera vez en aquella tierra el tricolor chileno, para indicar a los de a bordo que allí estaba el camino de la gloria.

El segundo contingente principió a llegar al mismo lugar i en peores condiciones que el primero. Estos eran apiñados en lanchas planas i remolcados hasta las rocas, se les largaba el remolque, i ¡adios! ¿Qué sucederia con esos pobres que no podian desembarcar, ni hacerse mar afuera, ni siquiera hacer uso de sus armas? No podian hacer otra cosa que esperar i encomendar su alma a Dios.

Miéntas tanto, los enemigos se habían atrincherado arriba, en el camino de zig-zag del ferrocarril i dominando desde allí completamente la pendiente del cerro, no permitian subir a ninguno de los nuestros.

La situacion era por demas difícil, el clamoreo jeneral, i no habia quién no censurase la manera inconsulta cómo se inició aquella operacion de guerra.

Aquel puñado de valientes estaba metido en una ratonera; ni las fuerzas desembarcadas ni los buques podian desalojar aquel atrincheramiento que estaba haciendo tantos perjuicios i estragos. Ayudantes del Estado Mayor fueron a todos los buques casi a suplicar que hiciesen fuego sobre aquella altura. En todos se les daba la contestacion de que los cañones no podian dar esa elevacion. Ya la cosa iba siendo grave i las caras se ponian largas i acontecidas. Felizmente, en la «O'Higgins» hubo una buena idea. El oficial de artillería indicó a su comandante Montt la conveniencia de colocar todos los pesos i artillería, ménos un cañon, al costado de babor, para así tumbar bien el buque, i con el único cañon que quedaba al otro lado i a toda elevacion, hacer la prueba de si así se alcanzaria.

Antes de cinco minutos ya a la gallarda «O'Higgins se le veia completamente acostada, i sólo una colisa se asomaba como apuntando al cielo por el costado de estribor.

El teniente Herrera, oficial-piloto, dió la distancia: ¡novecientos cincuenta metros!—Brito, cabo de ese cañon, saca la cuña, asienta la culata sobre la esplanada i cruzándose de piernas, sin preocuparse que el retroceso podia dar cuenta de él, puso su alma en aquella pun-

tería. Todos a bordo estábamos pendientes de aquel tiro; Brito, con la calma de un aguerrido, no se precipita i con su mano de dedos torcidos, manda a la derecha, a la izquierda; todos estamos suspensos i fijos en ese hombre. Tira la rabiza i Brito es arrollado por el retroceso; se pára erguido i mira la trinchera. Un hurra jeneral i una diana de todos los buques fué el festejo que aquel hombre recibió por tan famoso disparo.

La granada reventó en medio del campo enemigo, i con esa se encontró la clave para que los nuestros subiesen sin mas inconveniente.

Por esos momentos, los botes que habian llevado el primer contingente, principiaban a llegar a sus buques para enviar mas esfuerzos.

La «O'Higgins» habia enviado varios i entre ellos una falúa de doce remeros, un patron i el teniente J. M. Santa Cruz, a cargo de ella.

Esta embarcacion, que momentos ántes salia de a bordo cargada de corazones que latian por su Patria, regresaba ahora pesadamente, impulsada sólo por cuatro remeros i dirigida por el único brazo bueno que le quedaba al teniente Santa Cruz; el otro lo tenia herido, i el resto de la dotacion yacia en el fondo del bote, muertos o heridos, nadando en un mar de sangre.

Inmediatamente se la alijeró de aquel lúgubre cargamento, dándole una nueva tripulacion para seguir el desembarco. Brito, que ya habia concluido su trabajo en la artillería, fué el primero en saltar a la falúa i apoderándose de su caña de gobierno, nuevamente iba en busca del peligro.





## Primera bandera chilena en el Alto de Pisagua



El año 79, cuando se rompieron las hostilidades con Bolivia, a principios de Febrero, se tomó posesion de Antofagasta i se arrimó allí nuestro diminuto Ejército, compuesto entónces mas o ménos de unos 2,000 hombres de las tres armas.

Al iniciar este movimiento guerrero; se tocó llamada en los cuarteles para enrolar a los defensores de la patria. No hubo necesidad de repetirlo, porque todo el mundo al sentir los clarines precursores de la victoria, presurosos corrieron a llenar las filas de los batallones, i pronto sus cuadros se vieron completos.

Mas tarde, al ver que no era sólo Bolivia con quien teniamos que vérnoslas, sino tambien con su aliado el Perú, entónces el patriotismo hizo esplosion, i en entusiastas pobladas se vivaba a la patria i se pedia armas para ir a su defensa.

I este movimiento no era de bullanga, sino que era positivo, tanjible, demostrándose ántes de mucho en fuerzas efectivas, que én compactos batallones cada provincia se esmeraba en mandarlos con sus nombres a hacerse representar en las filas del Ejército. Agréguese a estos batallones el contingente de ciudadanos chilenos espulsados del Perú que tambien acudian a los cuarteles, i se comprenderá la prontitud con que Antofagasta se vió convertido en un verdadero campamento, i aquel diminuto Ejército lo vemos incrementarse en 7, 10, i hasta cerca de 15 mil hombres.

Durante la prolongada paz que reinó en el país ántes de este conflicto, el Ejército siempre se mantuvo diseminado en guarniciones poco numerosas repartidas en varios puntos de la República.

Las necesidades de esos cuerpos, eran fácilmente atendidas por sus jefes en sus propios cuarteles, i el contacto con los oficiales jenerales i las inspecciones de ellos, eran casi nulas, i si se agrega a ese estado de cosas la indiferencia i poca atencion que se prestaba a las fuerzas armadas, se comprenderá las grandes dificultades que ahora se iban a hacer sentir al reunir un Ejército numeroso.

El peso de responsabilidad que se iba a echar sobre los hombros del Jeneral que asumiese su mando, era enorme.

Se le entregaba un grupo de hombres armados, pero de ahí a que fuese un Ejército de cohesion flexible, de movilidad i de fácil manejo, habia un gran mundo de distancia. Ese Jeneral tenia bajo sus órdenes muchos soldados; pero no tenia una intendencia con que abastecer sus necesidades, no tenia un parque, no habia ambulancia, no habia trenes de bagajes, no habia nada. I no era eso lo peor, sino que ni aun habia reglamentos, libros o algo que les pudiese enseñar cómo remediar esos defectos.

Mas todavía, no se tenia una táctica adecuada al armamento moderno contra el que iba a tener que batirse. El existente entónces era el que se usó con el fusil de chispa.

Pero, a pesar de tantas deficiencias, con todo patriotismo se le puso hombros a la empresa para subsanarlas i salir airoso en su organizacion i cosechar con ese trabajo laureles para la patria.

En un principio el Estado Mayor, que tampoco existia, i para el cual no habia reglamentacion, asumió en sí el engorroso i difícil manejo de tantas i tan variadas distribuciones, hasta que poco a poco fueron segregándolas i entregándoselas a las personas para ellas nombradas.

Felizmente los hermanos Diego i Baldomero Dublé Almeida, quienes poseian un valioso libro reglamentario, escrito por el famoso Jeneral ingles Sir G. Wolseley, subsanó en parte muchas de estas deficiencias, de ese libro se sacó reglamentos i consejos para todo lo concerniente a un Ejército i su movilizacion; de él se sacó el orden disperso, novedad entónces entre los nuestros, i que en un principio encontró gran resistencia su aceptacion entre los antiguos jefes, i de

ese nuevo sistema fué que a esos instruidos oficiales se les llamase con sorna «los dispersos».

Como se comprenderá, para hacer calzar ese rodaje en nueva formacion, se presentaron grandes dificultades, sobre todo para encontrar las personas adecuadas; de ahí los trajines de Ministros, agentes de Gobierno i ótras personas que, en continuos viajes a la capital, llevaban i traian ideas planes, etc., etc.

Felizmente la organizacion i formacion de esas distribuciones no aminoró ni perturbó el entusiasmo, constancia i enerjía, con que los jefes i oficiales se dedicaban a la enseñanza i disciplina de sus soldados; así se les veía desde el aclarar, tarde i mañana, trabajando i evolucionando cerro arriba i abajo en los cálidos arenales de esas playas.

Era tal el cansancio con que se concluía el día, que al toque de retreta todo el mundo dormía profundamente, i al despertarlos la diana nuevamente, se les imaginaba que acababan de acostarse.

En esta dura i penosa tarea trascurrieron los meses unos tras otros, esperando que la escuadra aclarase la ruta del mar i poder desarrollar los planes de campaña concebidos; pero tambien la escuadra tropezó con multiples inconvenientes; unos debidos a la falta de elementos i preparacion, otros a equivocaciones i errores estratégicos, concurriendo todos ellos a demorar la movilizacion del Ejército.

Con la captura del «Huascar», el 8 de Octubre, ya el campo quedó espedito i se principió a acumular i organizar los trasportes i elementos necesarios para conducir el Ejército donde fuese necesario.

\* \* \*

A fines de Octubre se encuentran ya reunidos casi todos los trasportes i buques que debian componer el convoi.

Siguiendo un detallado i estudiado plan, se principió por el embarque del parque, víveres, material de guerra i caballada, dejando para el último la tropa i cerrando el embarque con el Comandante en Jefe, «manco Escala», como se llamaba a este Jeneral por faltarle un brazo, perdido en accion de guerra.

En los últimos días del mes, perturbando el plan, se precipitó el embarque de una manera estraordinaria i mui apurada.

Esto obedeció, según se dijo, a órdenes perentorias del Gobierno, para así desbaratar la petición del Cuerpo Diplomático de Santiago, que principiaba a gestionar para que la expedición sobre el territorio peruano no se llevase a efecto, ofreciendo que aquel país pagaría los gastos e indemnizaciones.

Al ser esto efectivo, la determinación del Gobierno para seguir adelante no pudo sino ser aplaudida; si se hubiere hecho caso a aquella intrusión, los peruanos habrían ganado tiempo para rehacer su escuadra, i con los mayores recursos que tenían, posiblemente más tarde nos habríamos visto envueltos en idénticas complicaciones, pero en peores condiciones.

El 28 de Octubre, con todo ya embarcado, se dió la orden de zarpe; el vapor «Copiapó», con el velero «Elvira Alvarez» a remolque, debía ir a Mejillones a tomar los batallones Zapadores i Chacabuco; el «Angamos» i «Covadonga» a Tocopilla a tomar la Artillería de Marina; estos buques debían juntarse al grueso del convoi, frente a Mejillones i 40 millas al oeste.

El 29 en la tarde, como se demorase demasiado el «Copiapó» en llegar al rendez-vous, el «Amazonas», buque jefe, regresa a Mejillones en su busca; no lo encuentra en el puerto; vuelve nuevamente al oeste, allí lo divisa siguiendo rumbo al norte; el «Amazonas», ahora va a Tocopilla en busca de la «Covadonga» i «Angamos», tampoco los encuentra; se dirige al 2.º rendez-vous, frente a Pisagua, donde debían reunirse todos los buques; tampoco los encuentra. Ahora vuelve al sur, se le descompone la máquina al «Amazonas».

El Jeneral se manifiesta sumamente contrariado, a tal extremo que en una reunión a raíz de estas dificultades, propone al Ministro el regreso del Ejército a Antofagasta; felizmente la calma i buen criterio de don Rafael Sotomayor, reforzado por Baquedano, que en su cortado i conocido lenguaje decía: nó, nó... el plan, el plan; i gracias a esta oposición no cometimos el grandísimo disparate de volver atrás en esa gran empresa que iba a ser la decisiva en la suerte de la patria.

Al amanecer del 1.º de Noviembre, se avistan humos en varias direcciones; son los buques del convoi; a Dios gracias, ya todos están juntos i se aproximan al buque Jefe. Gran contento, canciones nacionales, hurras i manifestaciones de regocijos por todos lados, el momento supremo se aproxima.



Torre Blanca colocando la primera bandera en el  
Alto de Pisagua

te: me encontraba, señor, a inmediaciones de mi ambulancia, cuando a no mucha distancia se me presenta un soldado medio desnudo, con su canana al ciuto i el rifle en la mano, se lleva éste a la cara i me lo apunta en actitud de dar fuego; no teniendo yo defensa alguna, se me ocurrió descubrirme i mostrarle la corona; el soldado, probablemente, conoció en mi tonsura que yo no era un soldado de guerra, sino de Cristo, i representante de la Iglesia.

Retiró el dedo del disparador i juntándose con otro compañero que andaba tambien casi desnudo, entraron a una casa inmediata.

Estos soldados, al desembarcar, tuvieron que echarse al agua, i como el peso del uniforme mojado les impedia ascender con lijereza, se habian desprendido de él.

En la casa donde entraron, encontraron un piano, i los dos haciendo sonar las teclas, entonaban a su manera la Cancion Nacional.

Un oficial con algunos soldados que venia llegando, al oir el himno nacional, se acerca, i encuentra a aquellos descamisados celebrando el triunfo.

Los hizo salir, i juntos con los recién llegados se acercaron a un poste del telégrafo, de donde se dominaba la bahía; subiéndose uno sobre los hombros de otro, hicieron la escala humana, hasta que el de mas arriba alcanzase a la punta del palo, i allí desplegaron la bandera chilena.

—Bueno, señor sacerdote, le dijo el Coronel, ¿i podria Ud. reconocer a ese oficial?

—El semblante de ese oficial, señor Coronel, no se me olvidará mientras viva, contestó.

—Bueno, entónces vaya con este oficial ayudante para buscarlo i hacerlo venir; lo necesito.

A poco andar, en una herrería, habia un oficial componiendo el puño de su espada en la punta de una bigornia.

El clérigo dijo a su acompañante: ahí está, señor, ese es.

Se le llama i lleva a presencia de don Emilio Sotomayor.

Interrogado sobre aquel suceso, lo corroboró en todas sus partes, i dijo haber sido él el que izó la bandera.

—¿I cómo se llama Ud., señor?

—RAFAEL TORREBLANCA.





## El Guardian Alvarado i el Alcoholismo

---

Por lo jeneral, en los batallones, buques o congregaciones de jente, siempre hai individuos que por su intelijencia, su carácter o por condiciones especiales, saliendo del comun de sus compañeros, pasan a ocupar puestos de preferencia ante el resto de los suyos i el concepto de sus superiores.

Los que han hecho campañas i vivido bajo la tienda o a la sombra de un velámen, ¿cuántas veces entre esos cientos de hombres no han visto salir un payaso que es el reir de todos?

¿Cuántas otras un orador que los seduce con su palabra i cuentos?

¿I cuántas otras un hombre serio, pausado i que se impone por su valor, criterio i buen saber?

Cipriano Alvarado, individuo de quien voi a ocuparme, con propiedad puede contarse entre los de este último tipo.

El año 79, en la campaña del Pacífico, a bordo de la corbeta «O'Higgins», Alvarado ocupaba el puesto de guardian 1.º; sus condiciones físicas, precisamente, correspondian a aquellos que llamamos de raza chilena; de regular estatura, ancho de espaldas, nervudo, enjuto de caderas, pelo negro i tieso como el de su bigote, color trigueño i tostado por el aire del mar, una partidura en el labio superior marcaba alguna peripecia de la profesion; en una

palabra, era un bonito tipo de marinero chileno, corroborándose todo este aspecto con la fama adquirida lealmente con sus conocimientos i pericia en el arte; cuando Alvarado dirijia alguna manobra habia que dejarlo, se imponia no sólo por su vibrante i enérgica voz de mando, sino tambien porque todo lo hacia bien.

Sus jefes tenian tal aprecio por este hombre, que siempre era llamado i elegido para ponerlo a cargo de cualquier operacion delicada.

Como artillero, no habia quien se le pusiese al lado; el colisa N.º 3, del cual era su cabo 1.º, era no sólo renombrado en su buque, sino en la Escuadra, i de este cabo de cañon fué de donde nació la fama adquirida por la corbeta de ser la de mejores artilleros.

El Comandante de un buque ingles que presenció la toma de Pisagua, en carta particular, refiriéndose al fuego de artillería de la «O'Higgins», decia lo siguiente: «her firing was splendid and as accurate as posible».

Cuando los jefes del «O'Higgins» fueron trasbordados al blindado «Blanco Encalada» no pudieron desprenderse de él i se lo llevaron consigo.

Pero, desgraciadamente, ese roble, ese hércules, ese ejemplar de marinero a flote, tenia en sí un abominable vicio: *el alcohol*.

Cuando este hombre iba a tierra con permiso, era digno de vérselo; su traje limpio, correcto, su buen pito de plata, su guapo pañuelo de seda; era un gallardo marinero; pero con poner pié en tierra se tropezaba con ese rosario de pocilgas i podredumbres que están siempre con su hocico abierto para absorberse, robar i pervertir a esos pobres trabajadores del mar, que van allí a malbaratar el producto de su trabajo i a destruir el organismo.

Aquel guardian, que a bordo era una potencia, aquel Alvarado querido de sus jefes i respetado de sus subalternos, media hora despues de estar en tierra, no era el mismo hombre; i de intelijente i bravo se convertia en bruto e idiota; del flamante traje, ya no le quedaba en el cuerpo sino lo preciso para cubrirle las carnes, i éste, sucio, estropeado i embadurnado.

Embotados ya sus sentidos por el vicio i esquilnado de todo lo que llevaba, los usufructuarios de aquel crimen no tardaban en arrojarlo a la calle para que alguién se hiciese cargo de aquello, ya que para ellos no les daba mas de sí.

¡Pobre Alvarado! El hércules, el guardian del «O'Higgins», descalzo, sin sombrero, en camiseta, entrilintrollado por dos policiales i rodeado por un número de curiosos, era conducido a los calabozos de la policía.

Rescatado de su buque, venia en seguida la parte terrible, la furia del delirio; no habia cómo contener aquel hombre, que de día i de noche veia perseguidores i fantasmas.

Sus oficiales, sus compañeros, procuraban de alguna manera calmar la exaltacion de aquel loco; todo era en vano, i despues de sacarlo varias veces del agua donde se arrojaba en su desesperacion, habia que amarrarlo como a un animal.

Sus jefes no hallaban cómo encarrilar aquel desgraciado, tocando en él todos los recursos imajinables; en algunas ocasiones, cuando ya se le creia sometido i dado a la razon, nuevamente se le veia llegar en el mismo estado de miseria, hasta que alguién, con la maestría del confesor i el cariño de la amistad, pudo soplarle al oido el horror i el afecto a la familia; pero, desgraciadamente, aquel arrepentimiento vino tarde, i cuando se habia triunfado, arrojando a un lado el vicio, otro veneno cojido en las bacanales, habia cimentado en aquella constitucion de acero, la tuberculosis, prohijada como en buena tierra, prosperó rápidamente, i a la vuelta de pocos meses, Cipriano Alvarado yacía bajo tierra, haciendo compañía a tantos otros segados en temprana edad por la maldita guadaña del alcohol.







## DAR LA VELA

---

Es posible que al leer este título i ver su desarrollo marineró, el lector diga, i con justa razon: ¿a qué nos mete en este tecnicismo i entra en nombres i maniobras que nada nos importan? Para el lego que no las entiende o que las mira con indiferencia, forzosamente tienen que ser una lata insípida i con gusto a nada; pero para el que es o ha sido marino, o para el que ha andado en la mar, entre velas i cordeles, con seguridad que esos recuerdos le saben a mar i le traerán a la memoria mil episodios e incidentes que le han hecho sentir emociones completamente distintas de las que se sienten en tierra o en cualquier otro mediu de vida.

Desde que se leva las anclas o se larga de la boya para hacerse a la mar, todo es novedad:

A la voz de mando del Comandante, pesadamente se desprenden las velas de las manos de los marineros que en las vergas las tenían asidas esperando esta órden.

Al mismo tiempo en cubierta, el resto de la tripulacion, en medio de una confusion de cabos que suben i bajan, de las voces de mando i pitos de los guardianes, la jente que corre por todos lados, anarrando unos cabos i soltando otros, hasta que despues dé tanta confusion, las velas quedan completamente desplegadas, estiradas i llenas con la brisa que las in fla, moviendose en suave vaiven, como

si esperezaran del sueño en que hasta ese momento habian estado obligadas por las amarras que las tenian sujetas.

El que por primera vez presencia esas operaciones, no comprende cómo se entien-den en tal laberinto de cabos, velas i variedad de objetos en que cada uno, llamado bajo nombre especial, dejan en ayunas al que oye ese lenguaje, que obedece a un vocablo especial.

Todo ese enjambre era en tiempo no mui lejano, los elementos de que el marino echaba mano para combinarlos con el viento i sacar de esa combinacion el motor con que se movian los buques.

El estudio detallado i escrupuloso de ese material, i mas que todo, la práctica tenaz i constante que ellos requerian para dar seguros i buenos resultados, hacian de la navegacion un verdadero arte, arte que no se aprendia en los puertos ni en los libros, sino que era menester adquirirlo a fuerza de comer mucha galleta i curtirse la cútis con el sol i el agua salada.

Cuando un marino llegaba a adquirir reputacion de tal, a ese hombre se le miraba con respeto i admiracion, porque se comprende cuántos sacrificios i penalidades habria tenido que experimentar para llegar a manejar i dominar los elementos.

En aquel entónces no habia telégrafo, ni máquina para impulsar los buques, no habia hélices con qué hacerlos virar, no habia propulsor para sacarlos de las calmas, ni ausiliarlos en un temporal, i sin embargo, esos buques entraban i salian de puerto, viraban con precision para salvar los obstáculos, i con sólo sus velas, hacian lo que ahora se hace a fuerza de máquinas, mecanismos i mil otros artificios.

Allá por el año 60, i por delante de los diques, en el puerto de Valparaiso, habia amarrada entre boyas i aproada hácia el sur, una preciosa corbeta de guerra.

Era pasado el medio dia, el movimiento comercial del puerto, estaba en su apojeeo.

La corbeta, se conocia estaba lista para hacerse a la mar; sus claraboyas cerradas, dentro de los tangones, enfajados los botes i todo guarnido como para dar la vela.

El aspecto esterno de ese barco era digno, no sólo de ser pintado, sino tambien para hacer el deleite de cualquier profesional o de persona acostumbrada a juzgar las cosas del mar.



La Esmeralda saliendo de Valparaíso



El cobre de su costado, limpio i brillante, al estremo de reverberar como en un espejo las ondulaciones del mar; la obra muerta, tersa i limpia como un zapato bien lustrado, se destacaba cual azabache entre las blancas fajas de la cinta i batayola.

La arboladura, ríjida, recta i perfectamente amantillada, andaba a las parejas en tenida con la nitidez de su costado.

La cabullería, mas que de cáñamo, parecian barras de acero; sus vergas, desde los sobres hasta las bajas, tan paralelas estaban unas con otras, que se confundian al mirarlas de frente.

La blancura de sus bien aferradas velas, no parecian tales; los negros tomadores que con cuidadoso esmero le quitaban sus arrugas, las hacian asemejarse a corbata bien arreglada en el cuello de un elegante.

En fin, todo el conjunto de ese precioso barco arreglado tan cuidadosamente, con seguridad habria dejado satisfecho al mas exigente inspector.

La suave i ondulosa marejada matutina hacia balancearse a la corbeta cual elegante niña que frente al espejo, contorneándose de un lado i otro, se observaba hasta los menores detalles ántes de lanzar sus pasos al bortejeo donde iba a cautivar las miradas i halagos de sus admiradores.

A su bordo, la persona que se destacaba de preferencia era el Comandante con su segundo, que a lo largo de la toldilla hacia ya algun rato se paseaban, i cada vez que llegaba a la baranda de proa, levantaba la vista hácia los cerros o a los buques del Almendral, como si de esos parajes esperara algo que necesitase.

En cubierta, la oficialidad i toda la tripulacion, vestida uniformemente, repartidos i diseminados en grupos, tambien estaban a la expectativa.

El viejo contra maestre, mordiéndose su inseparable pito, reinaba en el castillo, a la par que el Comandante en la toldilla; pero a ese lobo mas lo preocupaba la arboladura i su cabullería, ántes que toda otra cosa, i de cuando en cuando, sin largar su pito, daba una u otra orden, que salia confundida con las pifias de su pito, en distintos tonos i descompases.

A eso de las dos de la tarde, cuando las banderas de los buques del Almendral principiaron a moverse con el viento, el Comandante

detuvo su marcha, i afirmándose en la baranda, levantó la cabeza como para olfatear la brisa, hasta que el cabrilleo de ésta en la superficie del mar, le comprobó que el tan deseado motor principiaba a entablarse del sur, i cuando se afirmó, sin lugar a dudas, en sonora voz, que repercutió de uno a otro extremo, el Comandante dió la órden de «¡Dar la vela!»

La repeticion de esta voz dada por los guardianes, puso en revolucion a todo el mundo a bordo, i cada uno corrió presuroso a tomar el puesto que le correspondía.

A la voz de ¡arriba! gran parte de la marinería i en verdadero tropel, se disputaba la subida para cuanto ántes, i en verdadera carrera, en ménos de un minuto cobijar hasta los topes para obtener la preferencia i ser los primeros en la faena de estar listos para largar las velas. Al mismo tiempo de soltar las velas, los marineros largadores, a cual mas lijero, se desprendieron guarda abajo, para continuar en cubierta las subsiguientes maniobras.

Desde ese instante la nítida i correcta arboladura se convirtió en un verdadero guirigai, las vergas subian a su reclam a cual mas torcida i al parecer desvencijada, los puños de las velas corrian a su cazadura, los motones, cabos, rolletes, todo crujió i rechinaba, hasta que la orientacion perfecta del velámen, nuevamente dejó las cosas en silencio.

En los buques vecinos, en los muelles, malecones i embarcaciones, todos observaban i comentaban aquellas maniobras, i muchos criticaban de imprudente esa salida; a ámbos lados tenia buques tan cerca, que materialmente no habia espacio suficiente para bornear i jirar hasta poner la proa hácia afuera para poder pasar por entre la fila de buques que formaban calle; pero ese Comandante sabia lo que hacia, i con sonriente satisfaccion seguia sus maniobras. Cuando el viento estaba completamente decidido i su presion sobre el velámen hacia que la corbeta pidiese rienda, como cuando un potrillo va a principiar su carrera, es decir, que al largarse de sus amarras, pudiese tener bastante salida para gobernar bien con su timon, sólo entónces el Comandante ordenó largar las amarras, ménos una especial que de la popa iba a la boya de proa i que era la amarra del secreto de esa difícil maniobra.

Desprendida la corbeta de sus amarras, cayó con fuerza sobre un costado, retenida siempre por la de popa, hasta que pudo llenar

completamente todo el aparejo en cruz i lanzarse veloz mar afuera, por entre las filas de buques i al son de los aplausos que se le brindaron por tan preciosa salida.

Era la simpática «Esmeralda» que principiaba a recorrer el mar de sus dominios.







## ÑO BRITO

---

Desde hacia dos días, una de nuestras corbetas manteníase a la capa con sus gavias en terceros rizos i la cuchilla de capeo.

El viento del noroeste ruje sin cesar, la lluvia fría, con intervalos de nieve, hace juego con el viento; la mar, con dos días de temporal continuo, es tan gruesa, que hace balancearse el buque hasta sus regalas, crujir la enmaderacion de sus cotillas i rechinar como adoloridas, i defendiéndose de ese elemento que a toda costa parece querer tragársela.

Las olas la ponen a merced de prueba, la estremecen sin compasion i brincan por sobre todo, inundan i arrebatan cuanto pillan a su paso.

Las portezuelas de las amuradas se hán abierto para que se escurran i salgan por ellas las moles de olas que se encapillan dentro, perturbando el equilibrio i manejo de la nave, i que si no se meten en las cámaras i entrepuentes, es porque ya se tienen tapadas i clavadas las escotillas.

Los cañones, botes i cosas sueltas de cubierta han sido amarrados a morir, para que, formando como un solo cuerpo con el buque, no se muevan ni se destrocen.

En las cámaras i camarotes tambien está todo amarrado; las mesas, las sillas, los libros, las botellas, cuanto objeto suelto pueda haber. No hai que tomar en cuenta el servicio de mesa, porque se ha suprimido, i si se logra servir un plato de sopa, es fuerza pasárselo de mano en mano i con él hacer pruebas de equilibrio para que no caiga encima.

El agua que se habia querido evitar bajara de la cubierta, por alguna parte ha encontrado camino i corre por las cámaras, haciendo tambien allí dentro pequeños temporales, que los mozos quieren a toda costa contrarrestar con sus baldes i lampasos.

Otra vez se ha entrado la noche, oscura como boca de lobo. En la cubierta no se ve una luz, porque ésta en candelilla e impediria ver bien a los que vijilan en aquel recinto. Se han tapado hasta las luces del compas, i para observar el rumbo, hai que hacerlo por un pequeño agujero que se vuelve a cubrir apénas ya se ha mirado.

Parece que con la noche, el tiempo ha redoblado su ímpetu; todo en rededor es agua, lluvia i huracan.

Pero, a pesar de todo, allá arriba, en uno de los extremos del puente de mando, se ve desde hace muchas horas, un hombre vestido completamente con ropa de agua, las piernas calzadas con altas botas i cubierta la cabeza de un casquete, tambien de hule con orejeras que le cubren casi por completo el rostro, dejando ver apénas los ojos, la boca i las negras patillas que chorrean agua i de cuando en cuando se le cubren de nieve. Acercándose a él se siente el castañeteo de sus dientes, que el frio hace entrechocar, sus manos están ateridas i casi inútiles, por efecto del tiempo que han permanecido espuestas al viento i a la lluvia.

Parece que para aquel hombre no hubiera descanso, porque en su presencia, unos tras otros, se relevan los turnos de guardia, pero él siempre permanece en su sitio.

El único descanso que suele permitirse, es entrar de tiempo en tiempo al cuarto de cartas, en el mismo puente, donde despues de sacudirse el agua que chorrea, toma una taza de café i prende un cigarro, para volver en seguida a su punto de observacion. Parece que esperase algo que hubiese de arrancar de aquel brumoso hori-

zonte, pues de cuando en cuando saca sus jmelos, observa i los vuelve a guardar bajo su ropa.

Es el Comandante del buque, el único responsable del barco i de todos los hombres que van dentro de él.

Suenan las doce de la noche, un rayo i un relámpago queman el horizonte, i mil truenos retumban en el espacio, como preludiando mayor furia en la naturaleza.

Trascurre una hora i el frio se hace mas i mas intenso. Allí, bajo el puente hai otro hombre, tambien en traje de agua; que ronda como para hacerse ver de su comandante i que como no pudiese desde allí llamar la atencion, sube pesadamente la escala i tomándose de las barandas, poco a poco se va acercando, hasta que su jefe lo nota i lo reconoce. Es el guardian Brito. Este, al verse conocido, da las buenas noches a su jefe e inicia respetuosamente la conversacion siguiente:

—¡Vaya con el tiempo duro, mi comandante! ¿Nó?

—Así es, hombre, i no hai mas que aguantar.

—Así es, señor; pero este frio de repente, los truenos i aquella claridad que quiere asomar por el suroeste parecen señas de que ya va a concluir, i si no nos viene un contraste, raspándole pasa.

El comandante, volviéndose a popa i levantando la voz para hacerse oír en medio del temporal, grita hácia la toldilla donde está el oficial de guardia.

—¡Guardia-marina de guardia..., baje a mi cámara i vea cómo están el barómetro i el termómetro!

El aludido atraviesa la cubierta, despues de cumplir la órden, i tomándose de aquí i de allá para no ser arrollado por los balances, llega al puente i dice al comandante:

—El barómetro hace dos horas que no se mueve, tiene tendencias a subir, el termómetro ha bajado grado i medio.

El comandante entónces, dirijiéndose a Brito, que aun permanecia de pie a dos pasos, le dice:

—Realmente, hombre, estos son indicios de cambio. ¿Está todo listo para maniobrar si viene cambio o un contraste?

—Sí, señor. Acabo de dar vuelta por todo: las brazas están claras, i toda la maniobra que por ahora no se necesita, está colgada al cabillero, lo único que falta es llamar la jente.

—Bueno, anda, i previene a la guardia que esté pronta cuando se la llame.

Contraste es un fenómeno meteorológico que en la mar, i sobre todo para los buques que navegan a la vela, suele ser muy peligroso i a veces llega a ocasionar la pérdida de los barcos. Consiste en un cambio brusco i repentino del viento, que de un lado salta al diametralmente opuesto.

Se comprenderá entónces que en el caso que se refiere, llevando dos dias de mal tiempo, i de estar soportando mar gruesa, viento i toda clase de elementos contrarios, se habian concentrado a bordo todos los medios disponibles, para resistirlo i manejar el buque en condiciones de que pudiese barajar i montar las olas, es decir, por la amura, al sesgo o de soslayo.

Pero si de repente calmara el viento que se habia estado soportando i bruscamente se fuese al lado contrario, toda la resistencia que estaba hácia el viento quedaria inútil i tomando el velámen por la parte débil, para descontrolar el buque, lo atraviesa a la mar i lo deja hecho un juguete de las olas.

Si no se obra con rapidez i conciencia, los masteleros chicos se rinden i quiebran, i como todos están ligados entre sí, unos tras otros se van derrumbando i en muchas ocasiones, llegan a desmocharse completamente.

Los que hemos vivido en Valparaiso hemos visto con mucha frecuencia llegar buques verdaderamente despedazados, con su arboladura arreglada a parches, i como mejor se habia podido. Si se iba a averiguar el oríjen de aquellos desastres, se comprobaba luego que eran debidos al fenómeno de los contrastes.

Con esta corta esplicacion se comprenderá el alcance de la observacion modesta i respetuosa de Brito al comandante de la nave. Apénas media hora despues de la conversacion entre los dos marineros, se produjo el contraste temido, pero como las providencias para contrarrestarlo estaban tomadas de antemano, las averías no pasaron mas allá de las pérdidas de dos botes, el botalon de foque i un mastelerillo.

Si no hubiese sido así, ¿quién habria podido prever la magnitud del desastre?

Ya desde ese momento el tiempo amainó i con la primera luz del dia se dió principio a la tarea de arreglar los desperfectos producidos por la tormenta.

A las seis A. M., Ño Brito llegaba a la cubierta, despues de haber echado unas pocas horas de sueño que harto le precisaba.

Lo primero que hizo, despues de observar el horizonte, fué mirar su aparejo, sus velas, i con la vista de águila que caracteriza al experimentado hombre de mar, inmediatamente divisó en la altura que una de sus gavia, esas velas que habian servido de sujecion i manejo durante el mal tiempo, se principiaba a desrelingar o desaretinar en uno de los lados i si no se le ponía pronto remedio al mal, con una sacudida cualquiera podia cundir hasta provocar la pérdida de la vela toda.

Así lo advirtió al oficial de guardia, i con la rapidez de un gamo i sin tomar resuello, trepó por la jarcia hasta llegar a la verga de gavia, de allí se descolgó entre la relinga de la avería i el amante de rizo, cabo que corre paralelo con la relinga, i al llegar a la descosidura se enrolló el cabo en las piernas, como aquellos acróbatas que se sujetan así para pedir con ámbas manos un aplauso al público.

Pero en este caso no eran aplausos los que iba a pedir Brito; iba a poner en práctica aquel proverbio marineró que dice: «Las piernas para mí i las manos para el buque».

Ya sujeto de las piernas, con el rebenque que tenia en la cintura, dió una fuerte amarra a la relinga acercándola a la vela i sacando de su gorra una aguja i un rempujo, se puso a trabajar sin tomar en cuenta que allá abajo tenia el abismo del mar, que seria su tumba si un sacudon de la vela lo hiciese desprenderse de su débil seguridad.

---

En aquellos tiempos en que por acá no se conocian los buzos de escafandra, era preciso echar mano de hombres de buen resuello debajo del agua cada vez que se necesitaba ejecutar trabajos en sumerjido.

Ño Brito tampoco era ajeno a ellos.

Una vez saliendo del Callao, al levar el ancla, la cadena traía ciertos-enredos, i éstos quedaban como a metro i medio de la superficie.

Se trabajó con ganchos i vicheros para amarrar una espía, pero sin poder conseguirlo. Ño Brito se puso nervioso, i no pudiendo contener su impaciencia, echó su gorra a un lado, se alijeró de ropa, i se lanzó de cabeza en el agua con una espía en la mano. A las tres o cuatro zabullidas del bravo lobo de mar, el trabajo quedó espedito.

En otra ocasion en Valparaiso, una espía tomó con varias vueltas a la hélice del buque en que Brito estaba embarcado.

Ahí se le vió otra vez trabajar durante mas de una hora, saliendo a la superficie de tiempo en tiempo, como un pato de nuestras lagunas, a descansar i tomar resuello, hasta que con su afilada navaja logró quitar aquel estorbo.

Con las balas se daba sus confianzas.

El 5 de Octubre del 79, cuando la Escuadra fué a Arica buscando al «Huáscar», sin encontrarlo, la «Pilcomayo» salió del puerto i sostuvo con nuestra «O'Higgins» un corto cañoneo.

Brito servia de cabo en una colisa de esta nave. Cuando los proyectiles de la «Pilcomayo» principiaron a pasar por encima de las cabezas, algunos bisoños de a bordo se agachaban guiados por un natural movimiento.

Brito, entónces dió a uno de éstos una razon un tanto contundente, que lo hizo tastabillar, i una esplicacion que él creia mui sincera en estas palabras:

—¿No vis, hombre, que los cholós no hacen mas que meter bulla?

Podria seguir citando mil otros hechos para personificar a este lobo de mar; pero como lo ya dicho i sobre todo trayendo a la memoria aquellos episodios de la «Jeanne Amélie», en la punta Dungenes, i del «Meteor», en el Cabo de Hornos, en que, gracias a este hombre salvaron sus tripulaciones, hai motivos mas que suficientes para comprender la justicia con que ha procedido la Direccion Jeneral de la Armada, perpetuando su nombre en uno de sus remolcadores.

¿Por qué el Supremo Gobierno no es jeneroso i completa esta obra? Hai en Valparaiso en el cementerio de Playa Ancha una tum-

ba que se llama de la marinería, cubierta por una plataforma que parece esperar que sobre ella se erija un monumento. Por qué no se votan unos pocos pesos i se coloca allí la figura de Ño Brito, del bravo lobo de mar que fué el maestro de toda una jeneracion i cuyo carácter sintetiza el espíritu de todos nuestros marineros?



JOSÉ FRANCISCO BRITO

En la Armada Nacional, creo que raro será el que no haya conocido a Ño Brito, que es a quien representa este retrato.

De los Almirantes retirados i en servicio activo, de todos los jefes i tripulantes antiguos, difícil será encontrar alguno que no haya militado junto a él.

Mui jóven se enroló como marinero en los buques de la Armada, i ya en 1858, con 23 años de edad, lo vemos figurar en el bergantín «Meteoro» como marinero primero.

I cuando este buquecito estuvo al perderse, en un temporal de equinoccis en el Cabo de Hornos junto con su compañero el «Piza-

ro» i ocho buques mercantes que corrieron esa suerte, gracias al valor i pericia desplegada por Brito, que abrigado con el paltó galeado de su comandante, subió a la arboladura a ejecutar la manobra salvadora, pudiendo sus tripulantes mas tarde llegar a pié descalzo a una de las iglesias de Ancud a pagar la manda afrecida si se salvaban de ese cataclismo.

En 1876, lo vemos nuevamente ofrecer su persona para que amarrada de un cabo i en medio de un temporal fuese arrojada al agua salvando la tripulacion de la barca francesa «Jeannc Amélie», naufragada en la punta Dungenes en el estrecho de Magallanes.

En la toma de Pisagua, despues de haber figurado con brillo, como [cabo [en uno de los cañones de la «O'Higgins», decidiendo la victoria, i cuando vió que ahí sus servicios no eran necesarios, se lanzó a manejar uno de los botes que debia hacer el desembarco i que llenos de muertos i heridos acababan de llegar a su buque.

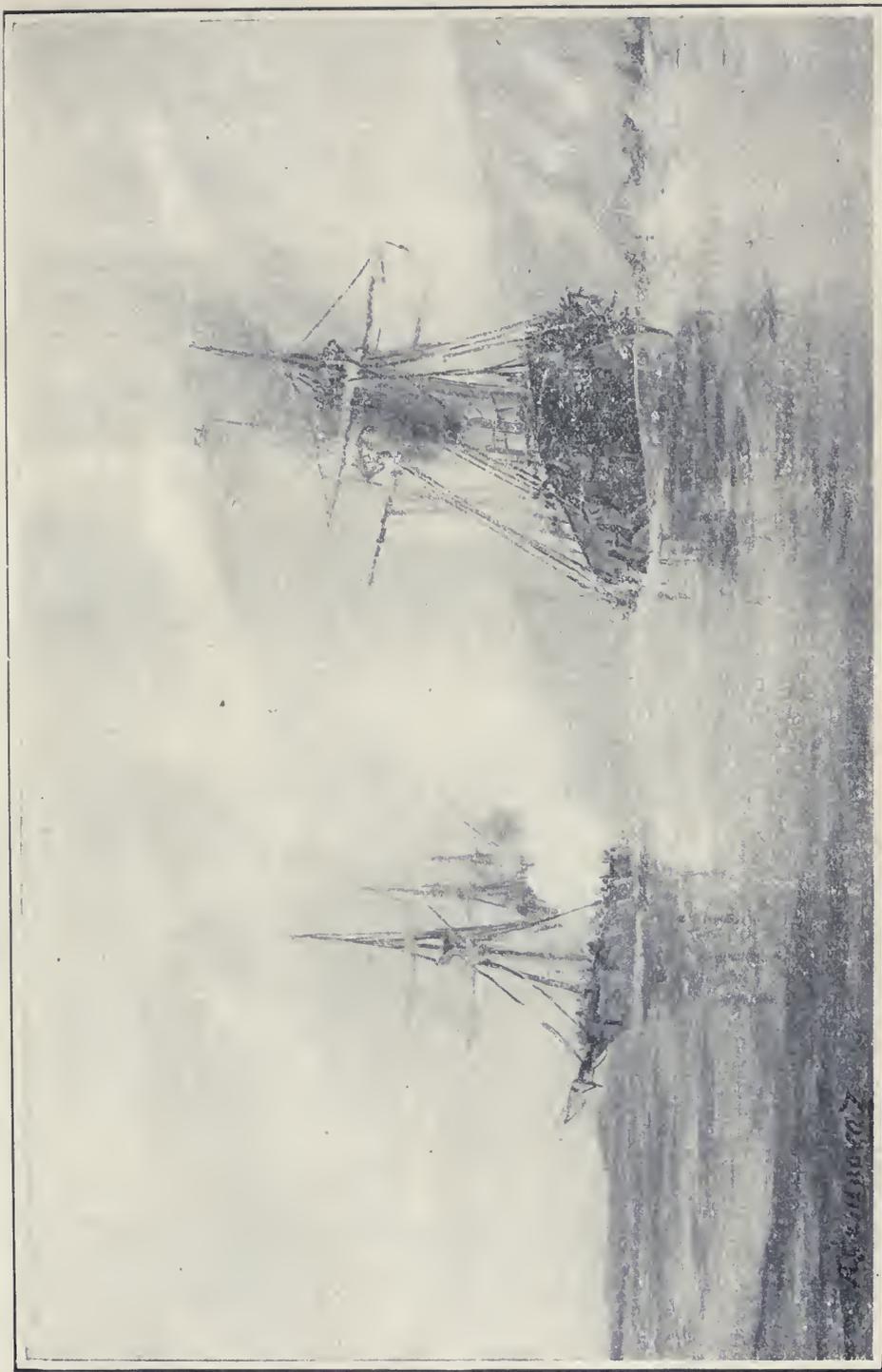
Estos actos de heroismo i un sinnúmero de hechos marineros que adornan la vida de este lobo del mar, hicieron que la Superioridad Naval, para perpetuar su nombre, llamase «Guardian Brito» a uno de sus remolcadores.

Cuando los achaques de la vejez le obligaron a retirarse de la Armada, no por eso podia este hombre prescindir de seguir en contacto con sus buques i compañeros.

Con frecuencia i casi a la rastra, se le veia llegar ya a un buque o a otro a visitar a sus jefes i compañeros.

La muerte le sorprendió en Quillota, privando a algunos Almirantes i jefes superiores, el llevar a cabo un compromiso que tenian hecho, de cargar a hombros a su última morada a este buen servidor de la Armada i de la Patria.





Combate de Punta Gruesa





## EL CAPITAN ORELLA

---

A principios de Enero del año de 1866, el jóven don Manuel Joaquin Orella abandonaba las aulas de la Escuela Naval para incorporarse a la Armada Nacional, en calidad de guardia-marina sin exámen.

Como por aquel entónces la Escuadra española bloqueaba el puerto de Valparaiso, el jóven guardia-marina tuvo que ir a las playas de San Antonio en busca del agua salada i bautizar el primer uniforme con que mas tarde iba a ennoblecer su nombre i dejarlo escrito con letras de oro en la historia de su patria.

En el dia, cuando un cadete concluye sus estudios, ántes de desprenderlo del tutelaje escolar, escrupulosamente se le atiende en todas sus necesidades, se le provee de libros, instrumentos, ropa i cuanto puede necesitar un guardia-marina en el servicio de a bordo.

Con anterioridad, la Direccion de la Armada ya ha hecho preparar el buque escuela que debe llevarlo en viaje de instruccion.

Allí se encontrarán con un Comandante, instructores i oficiales elejidos, que velen por el aprendizaje de esos jóvenes, encuadrándolos dentro de los reglamentos i programas prolijamente estudiados, no sólo en los conocimientos teóricos i prácticos, sino tambien en la enseñanza moral i en los deberes que incumben al marino i al hombre de honor, que dedica su vida al servicio del pais.

Injentes sumas se gastan en rematar satisfactoriamente los prolongados i benéficos viajes de instruccion a paises extranjeros,

procurando por todos estos medios, llegar a formar de esos jóvenes unos cumplidos i buenos oficiales, que con el tiempo puedan corresponder a esos sacrificios.

Cuando a Orella se le lanzó al mar por primera vez, nada de eso habia; el guardia-marina al llegar a bordo, generalmente encontraba a sus jefes, ogros en lugar de maestros i consejeros, i en lugar de compañeros que lo indujesen i enseñasen; no era raro encontrarlos mas apropiados para encaminarlos por rumbo errado.

De tal manera, que cuando un niño salia de la Escuela, en vez de hallar un sendero que le sirviese de guia para su porvenir, hallaba un estéril desierto donde iba a tirar el dado de su fortuna.

Al jugar Orella el suyo, le salió cara arriba el marcado con Marina-Patria, quedando por los lados los libros i las tentaciones compañeriles.

Ya desde ese día su rumbo quedó trazado i supo mantenerse firme en él, hasta que la guadaña lo podó como comandante del puente de su buque, a pesar de los esfuerzos desplegados por su amigo el doctor del Sol, para arrancarlo de la maligna fiebre amarilla.

Por el año 70 ya lo vemos hecho un hombre i un verdadero marino: los dos galones de teniente 2.º adornaban las bocamangas de su levita.

Era bastante alto, mas bien delgado que grueso; por lo jeneral usaba el pelo largo i barba de candado; sus ojos grandes miraban con fijeza, sin que ésta fuese una mirada fuerte ni imponente; era mas bien bondadosa, como era su carácter.

Tenia un vozarron de trueno; cuando gritaba, hacia temblar el aire i a veces repercutia como cañonazo.

En el puente, mandando una virada o maniobra, era de verlo: parecia que eracia, estaba en su elemento, le volaba el pelo, fruncia el entrecejo i con su mirada i con su tremendo vozarron, parecia dominar los elementos.

Su afición a la mar, al alquitran i a todo lo que se relaciona con el arte del marinero, eran sus verdaderas inclinaciones; no habia cosa marinera que él no supiese hacer con sus propias manos; los botes a la vela los manejaba con verdadera maestría, dándole con razon todo ese conjunto la fama de buen marinero, i como en

ello mezclaba también su buen ojo para dar en el blanco, se le tenía por buen artillero.

Cuando se iniciaron las hostilidades de la guerra del Pacífico, a Orella le tocó trasladarse al norte en la corbeta «Esmeralda», bajo las órdenes del Comandante Thompson, i a principios de Mayo, cuando Williams preparaba su expedición al Callao, Orella fué trasladado a la «Covadonga», bajo las órdenes del Comandante Condell, buque que le sirvió de arena i para desplegar en él el ímpetu de su valor i demostrar públicamente la sinceridad de su aquilatado patriotismo.

Aunque la historia del combate de Punta Gruesa, que sirvió de tumba al blindado peruano «Independencia» i de gloria a la goleta «Covadonga», ha sido tan estudiada i narrada por toda clase de plumas i pinceles; sin embargo, no estará demás sacar a luz apreciaciones i episodios de carácter íntimo, que contribuirán en algo para retocar la figura de nuestro actual protagonista.

El 21 de Mayo, cuando la «Covadonga», perseguida por la «Independencia», daba vuelta rozando las piedras de la isla para seguir rumbo al sur, se inició entre esos dos buques una lucha en extremo desigual: era el elefante persiguiendo a la hormiga, para anonadarla en el primer momento en que lograrse llegar a su contacto.

Pero en esa hormiga había hombres de temple de acero i en sus corazones la sangre bullía de patriotismo, i con su chivateo supieron mantener hasta lo último el mismo entusiasmo i decidida resolución.

Ese chivateo no debe existir en un buque de guerra, como no existió en la «Esmeralda»; pero con el carácter jovial, alegre i casi de un niño, que siempre caracterizó a Condell, no sólo toleró sino que fomentó con su actuación, i quizás en ello hacia bien, pues así no dejó por un momento que se adormeciera ni aconchase ese espíritu, sino que por el contrario, lo supo mantener siempre en continua ebullición.

Cuando la «Independencia» palpaba la ineffectividad de su artillería, largada por andanadas de uno u otro lado, parece que se enfurecía i se lanzaba a fondo para ultimar de una estocada a su pequeño e insolente contendor.

Pero los defensores de la goleta, al ver casi encima a este gigante, jadeante i rabioso, mas se entusiasmaban, i en esos momentos se veía a Condell desenvainar su espada, afilarla en los pasamanos del

puede para en seguida amenazar al encastillado Moore del «Independencia».

Orella, a su vez, sin largar la rabiza de su cañon i miéntras se cargaba nuevamente la pieza, con su vozarron hacia saber a Moore i sus tripulantes, en lenguaje bien franco i castizo, la clase de enemigos con quienes se las tenían que ver.

Cuando la ineptitud de Moore dió al diablo con su poderoso blindado, la goleta volvió sobre sus pasos, hasta que a cañonazos obligó a su enemigo a cambiar por blanca la bicolor bandera, que ántes tremolaba con tanto orgullo en su pico de mesana.

Este momento a bordo de la hormiguita debe haber sido sublime; el entusiasmo era delirante, todos gritaban i se confundían en un mismo abrazo; tan luego se veía a Condell en los brazos de un marinero, como a éste en los de un oficial.

Orella, en este delirio, desenvaina su espada, blandiéndola de gusto, i en un descuido hiere a uno de sus marineros en la cara, i como la sangre principiase a manar, Orella lo abraza i pide mil perdones, sin fijarse que él se ensangrentaba su rostro con la sangre del marinero. (1)

Restablecida la calma, Condell llama i reúne en consejo a sus oficiales para resolver lo que debían hacer viéndose solos, averiados i con el «Huáscar» que salía de Iquique en su persecucion despues de haber hundido a la gloriosa «Esmeralda». Condell, Estanislao Lynch, Eduardo Valenzuela i Sanz, opinaron por hacerse inmediatamente mar afuera, para con la noche despistar a su perseguidor.

Orella, radiante i desenvainando su espada, protesta i dice: «Ya que la suerte está con nosotros, yo soi de opinion que salgamos al encuentro del «Huáscar» i nos lo tomemos al abordaje.»

Por supuesto, la mayoría se impuso, i Orella, mal que le pesase, tuvo que envainar nuevamente su victorioso sable, para ocuparse de poner en salvo su averiada goleta.

---

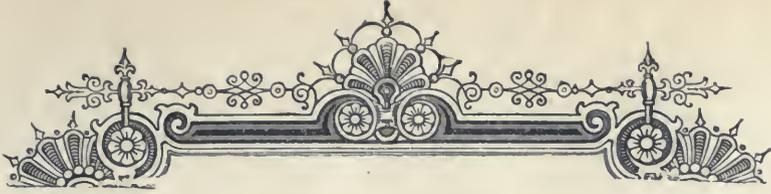
(1) NOTA.—Esa espada estaba tan cortante, porque no hacia mucho tiempo Orella la habia hecho atilar esprofeso, para lavar en el campo del honor una ofensa que se le habia hecho; pero felizmente la intervencion amistosa del capitán Délano, de los Navales, consiguió que ese incidente lo dejase Orella para cuando la patria no necesitase de sus servicios.





Orella subiendo la artillería en Ite





## ITE I EL CAPITAN ORELLA

---

En los primeros días de Enero de 1880, el coronel don Arístides Martínez llegaba a Pisagua, despues de la escursion al interior de Pacocha, espedicion que se llamó calaverada de Moquegua.

Comprendiendo el Gobierno la importancia de este reconocimiento, i sobre todo, la necesidad de tomar cuanto ántes posesion definitiva de esa importantísima línea estratégica, que debia servir no sólo de base de concentracion a nuestro Ejército, sino tambien que nos hacia dueños de Moquegua i el Alto de los Angeles, puerta única i obligada del Ejército aliado del sur, para comunicarse con Arequipa i el norte de su pais.

Como digo, comprendiéndolo así el Gobierno, dispuso el alistamiento de un Cuerpo de Ejército para llevar a cabo esa operacion.

El 12 de Febrero, Baquedano, a cargo de este Ejército, nuevamente ponía pié en tierra en las playas de Pacocha i principió a organizar su espedicion.

Los desperfectos producidos por el enemigo en las locomotoras, línea férrea, i los inconvenientes propios del desierto, no sólo retardaron el desenvolvimiento de esta evolucion, sino que provocaron una penosísima marcha, que por poco no fué una hecatombe.

Gracias a la resistencia de nuestro roto, a la actividad i teson desplegados por Stuyven i sus ayudantes, como lo declaró el mismo jefe de la expedicion, fueron los salvadores de aquella situacion, i con gran contento i regocijo de ese sediento Ejército, a mediados de Marzo llegaban a las puertas de Moquegua, i poco despues los bravos atacameños, en nocturna i difícil ascension por empinados precipios, lograron arrebatar al enemigo en el Alto de los Angeles, la llave de esa puerta, para entregársela a su glorioso jeneral.

Posesionados a firme de esta línea, se mandó expediciones exploradoras hácia el sur, para tomar contacto con el enemigo, elijiendo a la vez los mejores puntos de escalonamiento para la próxima marcha, i sobre todo, para elejir el último lugar de concentracion, desde donde tenian que dar el salto final para el ataque.

En Buenavista, nuestra caballería, a cargo de don José Francisco Vergara, despues de dar a conocer al enemigo el filo de sus sables, lo indicó como a propósito para concentracion, teniendo en vista la cercanía de la caleta de Ite, por donde se creia poder no sólo tener comunicacion con la Escuadra, sino tambien desembarcar la artillería, dado caso que su acarreo por el desierto fuese difícil.

A mediados de Abril, cuando ya estaban distribuidos i preparados para emprender la marcha, los reconocimientos dieron a saber que los caminos para la artillería arrastrada eran intransitables, i en tal emergencia se dió orden de hacerla retroceder para nuevamente embarcarla en Ilo, en el transporte «Itata», que debia trasladarla a Ite, i allí desembarcarla para juntarse con el Ejército en Buenavista.

Con esto se inició la marcha i el movimiento se hizo jeneral en toda la línea.

Las secciones poco a poco fueron avanzando i llegando al lugar de su *rendez-vous*, ménos la artillería de campaña, a la que le corrieron malos vientos.

El «Itata» llegó afortunadamente a su destino, pero una de esas bravezas de mar, frecuentes en las costas del Perú, le impidió durante varios dias, i en absoluto, toda comunicacion con tierra.

El capitán Stewart, viejo i experimentado marino, comprendiendo la importancia de su comision, quiso a toda costa comunicarse con tierra, pero con tan mala suerte, que la embarcacion se le

volcó en la reventazon, a la vista de las tropas en tierra, sin que éstas pudiesen prestarles auxilios de ninguna especie, i si no hubiese sido por otro bote del mismo buque, que fué en su auxilio i que casi corrió igual suerte, habríamos perdido al capitan Stewart.

Miéntras tanto, Baquedano i Velásquez clamaban por su artillería, la que aun no daba señales ni siquiera de ser desembarcada.

En los últimos días del mes, aprovechando un recañon, se logró echar a tierra los 24 cañones de campaña con todo su equipo.

Cuando quisieron ponerse en marcha para subir a la altiplanicie, vieron que no habia camino ni elemento de ninguna especie, quedando, por consiguiente, la artillería del ejército metida en un círculo sin salida; por un lado, el mar, i por el otro, un cerro paredon de 300 metros de altura, que no habia como subirlo.

Miéntras tanto, Velásquez venia clamando por su artillería.

En la desesperacion de este conflicto, el capitan Orella, comandante del «Covadonga», que allí estaba presente, salió al frente para hacerse cargo del trabajo.

El, en persona, con sus marineros i elementos de la goleta, estableció, desde la playa hasta la cumbre, un servicio de aparejos i andariveles.

El comandante Ricardo Santa Cruz, con sus zapadores, dirigidos por Orella, uno a uno cada cañon, cada armon, eran tirados pendiente arriba, escalonando en los cortes ex-profeso labrados en el cerro, hasta hacerlos llegar a la cima.

La cosa urjía i de luz a luz se trabajaba sin cesar.

Una tarde Orella flaqueó, le faltaron las fuerzas i cayó rendido.

Don Rafael Sotomayor lo hizo levantar i llevarlo a acostarse a su propio lecho, en su tienda de campaña, i el mismo Ministro de Guerra en campaña, veló por el reposo de ese patriota i esforzado trabajador.

Cuando se levantó, un tanto restablecido, el Ministro le declaró que por su trabajo era acreedor al ascenso que se conquista un militar en el campo de batalla en actos de arrojo i valentía.

Baquedano, a su vez, en su parte oficial, decia tambien que el paso de la artillería por la cuesta de Ite honraba a los que lo llevaron a cabo.

El 8 de Mayo, con llegar arriba el último cañon, una salva mayor anunció a Baquedano que ya tenia artillería para su Ejército, quedando desde ese momento grabado en una de las páginas de la historia el nombre de don Manuel Joaquin Orella,





## Calaverada de Moquegua

---

Cuando la guadaña de la muerte nos arrebató al brillante jeneral Aristides Martínez, quise dedicar a su memoria unas cuantas líneas, encaminadas a relatar una de sus actuaciones que en su hoja de servicios pasó desapercibida.

Motivos ajenos hicieron perder a esas líneas su oportunidad i hubo que relegarlas al fondo de un cajon; mas, como en estos dias las dianas i tambores han estado haciendo vibrar los corazones de los soldados de los regimientos Tacna i Arica, i asimismo el del que esto escribe, i deseando contribuir con un grano de arena a festejar la justa i patriótica celebracion, allá van esos recuerdos que fueron el primer paso de aquella campaña.

Al no estampar en la hoja de servicios del jeneral Martínez aquella campanita, he querido creer qua ha sido un olvido, modestia del jeneral o mala apreciacion de su importancia; pero como yo siempre he creído que aquella operacion fué el primer paso, la primera antena de observacion que nuestro Ejército envió hácia esa zona, que en poco tiempo mas tenia que ser nuestra base de operaciones i punto de concentracion para reunir las tropas que debian encerrar i atacar al Ejército Aliado, concentrado en Tacna i Arica, me permito hacer en estas líneas una pequeña narracion i probar que fué Aristides Martínez quien ideó i exploró de su cuenta aquella útil espedicion, llevando a su jeneral en Jefe noticias tan importantes, que precipi-

taron, por decirlo así, las operaciones que el Ejército debía llevar a cabo en cumplimiento de órdenes del Gobierno.

Durante el mes de Diciembre de 1879, las corbetas «O'Higgins» i «Chacabuco» bloqueaban el puerto de Ilo, para impedir que por allí llegasen refuerzos i recursos a las tropas enemigas acantonadas en el cuadrilátero Moquegua a Tacna.

El bloqueo se hacia tranquilamente, sin mas preocupacion que un par de compañías de infantería enemiga, que todas las mañanas, a la vista i paciencia de los bloqueadores, se adiestraban en la plaza del pueblo, sin que las corbetas las incomodasen en lo menor.

Como aquello iba pareciendo contemplacion quijotesca, la opinion a bordo fué tomando un aspecto definido i luego sus comandantes, impregnados de ella, idearon un plan, que resolvieron someter a la consideracion del Jeneral en Jefe.

Los oficiales subalternos, en prevision de aceptarse el plan i para que tuviese un feliz éxito, con mucha frecuencia recorrían en botes las playas inmediatas para posesionarse bien de los mejores lugares para efectuar rápidos desembarcos.

El 26 de Diciembre, la «O'Higgins» fué comisionada para trasladarse a Pisagua i poner en conocimiento del Jeneral lo que acontecia en Ilo, i a la vez someter a su consideracion un plan de ataque para apoderarse de esas compañías enemigas.

El plan consistia en desembarcar a media noche, por el norte i sur del pueblo; un batallon de infantería se internaria sigilosamente hasta rebalsar el caserío, darse la mano los dos pelotones i al amanecer dar el ataque por todos lados a la vez.

El Jeneral en Jefe, de acuerdo con el señor Ministro en campaña, don Rafael Sotomayor, aceptaron el plan e inmediatamente se dispuso el alistamiento de un batallon del rejimiento Lautaro a cargo del mayor don Ramon Carvallo Orrego.

La espedicion debía ser mandada por el coronel Arístides Martínez, secundándolo como primer ayudante, don Federico Stiven.

Comunicada la orden al cuartel del Lautaro, de alistar uno de sus batallones, ésta no tardó en llegar a conocimiento del último tambor con la velocidad del rayo, i a aquellos soldados que ántes de ese momento se mostraban macilentos, carilargos i aburridos de aquella vida pesada i monótona del campamento, se les veia ahora ágiles,

alegres i contentísimos como si se les hubiese invitado a una gran fiesta.

Ese es el momento de poder apreciar el verdadero valor de nuestro roto: se le verá enfermo, herido, agobiado por los sufrimientos i privaciones de una campaña; pero que no oiga el toque de tropa i sepa que se trata de una expedicion, es como quitar un hombre i poner otro, las caras se ven contentas, sus dichos i contestaciones son vivaces i picarescas, olvida lo sufrido i por delante no divisa otra cosa que un sendero de glorias i proezas, para su patria i su bandera.

Si nuestros poetas i escritores hubiesen estado bajo la tienda del soldado, i hubieran entintado allí la pluma con que han cantado las glorias de nuestros soldados, la acentuacion de sus versos i alma de sus prosas, serian capaces de hacer palpitar al corazon mas inerte i hacer rodar las lágrimas del mas indiferente.

Dispensad, querido lector, que me salga del objeto de estas líneas; pero qué quereis, cuando uno ha militado con ellos, presenciado sus sordos sufrimientos i sentido de cerca el latir patriótico de sus corazones, no puede por ménos que dedicar a esos héroes estos mal hilados pensamientos.

El 29 de Diciembre zarparon de Pisagua la «O'Higgins» i el transporte «Copiapó» trasportando al Lautaro, fuerte de 600 plazas, de las que 150 llevaba la «O'Higgins».

El «Copiapó» se hizo mar afuera i se dirijió al norte parra llegar a Ilo la noche del 30, como viniendo de aquella direccion, para no dar sospechas a los habitantes del pueblo.

La «O'Higgins», ocultando los 150 lautarinos en su entrepuente, llegó a Ilo en la tarde del 30, para comunicar a la «Chacabuco» la expedicion que se tenia que llevar a cabo i prepararse con tiempo para evitar los inconvenientes

La tarde pasó sin novedad; desde a bordo se mantuvo sobre el pueblo una continua observacion, para vislumbrar si algo pudiesen sospechar de nuestros movimientos; pero nada nos manifestó tal temor i la usual tranquilidad nos dió a comprender que la cosa iba bien.

Al anochecer, uno a uno fuimos arriando los botes i colocándolos al lado afuera del buque, para que no fuesen vistos de tierra i no sintiesen aquella operacion que siempre es ruidosa.

A media noche el «Copiapó», simulando un vapor de la carrera que llegaba del norte, entró con las luces encendidas, tomó fondeadero i todo quedó aparentemente en la mayor tranquilidad.

A las 3 de la madrugada, en el mayor silencio, sin una luz i nada que indicase movimiento, principió el embarque de la tropa en todos los botes disponibles de las corbetas i del «Copiapó».

A las 3½ en punto, hora convenida, todos los botes repartidos en dos divisiones, con sus remos forrados i procurando hacer el menor ruido posible, se largaron del costado de sus buques i se dirijieron hácia el norte i sur, para en seguida desde fuera hacer rumbo a las caletas elejidas para desembarcar.

A las 4 poníamos pie en tierra, i a medida que saltaban a la playa se iban tendiendo para esperar que todo el contingente estuviese desembarcado.

A la voz de mando, casi en secreto, de sus respectivos jefes las fuerzas se pusieron en marcha directamente hácia adentro, i una vez rebalsada la poblacion i repartidos en guerrilla, dándose la mano ámbos pelotones, marcharon todavía con el mayor sijilo, i al venir la luz del dia al son de la corneta, se lanzan sobre la poblacion creyendo encontrar allí las famosas dos compañías, oríjen de esta expedicion.

Los lautarinos, que venian deseosos de encontrar un enemigo, aparecen a la plaza por todas las boca calles, asaltan el cuartel i donde se dan vuelta no pueden encontrar un enemigo.

El chasco ha sido grande i el fracaso completo.

Llegan a la plaza los jefes Martínez, Viel, Montt. Stuen, i conferencian sobre el *tableau* que hacian en esos momentos.

Martínez, hombre de recursos i a quien nunca le habian faltado para salir airoso de las situaciones difíciles, de pronto i con esa mirada vivaz que le caracterizaba, i como despejando la incógnita de esta ecuacion, llama a Stuen, el ingeniero obligado de todas las expediciones, i le dice:—«Vaya a la estacion del ferrocarril i vea si hai máquinas disponibles i si se podrán usar»,

No tardó mucho Stuen en volver acompañado de un británico, jefe de la maestranza, quien dió la buena noticia de poderse armar un par de envoyes, capaces de conducir al batallon Lautaro.

Mientras se preparaban las máquinas, se desembarcaron de la «O'Higgins» i «Chacabuco» dos piezas de artillería, a cargo del teniente Silva Palma i guardia-marina Eduardo Riquelme, para que acompañasen a la expedición.

Al medio día, al son de la Cancion Nacional, de los mas entusiastas vivas i hurras, Aristides Martínez, con ese puñado de aventureros, se largaban sierras adentro en busca de lo desconocido, procurando encontrar algo con que borrar el chasco sufrido. Como no hubiese personal para el manejo de las máquinas, Stiven no se hizo esperar para empuñar la manivela de una de ellas, un lautarino de la otra, i para el servicio de carboneros i palanqueros sobraron ofrecimientos; gran parte de sus soldados habian sido trabajadores de aquellas tierras.

La travesía de los 80 kilómetros de desierto que teníamos que salvar, se efectuó sin novedad; en las estaciones se nos recibia con banderas de línea franca; la cortadura de los telégrafos, como primera providencia, nos dió esta franquicia, i en Moquegua misma, cuando a las seis de la tarde llegábamos a la estacion, los andenes estaban llenos de familias i jentes que iban a recibir los trenes, creyendo que eran tropas peruanas que esperaban de Tacna, i cuando descubrieron su equivocacion, al grito de ¡si son los chilenos! el sálvese quien pueda fué jeneral, i en ménos de lo que canta un gallo, la estacion quedó desierta.

Echado pie a tierra, se tomó inmediatamente posiciones en un montículo que domina al pueblo, se cerró todos los pasos i colocó centinelas avanzados para evitarnos cualquier sorpresa.

Por algunos prisioneros que logramos tomar, supimos que los mil i tantos hombres de tropa que habia en el pueblo, tan pronto como supieron nuestra llegada, se habian retirado al Alto de los Angeles.

La noche trascurrió sin novedad, salvo una que otra cazuela con que los lautarinos nos sorprendieron i festejaron para saludar el año nuevo, pues estábamos a 1.º de Enero.

Al amanecer, se mandó un parlamentario al pueblo, exijiendo inmediata rendicion, i si en el término de dos horas no se tenia contestacion, iniciaríamos un bombardeo de artillería.

Despues de despachado el parlamento, no pudimos por ménos que reirnos de la amenaza; los tales cañones no pasaban de ser unas

pistolitas de 6, que habrían hecho tanto efecto en la población, como si lo hubiésemos hecho con hondas; pero nuestra situación nos obligaba a representar grán aparato.

A las dos horas llega contestación; el pueblo se entrega.

Después del medio día, se organiza una columna para entrar a la plaza. A la cabeza, la banda de músicos, el jefe de la fuerza con su Estado Mayor i el batallón de infantería. En el campamento dejamos la artillería i una columna de centinelas para que nadie se acercase i pudiese descubrir el total de nuestras fuerzas.

En la plaza, donde entramos a son de marchas triunfales, se mandó llamar al jefe de la plaza; mas como éste se había ido con su tropa, tuvimos que hacer venir a los notables.

Reunidos en la sala de la Prefectura, el coronel Martínez declaró tomar posesión de Moquegua en nombre del Gobierno de Chile, i como se tenía que proseguir con su avanzada algunas operaciones de guerra, ántes que llegase el grueso de la división, quería dejar una autoridad constituida para que velase por el orden del pueblo.

Establecida ya esta seguridad, hizo saber nuestro jefe que se retiraría con las fuerzas al campamento, para así evitar desmanes de la tropa.

Todas estas medidas tenían por único objeto cubrir con una máscara nuestra debilidad i movimientos i preparar el terreno para tomar inmediatamente las de Villadiego; pues podíamos decir con propiedad que andábamos con lo encapillado; no teníamos víveres; municiones, las de la canana, ni elemento alguno de movilidad; así es que, tan pronto como salimos de la población, tomamos los trenes, i mas que lijero, adios Moquegua.

La huida tenía que ser lijera porque estábamos metidos en una ratonera.

Ya íbamos contentos valle abajo, después de haber hecho la calaverada, cuando de repente, a la vuelta de una puntilla, que daba a un precipicio, fuimos bruscamente detenidos: cuatro rieles sacados de la línea por el enemigo descarrilaron el primer convoi, i felizmente la máquina se enterró al borde del precipicio, que a no ser eso, medio Lautaro habría pasado a mejor vida.

Stuven, que iba de maquinista en el primer tren, casi sin atender a su máquina, saltó a tierra i a todo lo que le daban las piernas

corrió a encontrar al otro convoi que venia de atras, i si no es por esa rápida concepcion i ejecucion, habríamos tenido un tremendo choque encima del descarrilamiento.

Los tiradores salieron al frente, se dió de baja a algunos que se les creyó cómplices i despues de establecer las seguridades necesarias, procedimos a componer la línea i encarrilar el tren.

Al amanecer, ya estábamos nuevamente en marcha, i despues de vencer algunas dificultades por falta de agua, al medio dia llegamos a Ilo, donde ya estaban llenos de zozobras por nuestra tardanza en llegar.

La Cancion Nacional i hurras de alegría fueron la conclusion de aquella calaverada, que abrió la puerta i señaló el camino por donde en pocos dias mas, debia venir a concentrarse, para marchar sobre Tacna.







## MÁRTIRES DEL DEBER

---

Cuando uno desea criar bien una planta o un árbol, desde chico, lo atiende cuidadosamente, removiéndole la tierra, colocándole tutores para hacerlo crecer derecho, se le cortan sus ramas secas i aquellas que desperfectonan la simetría de su follaje: en una palabra, se le trata con cariño hasta que llegue a su pleno desarrollo, para entónces poder cojer i gozar del fruto de su atencion i trabajo.

De igual manera pasa con un niño en su tierna edad: recien principia a andar, sus padres o tutores lo ayudan a pararse, lo cojen de la mano para que dé sus primeros pasos i aprenda a caminar, i a medida que su intelijencia se desarrolla, se le va aumentando la enseñanza objetiva, para formarle el carácter e inclinaciones, de tal manera que cuando llegue a edad de poderse manejar por sí mismo, se tenga en él un hombre de bien, de buenos principios, que pueda ayudar a sus padres i servir a la humanidad i a la patria.

Con nuestra Marina de guerra ha pasado algo parecido; en su nacimiento, cuando se echaron a flote las primeras tablas que fueron su oríjen, gracias a la buena madera de que fueron formadas, dieron su fruto; pero no por eso constituian un árbol bien formado o un elemento robusto; ese sembrado no podia constituir cohesion o unidad de ideas, necesitaba un algo que lo indujera, que lo uniera,

que le inculcara un serum o un iman coherente i formar de todo ello un solo ideal: el cumplimiento del deber i el servicio incondicional a su bandera.

Nuestros hombres dirigentes de entónces, verdaderos patricios, inspirados en el buen deseo i comprendiendo la gran importancia que para la seguridad nacional significaba la formacion de su Marina, hicieron toda clase de sacrificios para constituir la i formarla sobre bases sólidas i duraderas.

Entre los muchos pasos dados para llenar esos ideales, el mas avanzado i quizas el mas sabio i del cual hasta el dia estamos sintiendo sus benéficos efectos, fué la conquista que se hizo en atraer hácia estas costas al valiente i renombrado Lord Cochrane, para que viniese a servir de tutor a nuestra naciente Marina, i nos inoculase un tanto del espíritu que él a su vez aprendió de aquel que en Inglaterra se rememora en la columna mas alta colocada en medio de la Plaza de Trafalgar.

Cuando Cochrane llegó a Chile, el Almirante Blanco Enealada mandaba en jefe la Escuadra, i con toda la caballeridad que siempre lo distinguió, e inspirado en el patriotismo, no tuvo inconveniente en arriar su insignia para ceder su lugar a la del prestigioso Cochrane, que venia a organizar i fomentar nuestra diminuta Escuadra.

Mucho tuvo Cochrane que trabajar para medio organizar su Escuadra; en aquella época todo era escaso i difícil de conseguir; sin embargo, a principios del año 1819 ya andaba en la mar con sus discípulos, enseñándolos a caminar en el océano i a ser buenos marinos, i a la vuelta de poco tiempo se le oia decir: —«Con estos chilenos i la escuela que tienen en Magallanes, se puede formar los mejores marinos del mundo.»

El 1.º de Noviembre de ese año, despues de haber recorrido toda la costa del Perú hasta Guayaquil, sin poder acometer ninguna empresa, aparece sorpresivamente en la noche de ese dia en el puerto de Corral, i para enseñar algo práctico a sus discípulos, atacó, desembarcó i tomó los fuertes de esa plaza.

Al año siguiente, en noche oscura, se dejó caer sobre el Callao, i con sus embarcaciones menores se tomó al abordaje la fragata «Esmeralda», que estaba defendida por los fuertes de la plaza.

Los buques de guerra neutrales, por entre los cuales Cochrane sacó a remolque su presa, no pudieron por ménos de aplaudir tan audaz i bien ejecutada hazaña.

Años mas tarde, cuando ya Cochrane no divisaba para él mucho campo de accion, se retiró de nuestra Armada, dejando en manos de Simpson, Bynon i otros, trazado el rumbo sobre el cual debian seguir para mantener latente el espíritu que él supo inculcar a sus subordinados.

Estos capitanes i demas jefes que los acompañaron i sucedieron, supieron demostrar en las campañas del Perú, que fueron buenos discipulos del Almirante Cochrane.

Tras de aquella pléyade, viene otra que en el momento del peligro supo cosechar, para ofrecer a la patria, el ramillete mas hermoso que esos, nuestros padres, pudieron recibir de sus hijos agradecidos.

Que lo digan Williams, Uribe i Latorre, que cada uno de ellos, en medio de los vítores delirantes de un pueblo, trajeron en andas al altar de la patria, la rosa de Papudo, la victoria, reina de Iquique, i el tulipan de Angamos.

En todo cuadro, para hacer resaltar sus figuras i perfiles, es necesario darle luz i sombra: la primera acerca, da vida; la segunda aleja, oculta.

Hemos ya visto lo que nos hace ver la luz; penetremos ahora a la sombra i veamos qué es lo que hai mas allá.

Así como el vendaval en su furor troncha i derriba las mejores flores, así tambien el vendaval del destino troncha en su plenitud al que nació para ser desgraciado.

A mediados del año 80, el grueso de nuestra Escuadra bloqueaba el puerto del Callao; todos los buques, ménos el «Loa», que se mantenía sobre sus máquinas, por estar de guardia, estaban fondeados en la isla de San Lorenzo.

El «Loa» divisa cerca de la costa i hácia el norte, una lancha a la vela, como que fuera escurriéndose del puerto, el «Loa» forza su máquina i le da alcance; en una pequeña embarcacion, los tripulantes de la lancha huyen hácia tierra, abandonando ésta con un cargamento de provisiones.

Peña, comandante del «Loa», la hace traer al costado, i despues de un pequeño reconocimiento, ordena se trasborden las provisiones.

Entre los oficiales se notó un cierto desagrado por aquella órden, que podía envolver una trampa peligrosa.

El trasbordo se ejecutaba sin inconveniente, muchos mirones rodeaban el portalon, hasta hubo oficiales que, abandonando la mesa—era hora de comida—tambien fueron a curiosear.

Ya no faltaban sino unos pocos sacos para acabar aquella faena; arriba subió la penúltima lingada; pero al levantar la última, un tremendo estallido conmovió como un volcan todo aquel recinto; ligado al último saco estaba el traidor torpedo, que hizo volar la lancha en mil pedazos, abriendo en el costado del «Loa» un gran uraco, que lo sumerjia rápidamente, no dando ni tiempo para arriar las embarcaciones; todo el mundo gritó el «sálve quien pueda», i cada uno se asía de lo que podía para arrojarse al agua i ponerse a salvo del hundimiento i del remolino que forma un buque al sumerjirse.

Leoncio Señoret, teniente del buque, con un salva-vidas i un enjaretado de madera, se acerca al Comandante Peña, que estaba todo chorreando en sangre i con una oreja colgando. «Comandante, tome, le dice Señoret, pasándole el enjaretado, échese al agua» I Peña, con la seriedad i sequedad que lo caracterizaba, le contestó: «Nó... gracias, me hundiré con mi buque»; i se hundió.

El 13 de Setiembre del mismo año, la goleta «Covadonga», encargada del bloqueo de Chancay, despues de gastar unos cuantos tiros de cañen para inutilizar el puente del ferrocarril que hai al sur de ese lugar, se acercó al puerto, donde siguió haciendo fuego sobre unas lanchas i un pequeño esquife mui bien pintado i arreglado, que se encontraban fondeados a no mucha distancia de tierra.

Las lanchas fueron echadas a pique, i como el esquife se negase a seguir igual suerte, el capitan don Pablo Ferrari, Comandante de la «Covadonga», mandó al guardia-marina don Meliton Gajardo, i un carpintero, que fuese a hacerle un prolijo reconocimiento; se le recorrió por dentro, por fuera; se le pasó hondas de cabo i se llegó a la conclusion de que el botecito no envolvía peligro; sin embargo, que no todos los oficiales tenían confianza en ese reconocimiento.

Se atraca el bote al cóstado para izarlo, se le enganchan los aparejos.



Hundimiento de la Covadonga



El Comandante Ferrari en esos momentos está a popa haciendo arreglar una ametralladora; una feroz detonacion lo hace dar vuelta i grita:—¿Quién ha hecho fuego sin mi orden?. A lo que un oficial le contesta:—Es el torpedo del bote que nos echa a pique.

La jente se va a los salva-vidas, a los botes; cada uno busca su salvacion; un bote de doble bancada, cargado de marineros, se da vuelta ántes de caer al agua i casi todos se ahogaron. La canoa del Comandante, cargada de jente i oficiales, se separaba del costado en el mometo en que el Comandante Ferrari se asomaba al portalon; el teniente Merino Jarpa le gritaba desde el bote:—«Comandante, aun es tiempo, échete al agua, yo lo salvaré.» Ferrari, en su postura arrogante, mira la bandera, mira a sus compañeros que lo llaman, i con la firmeza del que tiene una resolucion tomada, con su cabeza les da contestacion negativa, se saca la gorra para despedirse i se hunde con su buque, sumido quizas en los recuerdos de su idolatrada madre i en los de su prometida, que lo esperaba para desposarse.

Aun queda otro mártir; pero éste no es mártir de la guerra, es mártir de la paz.

El oficial de que voi a tratar, era de un oriente tan raro, tan puro, que dentro de esa perla se encerraban absolutamente todas las condiciones que pueden exijirse de un oficial para obtener de él el mas perfecto i cumplido jefe.

Como cadete, su chaqueta se le hacia estrecha para colgarle el sinnúmero de premios, que nadie podia arrebatarle. En esos torneos de enseñanza, Whiteside era la palabra de orden; todavía no bajaba las gradas de la tribuna, cuando nuevamente tenia que subirlas; el público con mucha justicia lo aplaudia i lo aclamaba.

Como oficial fué siempre cumplido, severo i correcto.

Como profesor, no habia tema que no abordase con sabiduría.

El, cambió el rumbo de la enseñanza técnica de la navegacion.

La balística, la química, la construccion naval, todo lo conocia.

Los estantes de la Escuela Naval guardan gran número de testos i redacciones preparadas por él.

Como director de la Escuela de Mecánicos, él la encarriló a firme para llegar a cosechar los frutos que ahora se están recojiendo.

Como Comandante, en cada viaje traía siempre un tema de enseñanza, resultado de sus conocimientos i observacion.

En su última campaña de un año a Magallanes, despues de haber cumplido brillantemente todas las comisiones que en ella se le dieron, redactó un artículo sobre ciertas islas del sur, que los argentinos querian adjudicarse como propias; un artículo escrito bajo bases i argumentos tan sólidos, era una verdadera defensa, propia de una Cancillería.

Concluida la campaña de Magallanes, regresaba ya al Departamento, trayendo en su buque, el crucero «Pinto», un buen número de trabajos completamente finiquitados, fruto de su laboriosidad i constante empeño.

En Chiloé salía del puerto de Quellon, como quien dice último puerto de la rejion austral; ya podian despedirse de la inclemencia de esos lugares; el Comandante toreía el rumbo de su barco para barajar los bajos que hai a su salida, cuando una traidora calma paralojizó a Whiteside, haciéndolo encallar en un lugar que él mismo habia esporado.

Despues de agotados todos los recursos i cuando él ya vió la imposibilidad de salvar su buque, con la tranquilidad mas absoluta va a su camarote, toma el retrato de su esposa en una mano, quizás lo besó, miéntras con la otra apretaba el gatillo que incrustó en su cerebro el nefasto proyectil que nos arrebató al mas cumplido jefe, raleándonos las filas i dejándonos un vacío que con dificultad podrá llenarse.

Cuando en Valparaiso, con todas las precauciones del caso se le comunicó a la esposa de Whiteside que el «Pinto» habia naufragado, ella, levantando la mano, exclamó: No me digan mas: si el buque está naufragado, mi marido tambien está muerto; él me lo tenia dicho: el dia que oigas decir que mi buque esta perdido, yo tambien naufragaré en esta vida.»

¿Qué pensar ahora de estos tres jefes, que sin inconveniente pudieron haber salvado, i que por su propia voluntad se dejaron conducir a la muerte?

Esos oficiales, desde que principiaron a educarse en las aulas de la Marina, principiaron a aprender las nociones del deber, i el deber le hace saber al marino que su persona se identifica con su buque i que él no se pertenece, sino que debe correr la suerte de

ese pedazo de territorio que el Supremo Gobierno ha confiado a su custodia.

Ese deber fué el que a Uribe hizo hundirse con su «Esmeralda», i ese deber hará que cualquier otro jefe, en iguales circunstancias, haga igual cosa.

Es mui posible que muchas jentes miren estas cosas con mas egoismo i las traten bajo otro punto de vista; pero nuestros hombres dirijentes sabrán apreciar estos principios i deben mantenerlos latentes i estimularlos, para que no se despilfarre ni pierda la rica herencia que nos legaron nuestros antecesores; i el día que ésta se pierda, se perderá un factor, como lo he dicho ántes, que no se manda hacer a las fábricas ni a los astilleros.







Despues de ocupar definitivamente la provincia de Tarapacá el año 1879, i ántes de principiar las operaciones

contra el Ejército enemigo, acantonado en Tacna i Arica, se procedió a establecer el bloqueo de ese puerto, con una division de la Escuadra al mando del Almirante Riveros.

El dia que se hizo efectiva esta operacion, habia dentro del puerto un vapor de la P. S. N. C., es decir, de la Pacific Steam Navigation Company, que traducido al lenguaje vaporino, o mas bien dicho, pasajerino, esas letras eran descifradas por: «Poca será nuestra comida»; a lo que los de la Compañía contestaban: «Peor será no comer»; pero con la guerra se le dió otra acepcion, colocando en lugar de cada letra el apellido de cuatro capitanes de esa Compañía, que siempre se manifestaron hostiles a la causa de Chile, simpatizando con con los aliados; estos capitanes eran Petrie, Steadman, Naoden, Gross.

El vapor que habia dentro del puerto i que esa tarde zarpó para el norte, era comandado por uno de esos cuatro capitanes.

Una vez fuera de las aguas territoriales de Arica, se hizo detener el vapor, haciéndosele por un oficial del buque almirante, una visita de bordo i de reconocimiento.

Despachado éste, siguió su marcha i el teniente, al regresar al buque jefe, avisó al Almirante que ese vapor conducia a don Pedro

Lautrop, ex-capitan del transporte «Rimac», que habia sido tomado por los peruanos frente a Antofagasta, con el Rejimiento de Carabineros a su bordo.

Tan pronto como el Almirante tuvo conocimiento del prisionero que se llevaba el vapor, ordenó a la corbeta «O'Higgins», comandada por el capitan Montt, que lo siguiese, i que rescatase al capitan Lautrop.

La «O'Higgins» siguió tras el P. S. N. C., dándole alcance al dia siguiente en el puerto de Ilo, donde acababa de fondear.

Se arrió un bote de doble bancada, se le armó en guerra i se mandó un teniente que hiciese la visita de reconocimiento, con la órden especial de sacar al capitan Lautrop.

El teniente fué recibido i atendido por el capitan, i en su compañía se revisaron los papeles, patente, rol, etc., i por último, la lista de pasajeros; en esta última se puso especial cuidado, allí debia encontrarse la X de la ecuacion que el teniente tenia encargo de resolver; pero por mas que la daba vueltas al derecho i al reverso, la incógnita no parecia: el capitan Lautrop no figuraba en la lista i no se le divisaba en ninguna parte. Al fin, apersonándose de frente al capitan del vapor, i con firmeza, le dijo que esa lista no estaba correcta, en ella no figuraban anotados todos los pasajeros que conducia. Como el capitan protestase de esa aseveracion, el teniente aun con mas firmeza, hizo presente que de Arica habian sacado un pasajero, ese pasajero era el capitan Lautrop i tenia órden de llevarselo.

Entónces el capitan vino a confesar la partida, diciendo que Lautrop en esos momentos andaba en tierra con el contador, i que respecto a estraerlo de a bordo, él no lo permitiria, bajo protesta de que ese pasajero estaba cubierto por el pabellon ingles, i si ese acto se llevaba a cabo, lo consideraria como un atropello, por el cual entablaria reclamo ante su Ministro en Lima, i podria llegar a ser un conflicto internacional.

El asunto se presentaba en forma bastante delicada, i el teniente, no atreviéndose a tomar en sí esa responsabilidad, subió al puente del vapor, i desde allí, por medio de banderolas semafóricas, comunicó a su comandante lo que ocurría i las dificultades que encontraba para el desempeño de su comision; obteniendo por contestacion;

para salir de la dificultad, la comunicacion siguiente: «Obre como sea mas conveniente».

La tabla de salvacion que el teniente habia tendido hácia la «O'Higgins» para salir del paso, con esta contestacion se vino al suelo, i quedaba así en situacion peor.

Si sacaba a Lautrop con la protesta del capitan, metia al pais en un nuevo conflicto internacional, que podria enturbiar las buenas relaciones de amistad que nos ligaban a Inglaterra, i mas que todo, perderíamos las simpatías que en muchas ocasiones nos brindaran con tanta oportunidad nuestros buenos amigos los británicos, i hubo casos en que, gracias a ellos i a sus indicaciones, evitamos peligros que nos pudieron ser fatales.

I si Lautrop no era rescatado, el teniente no habria cumplido con su deber.

Ahí tienen ustedes al teniente en un verdadero conflicto i convertido en lo mas delgado del hilo; pero como mas puede un hambriento que cien letrados, despues de media docena de paseos por el puente, invocando a los santos del cielo i a los demonios del infierno, sin que ni unos ni otros viniesen en su auxilio, hasta que un emblema mas cercano vino a iluminarlo.

En los paseos sobre aquel volcan de la dificultad, mirando para tierra a ver si venia su prisionero i a la «O'Higgins» donde su comandante lo observaba, de repente i como fulminado por un rayo, la vista de la tricolor flameando en la gallarda corbeta, le dió en la frente como para decirle, «yo, yo soi quien te salvará», i en realidad, esa bandera, que a otros lleva al sacrificio, en esta ocasion, cubrió con sus pliegues al apurado teniente para sacarlo de aquel atolladero.

Con la solucion del problema en la cabeza, sentia volcársele de gusto el corazon, i el pausado e inconsciente paseo sobre el puente, se convirtió en diligente i casi juvenil carrera.

Al divisar a Lautrop, que de tierra venia en bote arbolado de bandera inglesa, de dos saltos el teniente se constituye en su falúa, que se habia mantenido atracada a la escala del vapor. Llegado al costado el contador acompañado de Lautrop, pide despejemos la escala para atracar su bote; pero como la estratagemma del teniente estribaba en esa operacion, con la mayor inocencia del mundo, indico al

contador que atracase a su bote i pasase por sobre él, que así era mas espedito el reembarque.

Momento crítico para el teniente, tenia que hacer cara tranquila e inocente, cuando adentro tenia uno que le hacia tun..., tun..., i ya se le salia por la boca.

El contador accedió, i junto con poner el pié en el bote. cayó en el garlito.

En la baranda del vapor, escala i puente, habia pasajeros, oficiales i hasta el capitan, todos mirando hácia ese lado al bote que iba llegando.

Como digo, pasó el contador i trepó por la escala; le tocó su turno al capitan Lautrop.

El teniente estaba listo i agazapado, así cómo el gato cuando va a saltar sobre su presa; Lautrop que pone pie en la falúa, i el teniente que se le cuadra de frente afirmándole una mano sobre su hombro.

El capitan se asusta de la brusquedad, i ántes que articule palabra, el teniente, con la mano desocupada, le muestra la bandera chilena que tremola cubriendo su embarcacion, i le dice:—«Capitan, ¿conoce esta bandera?»—«Sí, señor, es chilena», contesta el capitan.—«¡Entónces reconocerá usted que está en territorio chileno, i en tal virtud, lo hago a usted mi prisionero!»—«¡Pero, señor, usted no tiene derecho ni motivo alguno para proceder de esta manera!»—«Así será, capitan, pero yo lo hago a usted mi prisionero».

—Pero, señor, yo voi prisionero bajo mi palabra de honor para presentarme en Lima.

—Así será, señor capitan; pero yo nada tengo que ver con su palabra de honor; i, a la razon del fuerte, tuvo que ceder i sentarse al lado del teniente.

Miéntas tanto, los curiosos del vapor se aglomeraban en las cercanías de la escala presenciando aquel incidente.

Una vez sentado i en seguridad la presa, a la voz de larga del teniente, el bote se separó del costado i el teniente con toda picardía, descubriéndose, se dirijió al capitan del vapor i en sonora voz le dió un «¡good by captain!» que fué escuchado con una carcajada por los espectadores de esta escena.

El capitan Lautrop era un viejo i esperto marino; gracias a su pericia, constancia i condiciones de carácter, habia llegado a colocarse

como comodoro en la Compañía Sud-Americana de Vapores, i todo el mundo que lo conocia, lo estimaba i respetaba.

Era un setenton, que el peso de los años lo tenia ya encorvado i le hacia arrastrar los piés; su cara tostada por la inclemencia de los mares, su rostro surcado de profundas i multiplicadas arrugas, hacian de él un verdadero lobo de mar, que infundia respeto, no sólo por sus años, sino por los sacrificios i privaciones que ese atleta del mar debia haber experimentado en sus años de servicios.

El bote estaba ya a medio camino de la «O'Higgins», bastante distante del vapor, para que desde él no se apercibiesen de lo que él podia hacer; parece que aguardaba esta circunstancia para dar desahogo a sus sentimientos.

Todo emocionado i rodándosele una lágrima por su tostado rostro, se levanta del asiento, i estirando su mano temblorosa, recibe la del teniente, i en voz conmovida le dice:

—¡Teniente..., gracias, con qué podré pagar lo que usted ha hecho conmigo! Su actuacion, salvando mi palabra de honor comprometida, no sólo me liberta del cautiverio, sino que me abre el camino para llegar a mi hogar, donde en estos momentos mi esposa e hijas deben llorar por mi ostracismo.

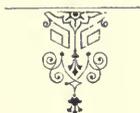
El teniente, contajiado con la emocion de aquel veterano capitán, le replica: «Tengo gran satisfaccion en que haya sido a mí a quien le tocase en suerte desempeñar la delicada comision de liberar a usted; ella me ha proporcionado la oportunidad de hacerme grato a los ojos de un respetado i afamado marino. Su recuerdo i este apretón de manos, quedarán para siempre grabados en mi memoria».

Miéntas tanto, el capitán Montt, con ceño duro e impaciente, se paseaba en el puente de su «O'Higgins», esperando el resultado de esta comision, que a todas luces tenia que ser desagradable.

El teniente, revistiéndose de la mayor indiferencia posible para no revelar su contento, sube al puente i, cuadrándose militarmente ante su comandante, le dice: «Sin novedad, comandante; aquí está el capitán Lautrop».

—¿Cómo, sin novedad, dice Montt, i en qué quedó la protesta?

—Todo se arregló convenientemente, como usted me lo ordenó. I despues de relatar la argucia de que se habia valido para salir del paso, Montt, agachando la cabeza i retorciéndose el bigote, ahora con cara sonriente, dió dos pasos mas, i apretando con nerviosidad el telégrafo de la máquina, dió un «rin-rin» al timbre, que fué contestado por un zapateo de la hélice. «¡Estribor la caña!» «¡así!» i a veloz marcha nos dirigimos a Arica para entregar al Almirante el prisionero recatado.





## Un extranjero que espone su vida por Chile

---

En Abril del año 1879, cuando se declaró la guerra contra el Perú i Bolivia, la representacion diplomática de Chile en Norte-América se encontraba acéfala por el fallecimiento de don Ignacio Zenteno, nuestro Ministro acreditado ante aquella nacion.

Don Cárlos R. Flindt, ciudadano americano i jefe de la casa de Grace Brothers i Cía., cónsul de Chile en aquella metrópoli, era nuestro único representante oficial.

Como la casa que representaba este caballero tenia una sucursal en Lima i mantenía grandes jiros comerciales con el Perú, honradamente lo imposibilitaban para seguir desempeñando aquellas funciones; fué bastante hidalgo presentando su inmediata renuncia, cuando pudo en un principio haber trabajado hácia el lado en que sus intereses le favorecian. Pero al mismo tiempo que envió su renuncia i miéntras llegaba la cancelacion de su patente consular, buscó un chileno a quien confiar las operaciones consulares, sin que por esto el señor Flindt dejase de mantener arbolado su escudo.

El chileno mas acreditado que encontró, fué don Abelardo Núñez, que por aquel entónces estaba en Nueva York.

El señor Núñez no tuvo ningun inconveniente i, mui por el contrario, tratándose de su pais, se entregó de lleno, no sólo al desempeño consular, sino de todo aquello que fuese necesario para descubrir lo que el enemigo hiciese en esos centros comerciales, como comprá

de armas, elementos de guerra, i cuanto condujese a mantener bien informado, no sólo a nuestro Gobierno, sino tambien al señor Francisco Valdes Vergara, nuestro ajente en Panamá, para allí dificultar i entorpecer su tránsito por el istmo.

El señor Núñez, por mui buena voluntad que tuviese; no podia, como extranjero i ménos como ajente chileno, andar por los buques, embarcaderos o fábricas de armas, averiguando los movimientos o adquisiciones de armas que hiciese el enemigo, i ménos podia valerse de otras personas en un principio, por no poseer muchos recursos. Sin embargo, a medida de sus fuerzas, hacia cuanto podia.

En este estado, cuando ya las hostilidades se habian iniciado i la guerra era un hecho conocido por todo el mundo, un ciudadano americano, oficial retirado del ejército de ese pais i que decia haber leido mucho sobre Chile i tener simpatías por nosotros, se presentó voluntariamente a ofrecerle sus servicios en favor de nuestra causa en la forma que fuese necesario. Don Abelardo, despues de tomar algunas averiguaciones sobre este voluntario, no tuvo inconveniente en aceptar sus servicios.

Desde ese día el señor James Mc. Cutcheon, que este era su nombre, principió su mision, i a diario recorría los embarcaderos i buques con viaje a Panamá. Gracias a sus diligencias i avisos, se tuvo conocimiento de cuanto armamento pasó por el istmo con destino al Perú.

El señor Mc. Cutcheon permaneció al cargo de esta comision hasta que se le embarcó para Chile a bordo del buque «Santa Lucía», conduciendo un cargamento de armas.

Desprendido ya de esta comision, siguió como ajente viajero recorriendo la costa entre Panamá i Valparaiso, para adquirir noticias del enemigo i comunicárselas a la Escuadra; i para poder darse a conocer de los oficiales que abordaban los vapores en que él iba, teníamos—por seña i contraseña—las palabras «Esmeralda», «Covadonga». De tal manera, que cuando un oficial oía la palabra «Esmeralda» de algun pasajero, con contestar «Covadonga», ya se ponian en comunicacion i se cambiaban las noticias, por reservadas que fuesen.

Cuando la escuadra enemiga quedó aniquilada i bloqueados la mayor parte de sus puertos, la mision de Mc. Cutcheon era casi

nula a flote, por lo que pidió se le incorporase al Ejército, para poder, en tierra, seguir prestando sus servicios en forma reservada.

En la segunda campaña a Moquegua, lo vemos figurar en las avanzadas, i un día que se adelantó demasiado, fué tomado prisionero por los peruanos i llevado preso a Arequipa, donde se le sentenció a muerte por espía. Pero como fusilar a un extranjero era cuestion seria, se le bajó a la costa i con buena custodia se le embarcó en Quilca para conducirlo a Chancay e intermarlo a Lima para su fusilamiento.

Un día que la corbeta «O'Higgins» bloqueaba el puerto de Ancon, dejó momentáneamente su bloqueo para seguir tras un vapor de la Compañía Inglesa, que se dirijia al puerto de Chancay, llegando juntamente con él al fondeadero. Se arrió una embarcacion i se mandó en ella un teniente para hacerle la visita de reconocimiento.

Apénas llegó a cubierta el teniente, fué recibido por el capitan del vapor i reconoció en éste a uno de aquellos cuatro capitanes que con la letra inicial de sus apellidos formaban las cuatro letras de la bandera de la Compañía i que con sus antipatías se demostraron siempre adversos a la causa de Chile.

Ya con esto el teniente comprendió que poco o nada podria sacar de allí.

Salía de la oficina del contador despues de revisar los papeles, cuando siente que alguien le llama la atencion con la palabra «Esmeralda»; se miraron con intelijencia i disimuladamente buscaron un lugar donde poder hablar sin ser observados.

Cuando ya se vieron sin testigos, el señor Mc. Cutcheon, que era el pasajero que habia dado la seña, con voz i cara acontecida, dice al teniente:

—Sálveme, señor, me llevan preso por espía i me van a fusilar en Lima; los que me custodian, no me dejan dar un paso sin vijilarne i no me permiten salir de a bordo; a mas vengo recomendado por las autoridades peruanas al capitan para ayudar a mis custodios.

No atreviéndose el teniente a tomar resolución por sí mismo, subió al puente, para por medio de semáfora, comunicar a su coman-

dante Montt, en la «O'Higgins», que a Mc. Cutcheon le llevaban preso por espía, para fusilarlo, i pedia lo salvásemos.

El teniente, tranquilamente principiaba a hacer sus señales, cuando de repente i en voz imperiosa siente que alguién le dice por detras: vea, oficial, bájese de ahí, que ese lugar no es para Ud. sino para el capitan del vapor.

Con tan brusca e impertinente órden, el teniente paralizó sus señales para ver quién lo trataba de esa manera; i cuando vió que era uno de esos cuatro famosos capitanes, tambien levantó el gallo i dándole por contestacion un redondo «no quiero bajarme, i si Ud. se cree capaz, bájeme Ud.», siguió impertérrito con sus señales, obteniendo de su comandante Montt por contestacion la misma que le dió en otra ocasion en que el mismo teniente se encontró en idéntica situacion: «obre como sea conveniente».

La estratajema de que en la vez anterior se valió, de hacer pasar al preso por su bote cubierto por su bandera, no podia aplicarse en este caso, en que la dificultad estaba en el buque mismo.

Sin embargo, cuando hai voluntad i decision en salir bien de una empresa difícil, nunca falta un ardid de que echar mano.

Cuando el vapor estaba ya por salir, el teniente con su plan ya formado, se embarca en su bote, arbola sus palos, i a la vela principia de bordada i bordada a barloventar para llegar a su buque que estaba a alguna distancia.

Cuando el vapor levaba ancla i de su costado se desprendia el bote con el preso bien custodiado llevándose a tierra, las velas del bote se arriaron en un segundo, se echaron abajo los palos i a todo remo se lanza como flecha tras el bote que llevaba al preso i su comitiva.

Llegado al costado, lo detiene i lo aborda, con gran sorpresa de los custodios i tripulantes.

El teniente, apoyado por su jente armada, se apersona a Mc. Cutcheon i haciéndose el enojado, lo apostrofa i trata de espía i canalla, que iba a tomarlo preso, para sentenciarlo a bordo i colgarlo de una verga.

Mc. Cutcheon, a su vez, protesta de este tratamiento i sacando papeles del bolsillo dice ser corresponsal del *New York Herald* i que no acepta ser tomado prisionero.

— «Corresponsal, o no corresponsal, si no quiere por bien, ántes de dos segundos lo traspardaré por la fuerza».

A esta órden no tuvo mas que obedecer.

En el tránsito hasta la «O'Higgins» no se cruzó una palabra. Mc. Cutcheon parecia estar tomándole el peso a la escapada.

Al llegar a bordo, sube el teniente i tras de él el prisionero, i éste, al pisar la cubierta, se detiene i descubriéndose respetuosamente, sigue con la vista al teniente que en el puente da cuenta a su comandante del desempeño de su comision.

Cuando Mc. Cutcheon se da cuenta que el teniente ha concluido de dar su parte, levantando la voz se dirige al comandante i le dice: «permítame, señor, que delante de Ud, dé las gracias a ese jóven oficial por haberme salvado la vida, i hago votos porque Dios lo conserve muchos años».

El teniente, a su vez, le contestó, diciendo que no es a él a quien tiene que dar las gracias, sino a su jefe que se lo ordenó!

---





Teniente Avelino Rodríguez





## Avelino Rodríguez González

---

Con las mismas palabras con que se inicia este artículo, principiaba también su testamento el teniente 2.º de Marina de ese nombre.

Cualquiera persona que lo lea i que no haya conocido a fondo a este jóven, podría con justicia calificarlo de ridículo i quizás hasta de fanfarron; pero los que lo conocimos de cerca i en la intimidad, podemos decir que en esas pocas palabras se pinta de cuerpo entero.

Avelino Rodríguez era un espléndido muchacho, buen compañero i mejor hijo; de temperamento amistoso, carácter tranquilo i patriota, como creo habrá pocos; tratándose de Chile o de la patria, era hombre al agua; perdía por completo su serenidad, era como si se le aplicase una máquina eléctrica; con buenas noticias, se volvía loco de júbilo, saltaba i gritaba como un chiquillo, arrojaba su gorra al suelo i hacia cuanta niñada se le ocurría. Pero cuidado con que las noticias fuesen adversas; había que hacerse a un lado de su camino.

Al hacer su patriótico testamento en víspera de grandes acontecimientos, parece que él no sólo presajaba, sino que tenía la íntima convicción de que debía sacrificarse por su patria.

La primera vez que tuvo que desempeñar comisiones difíciles, fué en la toma de Pisagua. A cargo de un bote de la «O'Higgins», fué uno de los primeros en llegar a tierra con el primer contingente, i cuando cerca de la playa la lluvia de balas enemigas sembraba su bote de muertos i heridos, i cuando su tripulacion empezaba a flaquear en ánimos, entónces el guardia marina Rodríguez sacaba de su quicio la bandera del bote con su asta i levantándola en una mano, miéntras con la otra empuñaba la espada, peroraba i estimulaba a los soldados i a sus tripulantes con su entusiasmo i valentía.

El día 12 de Enero de 1881, cuando nuestro Ejército se movía de Lurin para ir a arrebatar al enemigo el atrincheramiento que nos ponía como valla para impedirnos llegar a Lima, Rodríguez, que desde a bordo veía desfilar al són de marchas triunfales esa interminable fila de cañones i soldados, habria dado un mundo por ser tambien uno de aquellos soldados.

En la noche, cuando a la Escuadra le llegó su turno de dejar el fondeadero para ir a tomar colocacion frente al flanco del enemigo, ya Rodríguez no pudo mas, i en un arranque nervioso, pidió permiso al Comandante don Luis A. Castillo, pasó a hablar con el Almirante Riveros, que arbolaba su insignia en el «Blanco Encalada»; entró a la cámara i dirijiéndose a su jefe, le dijo:—¿Puede mi Almirante, oirme dos palabras?—Riveros, que tenia estimacion por Rodríguez, le contestó:—¿Qué se le ofrece, teniente?—Señor: los grandes acontecimientos que en estos dias van a desarrollarse, harán llegar a su término la guerra, i yo siento pena por no haber hecho nada, deseo hacer algo i vengo a pedir a usted me dé la oportunidad.—Pero hombre, ¿qué quiere que le dé cuando ya todo está en movimiento?—Rodríguez, en tono suplicante, le pidió la lancha con una ametralladora para ir a batir desde la playa i de cerca el flanco del enemigo.

Riveros, ante tan patriótico i valeroso pedido, no pudo negarse, i Rodríguez, saltando de gusto, salió de la cámara, topándose en su camino con el aspirante Luis A. Molina, a quien le dijo:—«Mañana temprano, en la lancha voi a cañonear al enemigo desde la playa, ¿quiere usted acompañarme?»—Molina no pudo negarse, i despues de haber aceptado, fué donde sus compañeros i les dijo:—«Estoi frito; el loco Rodríguez me va a llevar en la lancha a las barbas del enemigo».

Son las 4.40 de la madrugada, la oscuridad de la noche parece querer dar paso al primer albor del crepúsculo matutino, que viene asomando tras la cordillera de los Andes.

La silueta del cordón de cerros que arranca de la playa con el morro del Fraile i pasa por sobre el montículo Santa Teresa, para morir en el cerro de San Juan, apénas se percibia tras brumosa calima que la cubria cual tenue i finísimo velo.

El silencio es profundo, no se siente ruido alguno que revele que en un momento mas, aquel tranquilo desierto se verá convertido en un tremendo escenario, donde miles de hombres se disputarán la vida cuerpo a cuerpo.

Allí, tras esas colinas i en poderosos atrincheramientos, hai treinta mil hombres que, arma al brazo, esperan a los veintitres mil chilenos, que desde Lurin i a pecho descubierto, atraviesan la pampa para encumbrarse por los faldeos de esos cerros i arrebatar al enemigo su escondida madriguera.

Las columnas de nuestros batallones, desplegadas en línea de combate i estiradas cual serpiente movediza, jadeantes i cansadas, avanzan rápidas i a paso firme, para cuanto ántes cumplir la consigna i hacer sentir de cerca al enemigo el peso de nuestras armas.

El momento supremo se aproxima; pero aun parece faltar algo mas que avanzar, cuando de súbito la luz del día, que paso a paso viene subiendo tras la cordillera, nos lanza el primer rayo de luz, i describiendo el telón de aquel escenario, de un solo golpe enciende las treinta mil bocas de fuego, que coronan las colinas como centelleantes luminaria i vomitan muerte i esterminio, pretendiendo detener el ímpetu i empuje de nuestros soldados.

La Escuadra, que permanecía a la expectativa, se aproxima tambien i principia a tomar parte en esa función, hasta que señales de tierra le ordenan no seguir, para no dañar a los nuestros.

La lancha con ametralladora de Avelino Rodríguez, esa sí que desde cerca, en la playa, hacia un nutrido i mortífero fuego; concluye una tras otra sus cajas de municiones, con el aplauso de todo el mundo i con la mas amplia aprobacion de su viejo Almirante.

Avelino, en la mar, fué el héroe de ese día.

---

El Ejército peruano, que las bayonetas chilenas barrieran de las líneas de San Juan, se replegó tras los formidables bastiones i trincheras de Miraflores, donde recibió poderosos refuerzos de las reservas de la capital.

La intervencion officiosa del Cuerpo Diplomático de Lima, consiguió que Baquedano detuviese su marcha i el despliegue de su Ejército para celebrar un armisticio, precursor, segun decian ellos, de un próximo arreglo de paz.

El Ejército chileno quedó en mui malas condiciones; sólo la 3.<sup>a</sup> Division alcanzó a desplegarse frente al ala derecha del enemigo apoyando su ala izquierda en la barranca de la costa i su derecha en el camino de Barrancos.

La 1.<sup>a</sup> Division, en columna de marcha, hacia alto en esta carretera, haciendo martillo con la 3.<sup>a</sup>. La 2.<sup>a</sup> quedaba bastante distante por la derecha i a retaguardia.

Los ejércitos estaban cara a cara i a tan corta distancia, que a la simple vista podian observarse los movimientos personales.

La Escuadra, recelosa de esta situacion, se mantenia sobre sus fuegos i mui inmediata a la costa; los cabos de cañon, con la rabiza en la mano, tenian todo preparado para actuar incontinentemente en caso necesario.

La situacion era por demas delicada, podríamos decir con propiedad, que la espada de Damocles pendia allí de un pelo para decidir la suerte de dos naciones.

Al medio dia, Baquedano con su Estado Mayor i tremolando su gran insignia con las letras, tambien grandes, de E. M. J., recorria el campo entre las líneas de los dos ejércitos.

Un susurro sordo de desaprobacion se hacia sentir por aquella imprudencia, que podria ser hasta provocadora.

Casi con llegar Baquedano por aquel campo peligroso, de aspilleras enemigas salieron unos cuantos tiros, que fueron la chispa que encendió en unos pocos segundos el reguero de pólvora de las dos líneas de combatientes, precipitándose con esa imprudencia un combate desprevenido i en pésimas condiciones; que si no es por la férrea resistencia de la 3.<sup>a</sup> Division i el rápido despliegue que la 1.<sup>a</sup> hizo bajo un nutrido fuego, quizas el platillo de la balanza se habria cargado del lado adverso a nuestra causa.

Felizmente, a la caída de la tarde, nuestros valientes ya habían nuevamente barrido al enemigo, para armar pabellones en el mismo sitio de donde salió el primer dardo que rompió la buena fe del armisticio.

La escuadra, con su pronta i eficaz ayuda, contribuyó de una manera especial a mantener al fiel la aguja de la balanza, miéntras sus compañeros de tierra, con su decidido valor i empuje, resolvían qué platillo debía primar, hasta que el íris de la tarde, con los colores de nuestra bandera proyectados sobre el nuevo campamento, cual enseña de victoria, regocijó a los que habían peleado por ella i cerró los ojos de tantos otros que allí rindieron su vida.

Uno de los cañones de la Escuadra que mas trabajó i se distinguió por su rapidez i certeza de los disparos, fué una colisa de 6 pulgadas, que el «Blanco» montaba en su castillo i que era manejada por el teniente Rodríguez, acompañado por el aspirante Emilio Garin i condestable Vargas.

Cuando se hizo alto el fuego, por conclusion del combate, el teniente Rodríguez avisa que la colisa ha quedado cargada i pide autorizacion para dispararla. Se le contesta que nó i que se le estraiga el proyectil.

Como el cañon era de retrocarga, se le abre la culata, se le estraee el saquete i, para sacar la granada, que estaba con espoleta de tiempo, se le introduce el atador por la boca, comprimiéndolo sobre la cabeza del proyectil; pero como éste no aflojaba, el individuo cargador le da un golpe, a lo que Rodríguez le dice: «Bárbaro, un poco mas fuerte que le des i nos matas a todos». El sirviente trasero recibe el proyectil, i apénas lo tiene en los brazos, el ingeniero Cirilo Didier, que estaba de miron, grita todo asustado: «¡Chirrea, está encendida la espoleta!» ¡Al agua! ordena Rodríguez; el individuo lo levanta para arrojarlo, cuando una tremenda esplosion deja un monton de muertos i heridos. Rodríguez salió mortalmente herido con un casco en la cabeza; Vargas, tambien mui grave en la cabeza; Garin, que estaba próximo al individuo de la granada, de piés a cabeza quedó inundado con el cerebro de aquel hombre, que se le vació completamente.

Garin corre hácia popa, hasta que el comandante Castillo i guardia-marina Fuentes lo detienen, i limpiándole la cara con su pañuelo, lo tranquilizan.

La conclusion del combate a bordo del «Blanco» no pudo ser mas espeluznante i conmovedora: una docena de buenos servidores ménos, por la miserable economía de un proyectil.

Al dia siguiente, los médicos rodean el lecho del infortunado Rodríguez, para hacerle un prolijo reconocimiento de la herida i ver si pueden salvarlo.

Cuando van a aplicarle cloroformo, Rodríguez, que aun estaba en su conocimiento, se incorpora en la cama, enojándose con los médicos por la aplicacion del cloroformo. «¿Qué es eso?» les dice; no soi mujer, metan su fierro, aquí tienen la herida. Pero como no era posible cometer esa crueldad, sorprendidamente lo adormecieron.

Scherbakoff, médico de cabecera, cuando vió la imposibilidad de salvarlo, lloró como un niño por la pérdida de su compañero i amigo.

---

Cuando en tierra muere alguna personalidad, el templo que lo recibe para hacerle sus honras, gasta lujo de ornamentacion para dar a ese acto la mayor solemnidad. Ricos tapices cubren su suelo, negros cortinajes ocultan los adornos que puedan perturbar el aspecto de seriedad que se persigue con esos preparativos.

Un empinado catafalco recibe la caja mortuoria que, rodeada con profusion de cirios i cubierta de riquísimas coronas, ostenta en vistosos letreros los nombres de tantas personas que al dia siguiente con avidez buscan en el diario la lista que el cronista recoge, uno por uno, para satisfacer esa vanidad.

Llénanse las naves de deudos i acompañantes en rigurosa tenida de duelo. Numerosos coros, en armonía con el órgano, hacen temblar el aire con sus cánticos sagrados.

Todo ese lujo i ostentacion no pasa de ser vanidad mundana; todo aquel jentío que rodea el catafalco va por curiosidad o por cumplir un deber social; pocos son los que llevan la pena en el corazon.

Los funerales de Rodríguez no revistieron esa grandeza; pero en cambio, se hicieron con la grandeza de la sinceridad i del verdadero sentimiento.

Al día siguiente de su muerte, se preparó una solemne misa de requiem, a la que concurren marinería i oficiales de todos los buques; querian tributar a ese héroe su último homenaje.

Ese templo flotante, improvisado para Avelino, no tenia mas tapiz que el mar que lo meció en su juventud, i no habia mas techo que el firmamento, donde encontró el rumbo del heroísmo.

La caja mortuoria siempre se hace descansar en un alto catafalco, para cubrirla de coronas i perfumarla con incienso santo; aquí Avelino no tenia mas catafalco que la cubierta que lo recibió al caer; no tenia mas incienso que el de la pólvora gastada en holocausto de la patria, i por única corona la rama de laurel que él mismo se conquistó con su heroísmo.

¿En qué templo mas grandioso podia hacércele honras a un soldado que buscaba la muerte por servir a su patria?

¿En qué templo habria juntado mas compañeros que los que, con todo recojimiento i sinceridad, iban allí a orar en el mismo lugar en que rindió su vida?

¿En qué templo se le habria arriado la bandera que lo vió morir i que ahora bajaba para cubrirlo con sus pliegues?

Si Avelino viese desde donde está, el relijioso i sincero adios de los compañeros, de seguro que estaria contento de haber muerto en el campo del honor.

Cuando la misa principió, la cubierta era estrecha para tanto oyente; todas las oficialidades rodeaban a su viejo Almirante, la tripulacion estaba formada en estrechas columnas, con sus armas listas para rendirlas. Parecia que todo ese grupo de valientes estaban embebidos en el mismo i triste pensamiento: la pérdida i despedida de un querido compañero.

Suena la campanilla, i la corneta con su estridente toque, hace caer a todo el mundo de rodillas, descubrirse i presentar armas al Santísimo.

Los oficiales apoyan la frente en el puño de sus espadas, i la mayor parte pretenden ocultar las lágrimas que inundan sus ojos i riegan con ellas, cual agua bendita, el último cariño que dedican a su compañero.

Todos esos corazones palpitan al mismo diapason i parece que todos pidiesen al Santísimo que en esos momentos llega a la Eucaristía, se lleve al descanso el alma de ese compañero.

El silencio es profundo, no se siente mas que el arrullo del agua, al besar los flancos blindados de ese catafalco flotante.

La hostia cruje en las manos del sacerdote.

De improviso, cual tiro escapado, suena la voz del centinela, que en cumplimiento de su consigna, grita: ¡Bote a bordo, cabo de guardia! El teniente Leoncio Valenzuela, que es el de servicio, va al portalon a recibirlo.

Es un alférez de Ejército, del 3.<sup>o</sup> de línea; es un oficial en traje de campaña, barba ercída i rostro tostado; viene de Laurin, atravesando sobre las líneas de Chorrillos i Miraflores, i despues de pasar por la plaza de Lima para saludar su bandera, arbolada, en el palacio de los Virreyes, viene ahora a bordo a dar un abrazo de felicitacion a su querido hermano, por el triunfo de las armas de Chile.

El oficial parece risueño, contento, i de dos saltos sube la escala entrando por el portalon. Al ver a Valenzuela descubierto i la solemnidad del momento en que llega, cambia de fisonomía i hablando en voz baja dice a Valenzuela: Vengo a dar un abrazo a mi hermano. Valenzuela no pudo contestar; pero, con la mirada i el silencio, Juan Agustín comprende que, en lugar de dar a su hermano un abrazo de felicitacion, habia llegado i alcanzado por casualidad a darle el abrazo de la eterna despedida.

---

Querido Avelino, permitid que con estas líneas sacuda el polvo del olvido que cubre las hazañas de tus últimos días, para que tus amigos i compañeros dediquen unos cuantos minutos a tu memoria.





## Testamento del teniente Avelino Rodríguez González

TESTAMENTO (✠ Q. E. P. U.)

---

A bordo de la corbeta «O'Higgins», en la mar, Octubre 3 de 1879.—A las 7 de la noche.

En el nombre de Dios Todopoderoso, yo, Avelino Rodríguez González, guardia-marina de la Armada de la República de Chile, hijo lejítimo de don Agustín Rodríguez B. i de doña Teresa González, mayor de edad i en entera posesion de sus facultades, declara que es ciudadano chileno en el servicio activo de la Armada, católico i apostólico chileno, i que dicta estas sus últimas disposiciones en prevision del fin mas o ménos desgraciado que le pueda caber en el ataque a la plaza de Arica i escuadra peruana abrigada bajo sus fortalezas, que la Escuadra chilena de operaciones debe acometer en la madrugada de mañana. A mas, ha creído salvar con este documento la tranquilidad de su conciencia, tanto en lo que mira a las obligaciones sagradas de la familia, como a las que se relacionan con la amistad i los intereses pecuniarios.

Declaro en este acto solemne, que creo en Dios uno i trino, que amo entrañablemente a mi Patria, que tengo conciencia de la justicia de su buena causa por la cual ella se encuentra actualmente en guerra con el Perú i Bolivia, que confío en el buen éxito de la con-

tienda, que me creo feliz i orgulloso con derramar mi sangre por asegurar su autonomia de nacion, que le deseo el mas brillante porvenir, que tengo confianza en sus destinos, pues espero que Dios ha de concederle a sus hijos todas las grandes cualidades que enaltescen a los buenos ciudadanos i hacen felices a los pueblos, i, por último, que me halaga la fundada esperanza que en el día de mañana, Chile ha de obtener una de las victorias mas espléndidas que se registrarán en los anales de su ilustre historia i que la Marina Nacional se ha de cubrir de gloria en tan memorable jornada.

Declaro, con la mano puesta en el corazon, que durante toda mi vida le he profesado el mas solícito i abnegado cariño a mi familia i que mi único afán i mas empeñado anhelo ha sido contribuir a su bienestar i felicidad.

Si muero, muero con el sentimiento de no haber hecho todo lo posible por habérselos asegurado, pues reconozco en mis queridos padres a los modelos mas acabados de amor, de ternura, solicitud i abnegacion, debiéndoles en este sentido mi mas espresiva i eterna gratitud por los inmensos sacrificios de bienestar, comodidad i atencion que mi educacion de marino e incorporacion en la Marina les ha demandado.

A mi hermano José Agustín le ruego se empeñe por consolar a mis padres i hacerles mas soportable i llevadera mi muerte, por medio de un trabajo honrado i laborioso, una honradez acrisolada i una ilimitada adhesion a nuestra pobre i desgraciada familia.

A mis hermanas Fortunata i María Teresa, les dejo mil recuerdos llenos del mas afectuoso i vivo cariño. Les pido sus oraciones i les deseo tranquilidad i ventura en esta vida, para que sean las inseparables compañeras de mi pobre mamita.

A mi hermano Custodio i sobrino Armando Olavarría, les aconsejo sean juiciosos, estudiosos i honrados para que dentro de poco les sirvan de sosten i amparo a la familia.

A mis parientes, que reciban mi mas sentido adios i me recuerden en sus oraciones, aun cuando mas no sea por otro título que por el buen deseo que siempre me animó de contribuir a su bienestar i tranquilidad.

A mi querida Victoria Sepúlveda, que divida mi último suspiro con mis padres, en recuerdo del cariño que mutuamente nos pro-

tesamos, rogándole se conforme con mi pérdida i olvide mi memoria.

A todos mis amigos i compañeros, mi último saludo i la espression del vivo anhelo que tengo de verlos grandes, felices i útiles a la Patria, sobre todo a la Marina Nacional, cuyo engrandecimiento i esplendor deseo mas que nadie.

Habiéndome despedido ya de mi familia, amigos i compañeros, declaro con sinceridad que no me reprocho de haberle hecho mal a nadie, pues siempre la regla de conducta de toda mi vida fué tratar de ser un buen hijo, un buen amigo, un buen compañero i un inofensivo prójimo. De todos modos, pido mil perdones por los dichos o hechos con que hubiese inferido agravio o perjuicio a tercero.

## DISPOSICIONES

Dejo en primer lugar a mis ancianos i queridos padres, mi recuerdo i la evocacion de mi último suspiro.

Nombro a mis amigos i compañeros Carlos M. Herrera i Alberto Silva Palma, ejecutores de estas mis últimas disposiciones, cuyo cumplimiento les suplico en nombre de la antigua i no interrumpida amistad que en vida nos ligaba.

Si muero, muero con la satisfaccion de caer cumpliendo con mi deber, tanto por amor a mi Patria, por mi satisfaccion personal, como por legarle a mi familia un nombre puro i sin mancha.

Por, fin, lleno de fe i esperanza en la misericordia divina, me despido de mis queridos padres i hermanos, los abrazo con toda la ternura de mi corazon i les deseo conformidad i resignacion por los implacables fallos del Eterno.

Si la Patria ha exijido mi vida, es porque ella era necesaria para hacer respetar su integridad i soberanía. Repito una vez mas que me considero mui feliz i orgulloso con ese pequeño sacrificio i QUE CONFÍO EN QUE LA PATRIA HA DE SER BASTANTE MAGNÁNIMA I JENEROSA PARA APRESURARSE A SUBVENIR A SUS APREMIANTES NECESIDADES.

Muero creyendo en Dios e invocando su nombre i el de nuestra querida Patria.—AVELINO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ.

Un otrosí.—Un abrazo entusiasta i una ardorosa felicitacion a los gloriosos sobrevivientes de la corbeta «O'Higgins».—**AVELINO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ.**—*Ricardo Ekers*, testigo.

Cumplida la ejecucion de estas disposiciones, ruego a mis excelentes amigos Herrera i Silva Palma, se dignen hacer llegar este documento al poder de mis padres.—**AVELINO RODRÍGUEZ GONZÁLEZ.**

Haber dejado oculto o guardado en un cajon este documento, habria sido robarle a la historia de la Marina Nacional una de sus principales pájinas.

Cada palabra, cada frase, suena tan pura, como salida del mas fino cristal.

Desde el principio hasta el fin, no se siente ahí mas que un solo pensamiento: la Patria.

Sus queridos padres, hermanas i familia, apreciando en lo que valian sus condiciones morales i afectuosas, le hacian un dulce hogar.

Su prometida, esperando el desenlace de los acontecimientos, sus brazos i su corazon abiertos tenia para brindarle el mas puro amor i hacerlo un dichoso esposo.

Sus compañeros i la Marina toda, donde era conocida su franca i sincera amistad, le hacian el compañero predilecto.

Intelijente, estudioso, ilustrado, ¡qué condiciones mas espléndidas tenia a su disposicion para hacerse un porvenir feliz!

¡Qué puñado de semillas escojidas para sembrar con fruto en el amplio horizonte de su vida i conquistarse una espléndida posicion donde poder servir a su Patria i ayudar a sus queridos padres, que era su principal anhelo!

Todo esto él lo veia, i ya en lo que llevaba corrido de la vida, habia acariciado el sendero que lo conduciria al final de sus esperanzas.

Nada parecia que pudiese venir a perturbar el rumbo trazado de sus justas aspiraciones.

Pero el dia en que la Patria tocó los clarines de guerra llamando a sus hijos para defender su honra, el teniente Rodríguez, dejando a un lado todos esos halagos, no se contentó con formar en primera fila, como lo hizo todo chileno, sino que fué aun mas allá,

buscando siempre el puesto del peligro donde rendir la vida por su Patria, o como él lo llama en su testamento, hacer ese pequeño sacrificio.

El heroísmo, generalmente, es un acto que se ejecuta sin premeditación, que viene de súbito o que se desarrolla paulatinamente, a medida que se van presentando los acontecimientos; pero en el caso de Avelino Rodríguez, no vino de una ni otra manera; en él era innato, lo dijo en su testamento, lo hizo cada vez que se le presentó la oportunidad, i cuando ésta no estaba cerca de él, la buscaba, la pedía; el heroísmo en ese hombre estaba en su alma.

Preguntad a cuantos le conocieron, i os aseguro que no habrá uno solo que no le haya reconocido esta condición.

De tal manera, que todos sus actos vinieron converjentes al mismo fin, de rendir su vida por la Patria, tal como lo habia prometido.

I al disponer Avelino con tanta lijereza de su vida, cuando le era indispensable para sustentar i aliviar a sus padres en la vejez, ¿qué bienes de fortuna tenia para proceder de esta manera?

Absolutamente ninguno, i en su testamento lo único que pide es que la Nacion, en recompensa de ese sacrificio, vele por su familia.

Cualquiera que se haya impuesto de los importantes servicios prestados por este oficial hasta sucumbir, creeria que la Nacion habria sabido cumplir lo único que este héroe pedia en su testamento.

¡Equivocacion! ¡Gran equivocacion!

La ingratitud i el desden con que se ha tratado este asunto, son tan grandes e injustos, que mi pluma se resiste a aplicar aquí el vocablo que debia darle: no quiero ser yo quien lo diga; se lo dejo a la pluma de la única heredera de Avelino, espresado en la carta que ya en seguida:

«Curicó, Agosto 14 de 1908.—Señor Alberto Silva P.—Santiago.—Mi respetado señor: En *El Mercurio* del domingo último tuve la gran satisfaccion de leer el importante artículo que U.d. tan noblemente dedica a la memoria de mi inolvidable hermano Avelino.

Aseguro a Ud., señor, que todos esos recuerdos han llenado de emoción mi alma, i jamás olvidaré, ni me cansaré de agradecerseles a Ud.

Adjunto me permito incluirle el testamento orijinal, i por él puede ver que Avelino nombró ejecutores de sus disposiciones a don Carlos Herrera i a Ud.

Antes de ahora, jamás quise molestar a Ud. con el encargo póstumo de mi hermano; pero ya que de Ud. ha nacido renovar sus recuerdos, por la amistad que se tuvieron, i teniendo presente que sus amistades e influjos pudieran hacer algo por mejorar mi precaria situación, le ruego encarecidamente consiga se me aumente el montepío de \$ 17 que actualmente gozo, i como Ud. comprenderá, ni para calzado me alcanza.

Repitiéndome su mui agradecida, por sus bondades i molestias, soi de Ud. respetuosa i S. S.—*M. Teresa Rodríguez*»,

Bien triste es la misión que Avelino me da en su testamento: nombrarme ejecutor.

¿I qué voi a ejecutar para aliviar la situación de sus herederos, cuando no deja mas que deudas?

Si fuese egoísta i mal compañero, con quedarme callado i no hacer caso, todo quedaria concluido; pero un deber de conciencia me manda otra cosa, i ese mandato me obliga a acercarme a un amigo i pedirle me permita apoyarme en su brazo i ayudado de mi baston, llegar hasta el congreso i, golpeando a sus puertas, pedir oigan la súplica de un inválido que casi a la rastra viene a implorar justicia para la única heredera del heroico compañero, que rindió su vida en la creencia de que su patria velaria por el porvenir de los suyos.





## Buques viejos de la Armada

---

En *La Union* del Miércoles 11, bajo el título de «Los buques viejos de la Armada», entre otras cosas, se dice lo siguiente:

«Cabalmente, pienso que por ese lado no hai mucho que perder, pues en realidad, esas dos corbétas, como glorias, valen bien poco. Ustedes recordarán que hicieron la campaña bajo las órdenes del capitán Viel, que mandaba la «Chacabuco», i del capitán Montt, que mandaba la «O'Higgins». Los marinos de aquel tiempo esperaban mucho de esos dos buques, porque eran los mejores, despues de los blindados, por su armamento i por su rápido andar; pero les tocó la mala suerte de que siempre llegaban atrasados i nunca se encontraron en accion de guerra de mediana importancia.»

El señor que ha escrito el artículo a que nos estamos refiriendo, trata a aquellas pobres corbetas, «O'Higgins» i «Chacabuco», i a sus comandantes Viel i Montt, con tanta lijereza i falta de verdad, que uno que estuvo en ellas i sirvió bajo las órdenes de esos comandantes, no puede permitir ni dejar pasar desapercibidos cargos tan injustos. En esta vida, la suerte i la fortuna son factores importantísimos, que a veces la preparacion, los elementos i cuanto se acu-

mule con el fin de llegar a un objetivo determinado, es nulo cuando aquéllas vienen en su contra.

Tanto en la guerra como en la paz, en el trabajo como en la holgazanería, si la suerte no los acompaña para llegar al triunfo, es muy difícil poder hacer llegar a la meta con fortuna el carro cargado de obstáculos i de jettatura.

El señor articulista dice: «que estas corbetas tuvieron la mala suerte de llegar siempre atrasadas i que nunca se encontraron en accion de guerra de importancia.»

Es efectivo que estas corbetas no encontraron la suerte de Condell, de medirse cuerpo a cuerpo con la «Independencia», i en unas cuantas horas llenarse de gloria i de prestigio guerrero; pero eso no quita que esos comandantes hubiesen hecho otro tanto, ni que siempre buscaron la oportunidad de hacer una obra como la de su compañero Condell.

Pero en cambio, si no pudieron medir de cerca sus armas con el enemigo, tuvieron que soportar con resignacion dos años de privaciones, vijilias i bloqueos, que si bien no son actos gloriosos como el de la «Covadonga», en cambio son buenos servicios que no pueden mirarse con el menosprecio que lo hace el señor articulista.

Respecto a que estos buques siempre llegaron atrasados i nunca se encontraron en accion de guerra de importancia, voi a hacerle ver que está en un completo error.

El 8 de Octubre de 1879, antes de amanecer, el blindado «Blanco Encalada», «Covadonga» i «Matias», frente a Antofagasta, divisaron allí en la oscuridad i entre brumas, dos bultos echando humo.

Pronto fueron reconocidos: eran el «Huáscar» i la «Union»; ellos, a su vez, tambien reconocieron a sus enemigos.

La division Riveros, que así llamaremos a la que componian el «Blanco», «Covadonga» i «Matias», principiò a echar tambien mucho humo, como para demostrar a los enemigos que iban dando todo su andar; pero lo que realmente estaban haciendo, era empaquetando presion i dando tiempo para que viniese el dia, a fin de que la division Latorre, compuesta del «Cochrane», «O'Higgins» i «Loa», que 30 millas al oeste de Punta Angamos esperaba la venida de los enemigos que, segun los avisos, debian venir del sur, pudiese llegar a tiempo.

Los enemigos, desde que divisaron a Riveros, principiaron a tantearlo, manteniéndose a cierta distancia i sosteniéndola, como que fuesen ellos los que consultasen la situacion.

Miéntras tanto, Riveros i todos los suyos, impacientes aguantaban la brida i procuraban no hacer sonar las espuelas hasta que no llegase la ocasion.

La aurora principia a clarear, los enemigos parecen reirse, i van descansadamente.

Como a las 5.30 A. M., cuando ya se destaca bien el horizonte, por allá al NO., se divisa un humo, otro i otro humo.

Grau se da ahora cuenta de la estratajema i de la trampa en que estaba metido.

Principia la carrera todos clavan a todo lo que dan sus cabalgaduras.

Grau, con su «Huáscar» i «Union», costea i va recto al norte.

Riveros le sigue de atrás, i Latorre agujijonea para llegar a cruzarlo ántes que se le pase.

La mañana era preciosa, calma absoluta, la mar tan tranquila, que en su superficie no se veia una arruga, tersa cual un terciopelo.

Los buques poco a poco estrechaban su distancia, sus arietes, cubiertos por montañas de espumosa agua, revelaban la potencia que miles de caballos interiormente iban desarrollando para mover sus máquinas i revolcar con rabia en el agua esas hélices empeñadas en hacer llegar cuanto ántes a su término el barco que impulsaban.

Con los honores de ordenanza, para afianzar la nacionalidad de esos gladiadores, se ordena izar los pabellones; pero en esta ocasion, en que en pocos momentos mas iba a pelearse por el dominio del mar i en que se tenia que decidir de la suerte de dos naciones, ese acto revestia escepcional alcance.

Todo el mundo de pié, descubierto i mas que oyendo los acentos de la corneta, parecia que oia de aquel querido emblema de la patria, una voz oculta que le hablaba dentro de su corazon: «Aquí estoy colocada en alto para ver que cumplais con vuestro deber, i que no permitais que se me baje, como lo supieron hacer vuestros compañeros en Iquique.»

El círculo se va estrechando rápidamente. En la division Latorre, la «O'Higgins» tiene el lado norte, i el «Cochrane», paralelamente, el lado sur; la «O'Higgins» va un poco mas inclinada al norte en su rumbo que su consorte, posicion que la permite llegar primero al contacto de su enemigo, i poder, por consiguiente, iniciar el combate.

El «Cochrane», por algunos minutos tuvo que cambiar su rumbo i marchar paralelo i por detras del «Huáscar».

En estas condiciones, estando la «O'Higgins» 3,000 metros distante del «Huáscar», el teniente de artillería con la rabiza en la mano i el cañon cargado con proyectil perforante, pregunta a su camandante: —¿Doi fuego, señor? Estamos dentro de tiro eficaz.

Montt, con tranquilidad i con la conciencia del que sabe lo que está haciendo, i quizas aquilatando a su íntimo amigo don Juan José, contestó: ¡Nó, que se lo coma solo Latorre! i torció rumbo al norte en persecucion de la «Union».

Otro comandante de cascos mas lijeros habria iniciado el combate, llenándose quizas de gloria barata; pero Montt, comprendiendo bien su deber i la importancia de aquella accion, pospuso su persona a los intereses patrios, dejándole su lugar a Latorre, i torciendo su rumbo al norte para seguir a la «Union».

Todo el mundo en cubierta tenia fijos sus ojos en aquel enemigo, buque fantasma, que durante tanto tiempo tuvo en alarma al país entero, i que llegó a hacer que muchas personas de alta colocacion en el Gobierno, llegaran no sólo a pensar, sino hasta insinuar la idea de entrar en arreglos con el Perú, dado lo infructuoso de la persecucion de nuestros blindados.

Allí estaba ahora ese gigante en precipitada fuga, como tambien su consorte, que, aprovechando de su veloz andar, pasando por el lado de estribor del «Huáscar», redobló su marcha, escabullendo el cuerpo de su perseguidora.

El momento supremo se aproxima; el «Cochrane» poco a poco va acortando la distancia; ya está a poco mas de 3,500 metros: la torre del «Huáscar» se ve jirar, i sus cañones abocados en sus portas, se ve que están apuntándose un tanto hácia atras de la cuadra; de súbito i cuando mas se le observa, el «Huáscar» desaparece tras un enorme cúmulo de humo, blanco como algodón: era el primer disparo iniciador del combate, que momentáneamente lo oculta,

Cuando segundos despues un alto penacho de agua, a corta distancia del «Cochrane», indica que el tiro de honor ha sido dedicado a este buque.

Juntamente con el penacho, un formidable estallido no sólo conmueve las ondas tranquilas de ese tremendo cuadro histórico, sino que tambien llega hasta los confines de todos esos barcos, para comunicar a sus tripulantes que la lucha a principiado i que cada cual tiene que desarrollar su máximo de empeño por la suerte de la patria, que en esos momentos se pone en la balanza del porvenir.

Un segundo tiro, tambien fué incierto, hasta que un tercero, chocando contra la batería del «Cochrane», parece que hubiese venido a despertar a Latorre de su pertinaz i porfiada carrera en seguir acortando su distancia, sin hacer caso de los disparos enemigos.

Ahora le tocó su turno a Latorre; los dos primeros tiros no dieron en el blanco, pero los que siguieron fueron precisos, sublimes, matematicos: ni uno se perdió.

El tercer tiro dió en el castillo de proa, el cuarto en el cabrestante, el quinto ¡soberbio! en la torre de mando.

Con volar ésta por el aire en mil pedazos junto con su comandante, el buque quedó como una perdiz cuando se le da un ojo, vuela i revoletea sin rumbo fijo al rededor de un mismo punto, para volver a caer rendida a los pies del cazador.

El proyectil que derrumbó la torre de mando en el «Huáscar», mató a Grau e inutilizó el gobierno del buque, que estaba debajo de la torre.

Se mandó jente a guarnir la caña de respeto en la cámara del comandante; una nueva granada, penetrando el blindaje en esa parte, revienta en la cámara i destroza cuanto habia en ese recinto.

La cámara de oficiales convertida en hospital i ya llena de heridos, tambien fué visitada por otra granada, la que la redujo a un hacinamiento de muebles, trozos humanos, ropas, herramientas de cirujía i una mezela espeluznante.

La torre de la artillería fué perforada cerca de la porta de uno de los cañones i al chocar contra la muñonera del cañon, reventó inutilizando la torre i dando de baja a la dotacion de ámbos cañones, entre los que se contaba un oficial, que sin herida alguna yacía muerto por la concucion de la esplosion.

Desde que el «Huáscar» perdió a su jefe i el gobierno del timon, siguió en una carrera loca e inconsciente, seguido de cerca por el «Blanco» i «Cochrane», que a corta distancia lo acribillaban a balazos, i unos i otros, en medio de esa espesa humareda, gobernaban con rapidez i cuidado para evitar un encuentro, que en esas condiciones de velocidad habria sido de fatales consecuencias para los que hubiesen chocado.

En medio de esta mêlée, a corta distancia de la batería de uno de los blindados i tras densa humareda, se ve pasar por su campo de tiro en la porta, un buque a gran velocidad, le dispara creyéndolo enemigo i se dice fué a dar en la popa de nuestro «Cochrane».

Este incidente, fácil de concebirlo, mucho se ha discutido i nunca ha quedado bien esclarecido.

En el «Huáscar» comprenden al fin su impotencia, i mal que les pesara, tuvieron que parar su máquina i arriar bandera.

Los nuestros tambien se acercan a su presa i paran las máquinas.

Era de ver aquel grupo, nuestros blindados, los ñatos, como los llamaba la tropa, con sus portas i cachetes todos teñidos de plomo ceniciento, con el humo i esplosion de los fognazos; de las chimeneas, por sus válvulas de escape, el vapor salia a borbotones, para dar desahogo a la presion con que venian las calderas para dar su máximo de andar.

Aquello se asemejaba a una corrida de zorros, en que la cuadrilla ha encerrado al animal en su cueva, i jadeantes despues de la corrida, esperan que el foxterrier cumpla su mision sacando su presa de su madriguera.

Cuando se pararon las máquinas, se arriaron embarcaciones para tomar posesion del buque; el «Cochrane», que es el mas inmediato, en sus dos botes armados, van los tenientes Juan M. Simpson i Tomas Rogers.

Al subir a bordo, el oficial peruano que los recibe, les dice que el buque se va a pique i que el incendio está cerca de la Santa Bárbara.

Simpson, que era el mas antiguo, le da la contestacion siguiente: —«Bien, señor; si es así, volaremos i nos hundiremos juntos». I al efecto, dió orden a sus embarcaciones de separarse del buque, para hacer ver al señor peruano que su amenaza de nada serviría.

Miéntras Simpson personalmente va a sofocar el incendio, Rogers con los injenieros del monitor, bajaba a las máquinas, obligándolos a cerrar las válvulas que espreseso habian abierto para hundir el buque.

Llega un bote del «Blanco» i en él viene el maestro de señales Sibbald, con su bandera chilena debajo del brazo, para arbolarla en el mismo pico donde momentos ántes tremolaba la peruana.

---

El 1.º de Noviembre de 1879, ántes de amanecer, una fraccion de la Escuadra i un convoi de trasportes conduciendo parte de nuestro Ejército, viniendo del oeste, hacían rumbo sobre Pisagua; la «O'Higgins», que tambien venia con ellos, forza su máquina, i acercándose al «Cochrane» hasta ponerse a la voz, su comandante Montt grita a Latorre: —¡Comandante Latorre: vamos mal, estamos haciendo rumbo diez millas mas al norte del puerto!

A pesar de haberse cambiado el rumbo despues de esa indicacion, siempre se llegó atrasado i del norte; pero no por eso la «O'Higgins» dejó de ser la primera en entrar juntamente con el «Cochrane».

El combate se inició en mui malas condiciones por torpezas que pudieron sernos fatales; pero en fin, se logró poner pié en tierra i concentrarse en la parte norte.

Allí estaban nuestros pobres soldados como acorralados, sin poder ascender el empinado cerro, ni hacer un ataque en forma.

En el zig-zag del ferrocarril, en la parte superior del cerro, un núcleo enemigo se mantenía firme, sin dejarnos mover i haciéndonos a mansalva considerables bajas.

El Estado Mayor clamó a los buques que cañonearan i despejaran aquella posicion; en todos se le contestaba que los cañones no podían dar esa elevacion, hasta que, gracias a una buena ocurrencia de un oficial de la «O'Higgins», pudo habilitarse uno de sus cañones, que fué el encargado de aclarar aquel enemigo, en medio de los aplausos de nuestro Ejército.

Ahora, señor articulista de *La Union*, me permito preguntar a usted:

—Las acciones de Angamos i Pisagua, ¿las considera usted acciones importantes i gloriosas?

¿Llegó a ellas la «O'Higgins» atrasada para tomar parte?

La contestacion es escusada, i lo único que seria de desear, es que no sea en adelante tan lijero i poco exacto para echar sombras sobre hechos i personas que no lo merecen.





## Bloqueo del Callao

---

La mayor parte de la jente que no ha visto de cerca esta operacion de guerra, debe imaginarse que bloquear un puerto debe ser algo parecido a cerrar un paso por medio de guardias, palizadas o algunos obstáculos que impidan el tránsito o pasada por un lugar determinado.

Realmente, el bloqueo tiene ese principal objeto, impedir la salida o entrada al puerto que se bloquea, i esto sólo puede efectuarse cuando el bloqueador concede permiso para ello.

A primera vista, parece que no fuese difícil, i que con poner allí unos cuantos buques, esa operacion estaria suficientemente bien desempeñada. Pero llevada al terreno de la práctica i teniendo que luchar con un enemigo vijilante, astuto i que siempre está al asecho para tender una celada o un ataque contra fuerzas inferiores, la cosa cambia de aspecto, i para que el bloqueo sea efectivo, es menester no descuidarse i mantener a firme una estricta i bien preparada vijilancia, para evitar la burla del bloqueo i a la vez los ataques sorpresivos que a cada momento deben esperarse de un enemigo descansado i que no piensa mas que en aprovechar con toda inteligencia la manera cómo burlar a sus guardianes.

Como en el país este servicio ha sido conocido a medias i de una manera mui jeneral, por las cartas, reseñas aisladas i parciales, sin llegar a formar un criterio cabal i un juicio exacto de las privaciones, peligros i sinsabores que durante meses i años han tenido que experimentar sus guardianes, sin que esos servidores hayan sido jamas remunerados, ni siquiera apreciados en su justo valor, para satisfacer en parte a esos servidores, que jamas pensaron en solicitar mas recompensa que el recononimiento de estos servicios i que la patria los tomase en cuenta como buenos.

Para los ciudadanos de la nueva jeneracion, que vienen llenando la fila de aquellos que van cayendo, como asimismo de los que aun quedan i que no conocieron esos sacrificios, voi a permitirme hacer una relación sencilla, pero verdadera de lo que fué el bloqueo.

El 5 de Abril de 1880, el almirante Riveros, con parte de la Escuadra, llegaba a la latitud del Callao, pero a bastante distancia para no ser apercibido desde tierra, ni de los vapores que por allí pudiesen traficar.

Antes de anoche, se destacó a las topederas «Janequeo» i «Guacolda», respectivamente, a las órdenes de los tenientes 1.<sup>os</sup> Manuel Señoret i Luis A. Goñi.

Estas torpederas debian avanzar, entrar sigilosamente al fondeadero del Callao, buscar a la corbeta «Union» i aplicarle un torpedo, para acabar con el poder marítimo movible del Perú.

Estas embarcaciones eran unos buquecitos largos, ájiles en su andar, pero mui débiles en su construccion i protegidos por una lijera cubierta de acero, que mas que proteccien era un remedo de tal, para tapar sus máquinas i tripulantes. Su principal armamento consistia en un par de torpedos de botalon, es decir, unos tarros de laton, conteniendo 50 libras, mas o ménos, de algodón pólvora, hechos firmes, en el estremo de unos botalones de madera, corredizos hácia adelante; de tal manera que cuando se zallaba éste hácia afuera, la punta con el torpedo se hundia en el agua unos dos metros, separándose de la torpedera unos tres o cuatro metros.

En esta posicion, el torpedo debia reventar automáticamente al chocar contra el costado del enemigo, o si no nó, a voluntad, por medio de una llave eléctrica manejada por el oficial comandante.

Con esta pequeña descripción, se comprenderá fácilmente la delicadeza, pericia i valor que se requieren para llevar a cabo esa

operacion. Primero hai que descubrir el enemigo, i sea o no visto por éste, acercarse hasta toparlo i entónces reventarle el torpedo.

Si le hacen fuego i lo reciben a balazos, no debe importarle, porque va prevenido i sabe que tienen que hacerle ese recibimiento.

Si es afortunado en llegar a aplicar el torpedo, con seguridad que, si no se hunde con su enemigo, quedará en el mejor de los casos, si no lleno de agua producida por la esplosion, con sérias averías en su proa, donde tambien rebibe parte de la concusion del torpedo.

Esa clase de operaciones se me figura un pigmeo con un puñal, que va a ultimar a un gigante.

Si da la puñalada, es posible que el gigante dé un manoton i concluya con el pigmeo, i si no da bien el golpe, ¿qué no haria el gigante con aquel insolente enemiguillo?

• Como decia ántes, las dos torpederas se destacaron e hicieron rumbo al Callao.

A poco andar, una densa camanchacha las hizo perder su contacto i cada una tuvo que marchar de su cuenta.

Señoret, perdiéndose en la neblina, no dió con el puerto; Goñi, aunque se vió sin su compañero, que en caso de apuro le habria servido de auxilio, siguió el rumbo de su comision.

Con el sijilo i silencio que el caso requeria, poco a poco fué entrando al puerto, vió los buques, se acercó a ellos, los reconoció mercantes; siguió adelante con el cuidado con que el gato va tras la laucha; hace rumbo hácia la dársena, donde sospecha debe estar la «Union». Toda la jente en la torpedera, en sus puestos de ataque; Goñi, convertido en ojos, los palanquines listos para botar el botalon a la voz de mando; el ingeniero en su máquina, con bastante presion i procurando no echar una chispa por su chimenea para no ser descubierto. Ya creian casi llegado el momento, cuando un bote pescador, atravesándose por delante, le fracturó un botalon enredándose en su proa. Goñi tomó a los individuos que iban en el bote, i, revólver en mano, los obligó a decirle donde estaba la «Union».

Se hizo un lado el botalon averiado i nuevamente se encaminó en busca de su enemigo; ahora sabia ya donde ir.

Avanza poco a poco en medio de la oscuridad; el italiano pescador le dice a Goñi: «allí está, señor». Goñi, nuevamente ordena estar listos; se acerca, ya está casi encima; ¡zalla afuera! ordena Go-

ñi, i el botalon se alarga i hunde en el agua; lista la máquina, todos en la torpedera aguantan el resuello esperando el resultado. Goñi, que avanza para dar la estocada, i una tremenda detonacion despierta a todo el mundo en el Callao.

La palizada con que la «Union» se habia circundado en prevision de estos ataques, hizo reventar el torpedo casi en el costado de la «Union».

Esta, que tambien tenia listos sus cañones i ametralladoras, tapó con una granizada a la torpedera, que ahora sin arma alguna, tenia que zafarse de aquel círculo de fuego en demanda del apoyo de la Escuadra.

Aunque la torpedera fué acribillada a balazos de rifle i ametralladora, logró eséapar con averías lijeras, i cuando llegó la claridad del dia, se replegó a su almirante, que a esas horas se avistaba en la boca del puerto.

Se hizo la notificacion oficial del bloqueo, i desde ese dia quedó establecido de hecho.





## Bloqueo i bombardeo

---

Es pasado el meridiano. Riveros, con media docena de buques, algunas torpederas i escampavías, a ancotes i calabrotos, están fondeados en el cabezo de la isla de San Lorenzo, manteniendo i haciendo efectivo el bloqueo del Callao.

Uno de sus buques, sobre la máquina, a media bahía i mas inmediato al puerto, monta la guardia.

Un vapor carbonero tiene atracados a un costado una corbeta i al otro una torpedera; ámbos reciben carbon.

Las maestranzas, tripulaciones i personal de los buques están en actividad i movimiento. Los no ocupados en trabajos de reparaciones, asolean los víveres, jeneralmente apolillados, i otras faenas, se les ocupa en ejercicios i tiro al blanco.

La preocupacion preferente de los segundos comandantes, es que nadie esté desocupado; este es el gran secreto para evitar el hastío i aburrimiento, i sobre todo, él trae beneficios para el servicio.

Pero ántes de las cinco, al toque de rancho, todo el mundo, de almirante a último grumete, va a tomar su frugal comida; se acercan las horas de peligro i vijilancia.

Con aproximarse el sol al horizonte, se nota que las chimeneas de los buques principian a humear, anunciando con ello que se activan los fuegos para salir a hacer la cotidiana ronda.

Casi con ocultarse el sol, el buque almirante hace señales de levar, i en seguida número 28, que quiere decir, tomar colocacion.

Tras de arriar esta señal, los buques se ponen en movimiento, i en cada uno de ellos se toca zafarrancho de combate.

Todo el mundo acude a sus puestos, se abre la Santa Bárbara, se carga la artillería i ametralladoras, se alistan las armas, municiones i todo lo necesario para rechazar los ataques de torpedos i dejar el buque en condiciones de defensa.

El comandante, con sus anteojos i abrigo, se alista para pernoctar en la casa del puente; los oficiales francos, a medio vestir i con su espada en la mano, listos para saltar al primer llamado; la tripulacion se recuesta al lado de sus cañones, cubiertos por sus frazadas i prontos para hacer fuego al menor amago.

En estas condiciones, los buques se acercan al puerto; las torpederas hacen el contacto con el enemigo, i los demas buques, de menor a mayor, se estienden hácia afuera, manteniéndose a cierta distancia unos de otros, para llevarse durante la noche haciendo líneas paralelas i concéntricas con el enemigo.

A ningun buque debe vérsese luz; sólo de cuando en cuando, al llegar el momento de virar para cambiar de rumbo, sólo entónces i rápidamente, se da el número con un farol chico de destellos.

A las asechanzas del enemigo, agréguese ahora las corrientes, camanchacas i neblinas tan frecuentes en esta rejion, i se comprenderá el peligro continuo en que se encuentran, i que hai que afrontarlo con los buques en movimiento.

Con mucha frecuencia acontecia que por las voces, en medio de la neblina, se conocia la proximidad de un buque amigo; otras veces casi encima uno de otro, tenian que maniobrar para evitar colisiones.

En los ataques o alarmas, para hacer incorporarse a los sirvientes de la artillería i que todo el mundo acudiese a sus puestos de combate, no habia necesidad de corneta; con que el oficial de guardia repitiese el toque del telégrafo de la máquina, bastaba para que ántes de un minuto estuviésen listos para dar fuego.

Con mucha frecuencia las torpederas, en su contacto, provocaban combates con los fuertes o embarcaciones enemigas, a las que habia que acercarse para auxiliarlas, si fuese necesario.

Toda la noche habia que mantenerse en esta excitacion nerviosa, hasta que la claridad del dia les hacia concentrarse nuevamente e ir a fondear a la isla.

Sólo entónces los comandantes podian bajar a sus camarotes, para dar descanso a sus nervios i preocupacion de vijilancia.

A las 9.30 se tocaba rancho para almorzar.

Este, jeneralmente, consistía en valdiviano, hecho con un mal charqui i rara vez acompañado de cebollas; papas con arroz, un pedazo de charqui asado i una taza de té puro, confeccionado con agua resacada, que en aquellos tiempos salia con un gusto aceitoso; leche condensada solíamos conseguir a la pasada de un vapor; pero la leche fresca ya no sabíamos qué gusto tenia, a que no la veíamos desde la salida de Valparaiso, que ya hacia mas de un año.

En la comida, la sopa, por ló jeneral, éra de arroz, con caldo sacado al charqui que iba a servir para el puchero, el que consistia en charqui, papas i arroz.

Despues de los porotos, que no faltaban nunca, se servia un pedazo de charqui asado, i para concluir, una taza de café.

Estos eran los únicos elementos alrededor de los cuales los mayordomos i cocineros tenian que aguzar sus inteligencias para haecer variacion en las comidas.

Los dias de regocijo eran cuando llegaba algun trasporte para la Escuadra. Este era portador de unos cuantos animales en pié, que nos permitian comer carne fresca por un par de dias; nos regalaban unos pocos barriles de agua de Valparaiso, para mejorar el té; nos refrescaban un poco los víveres, i mas que todo, nos traian correspondencia, para refrescarnos el alma con los cariños i recuerdos de las familias i seres queridos.

Al rato de recibir el Almirante la correspondencia, de todos los buques se iba a su bordo, a traer las tan deseadas comunicaciones; se hacia el reparto, i cada uno se encerraba en su camarote, para allí a solas gozar con esos recuerdos, i muchas veces humedecer sus pájinas portadoras de tantos afectos i cariños, únicos consuelos que venian a aminorar en parte los sufrimientos del interminable bloqueo.

Leidas las cartas, las mesas de las cámaras se hacian estrechas para dar cabida a la cantidad de diarios, alrededor de las que nos

reuníamos para devorarnos las noticias de Chile i hacer sus comentarios.

Los enemigos, por su parte, tampoco se dormían; i poniendo en juego toda su astucia e inteligencia, procuraban de cualquier manera tendernos celadas para echarnos a pique los buques.

El transporte «Loa», cayendo en una de estas trampas, se hizo atracar al costado una lancha cargada de provisiones frescas i de artículos tentadores para los hambrientos bloqueadores.

Pero estas provisiones no eran sino el dorado con que venía revestida la infernal máquina, que en poco mas de cinco minutos mandó al fondo del mar al hermoso transporte, con su comandante Peña i la mayor parte de su tripulación.

El capitán Pablo Ferrari, comandante del «Covadonga», por apoderarse de un bonito i bien pintado botecito, cayó también en la celada, celada que costó no sólo la pérdida del buque, sino también la de su comandante i casi toda su tripulación.

En las inmediaciones del fondeadero de la Escuadra, también se encontraban minas flotantes.

En una ocasión se divisó no a mucha distancia, una lancha entre aguas. El Almirante ordenó sacarla del camino i vararla en la isla; pero al chocar ésta en la playa, reventó en mil pedazos; era una gran mina.

Una de las veces que se llevaba a remolque para echar mar afuera unos maderos flotantes, también hicieron explosión.

Cuando vieron los peruanos que ya no nos tentaban sus cebos, i que tomábamos toda clase de precauciones para evitar estos peligros, quisieron ensayar otro medio para arremeter contra el buque jefe, i si no hubiese sido por el oportuno aviso dado por un oficial amigo de un buque neutral, con seguridad habríamos tenido que deplorar una gran desgracia.

La trampa consistía en hacer llegar al costado del «Blanco» una lancha a vapor, enarbolando bandera francesa, como que venía de la dársena, entonces propiedad de esa nacionalidad.

Esta lancha debía entregar al buque-jefe un oficio, i al separarse del costado para retirarse, por medio de un escape arreglado espresado, dejar caer de debajo de su quilla la máquina infernal, que por medio de un mecanismo de reloj, debía esplotar pocos minutos después.

Antes que llevasen a cabo esta estratagemá, nuestro Almirante comunicó a los buques neutrales que en adelante no permitiría llegar ninguna embarcación a su costado; i cuando quisieran comunicarse con él, lo hiciesen saber izando una bandera a su tope mayor, para enviar una torpedera a recibir a la neutral.

\* \* \*

El Almirante, para responder a estos actos de hostilidad, de cuando en cuando hacía sentir enérgica la voz de sus cañones.

El 10 de Mayo, por ejemplo, les dió un concierto a orquesta completa i mantuvo a los artilleros de los fuertes, bastante ocupados durante toda la tarde.

Ese día, todos los buques bloqueadores avanzaron contra los fuertes de la plaza i provocaron un combate a larga distancia.

En la población i fuertes se produjeron algunos incendios i desperfectos, i a bordo del «Huáscar», con su arrogante Condell, que quebrantó la consigna de la distancia, tuvo muertos, heridos, algunas averías, i una de ellas pudo haber sido de fatales consecuencias; un proyectil de grueso calibre chocó contra el costado por debajo del blindaje i de la línea de agua, perforando el forro exterior i llenando de agua un departamento longitudinal, que si penetra unas cuantas pulgadas mas, perforando el forro interior, habría llenado de agua el departamento de la máquina, i el buque. irremisiblemente, por su antigüedad de construcción, se habría ido a pique, i, dada la proximidad a que se encontraba de los fuertes, habría sido imposible recuperarlo.

El «Angamos», por su parte, todos los días con su nueva coliza de largo alcance, prodigaba a la «Union» encastillada dentro de la dársena, buenas tandas de disparos que, a pesar de su escondite, solían hacerle algunos daños.

Por la manera curiosa como se daban estas tandas, conviene hacerlo saber.

Como a eso de las 3 P. M., cuando el sol declinaba lo suficiente para rielar en el mar, el «Angamos» se acercaba a 4,000 metros de la dársena i tomaba colocación en la misma línea del sol con la «Union»; de esta manera, el blanco se alumbraba de lleno i se hacía

perfectamente visible para el «Angamos», mientras tanto a la «Union» i a los fuertes, el sol les daba de lleno en los ojos i no podian disparar.

Cuando esta ventaja principiaba a desaparecer, el «Angamos» se retiraba tranquilamente.

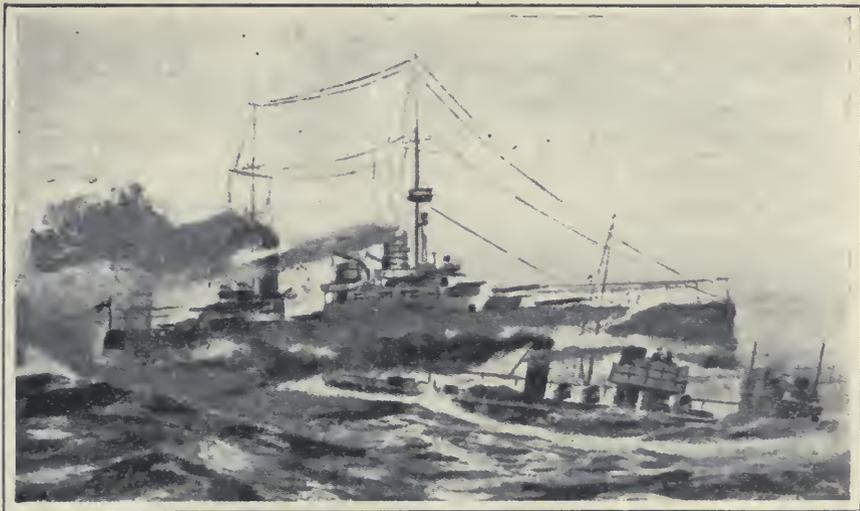
Para no perder proyectiles i que este bombardeo fuese eficaz, se elijió al capitan don Carlos Moraga, el mejor ojo de la Escuadra, para que todos los dias hiciese esta operacion. Era tal su precision, que la jente en el Callao iba a ver caer los proyectiles, porque nunca salian de un determinado círculo.

En una de estas ocasiones, cuando ya se iba a disparar el último tiro, el teniente Tomas 2.º Pérez pidió a Moraga que le diese ese tiro. Moraga entregó la rabiza a Pérez i se retiró al puente para ver el resultado.

Pérez, para no desdecir de los tiros de Moraga i para dejar bien sentado su nombre, puso el mayor cuidado i esmero, no queria quedar mal; cuando creyó llegado el momento, tira de la rabiza, i en lugar de ir el proyectil a su destino, reventó el cañon, partiéndose en dos; la caña i parte delantera cayeron al agua por una banda, i la culata por la otra mitad, llevándose i destrozando en su carrera al desgraciado Pérez i otros sirvientes de la pieza, fué a caer al agua por la otra banda, quedando en la cureña sólo los muñones con su anillo.

Desde ese dia, la artillería de la Escuadra se mantuvo silenciosa por algun tiempo, dejándose oír solamente de noche, los cañoncitos i ametralladoras de las guerrilleras del bloqueo.





Torpedera en alta mar acompañándose de un blindado

## Guerrilleras del bloqueo

---

Mas o ménos, ya hemos visto en qué consiste el bloqueo hecho con los buques grandes; asimismo sabemos cuáles han sido sus vicisitudes, peligros i desvelos.

Pero el servicio de las torpederas o guerrilleras, como ahora las clasificaremos, no lo hemos mencionado mas que someramente, siendo que él fué el mas duro, mas peligroso i eficaz para hacer el bloqueo positivo i verdaderamente efectivo, impidiendo, segun confesion de los mismos enemigos, la evasion de la «Union» i transportes.

Para ser justos, i que se aprecie en lo que valieron los sacrificios de esos abnegados, infatigables i valientes servidores, es necesario

hacer ver en qué consistieron, i al mismo tiempo dar los nombres de todos ellos para que la opinion pública, con su reconocimiento, considere ver en el pecho de los sobrevivientes el distintivo que se merecieron, ya que la Nacion no supo apreciarlos i premiarlos en la forma especial con que se premian esos servicios i que en cualquier otra Nacion se les habria dado ascensos i condecoraciones.

Las torpederas de aquel entónces, «Janequeo», «Guacolda», «Fresia», «Colocolo» i «Tucapel», eran embarcaciones ájiles en su andar, al rededor de 20 millas, hechas de acero, pero de construccion sumamente lijera, propias para efectuar operaciones inmediatas, pero no prolongadas.

De proa a popa cerradas con una delgada cubierta de acero, en forma lomo de ballena, resaltando a proa, a cierta distancia de la roda una torrecita, que era la de mando, donde se encerraban el timon, telégrafo i aparato para zallar i manejar los botalones donde iban los torpedos, que era en lo que consistia su principal armamento.

Mamparas trasversales las dividian interiormente en distintos compartimentos, instalando en ellos vivienda para la marinería, carboneras, calderas, máquinas, cámara de oficiales, etc...

La entrada a estos departamentos se hacia por unos escotillones redondos, de pie i medio de diámetro, con una tapa de resorte, que la cerraba herméticamente para impedir la entrada de las olas, que paseaban i reventaban sobre cubierta, como lo hacen contra las rocas de una costa, cada vez que estas embarcaciones navegaban en tiempo un tanto escarceado.

Con un poco de viento por la proa, el tráfico por cubierta era hasta peligroso, i siempre habia que hacerlo forrado en ropa encerrada, porque con seguridad tenia que ser bañado por las mares, i si se navegaba en rejiones frias, se usaban trajes especiales hechos de pelo de camello, para que así pudiesen resistir esas inclemencias.

Para comer, tenia siempre que hacerse con el plato en la mano, porque de otra manera los balances daban cuenta del plato i comida.

Para dormir, en la litera que acaba de dejar desocupada su compañero, que ha entrado en servicio, i que mas que litera parece ataúd,

había que acuñarse contra sus barandas para que los balances no lo arrojasen al suelo.

Con sol, la cubierta se caldea de tal manera que reverbera impidiendo al marinero descalzo soportar esa candente plancha, abajo los departamentos se convierten en verdaderas cámaras de baños turcos, donde a los cinco minutos se transpiraba mas que en los trópicos al rayo del sol.

En tiempos fríos pasa lo contrario.

Es tan sacrificada i anti-higiénica la vida en esos barquitos, donde nada se puede hacer sin asirse de algo para no caerse, donde las temperaturas son tan extremas i variadas, donde las comidas se hacen en forma tan irregular, que la esperiencia ha demostrado que, pasado cierto tiempo, la tension del sistema nervioso se excita de tal manera, que por lo jeneral, si ese servicio es mui prolongado, viene la enajenacion mental o la parálisis progresiva.

De ahí que en la Armada británica no se permite que ese servicio se ams de un tiempo fijo, que llega a tres meses como maximum.

Pregúntese ahora: ¿se tenia en aquellos tiempos en vista estos factores o algunas consideraciones especiales para con los que hacian ese servicio? Nó, señor, absolutamente nó; todas las tardes, las mismas torpederas, con sus mismos tripulantes, tenian que ir a la vanguardia, a observar de cerca, a ver i hasta agarrarse como perros con las lanchas enemigas, cuando lograban llegar a sus inmediaciones, importándoles un ardite el fuego de los fuertes o el estar en la misma boca del leon.

Esta vijilancia tenia que ser personal, activísima i sin descanso, a cada momento estaban sobre las armas.

Cuando amanecia, se acercaban a la Escuadra i allí sus tripulantes nuevamente se apertrechaban para séguir como la noche anterior, como la semana, como los meses anteriores, i hasta completar casi un año.

Eran innumerables los tiroteos i combates cuerpo a cuerpo, en que no sólo se producian sensibles bajas, sino que sus mismas embarcaciones, despues de reñidos combates, se hundian en el fondo del mar, llevándose en su seno las preciosas vidas de otros tantos valientes,

Para corresponder al bombardeo del 10 de Mayo, los enemigos quisieron dar un ataque de torpederas en la noche del 12; pero Señoret i Goñi, vijilantes como siempre en su «Janequeo» i «Guacolda», aunque contra fuerzas mas numerosas, les salieron al encuentro i trabaron con ellas un reñido combate, que duró algunas horas; la «Janequeo», en una de las trezaduras que tuvo con la torpedera «Independencia», recibió de ésta sérias averías, que la empezaron a sumerjir. Señoret ordena al timonel Manuel Henríquez gobernar



Manuel Henríquez

sobre el dique flotante, para salvarse; pero como la torpedera ya no podia seguir adelante i apenas gobernaba, casi a gatas llegaron a atracarse a una lancha de cabotaje, al lado de la cual se hundió la torpedera, teniendo sólo tiempo para saltar sus tripulantes i lle-

vando en su corazón el remordimiento de no haber salvado a dos compañeros gravemente heridos que se hundieron con su torpedera.

De allí, como pudieron, se atracaron a la chata «Callao», la abordaron i se hicieron dueños de ella. Como pudo, el doctor Oyarzun curó a sus heridos, i se preparaban para lo que podía venirles en seguida, que con seguridad era tener que caer como prisioneros; la chata sólo tenía un insignificante botecito que apenas daba cabida a cuatro personas.

Se estaba en estas incertidumbres, cuando se ve aproximarse un bote con un individuo.

Después de recibirlo i examinarlo con las precauciones del caso, se llegó a la conclusión que el individuo era un griego que, inducido por su esposa, iba a ofrecer el bote a esos valientes lidiadores para que salvaran sus vidas.

Esa mujer llevaba en sus venas la sangre de aquella pléyade de indomitables araucanos, que han dado su nombre a la flotilla de nuestras torpederas: era chilena.

Goñi, aunque solo, siguió el combate hasta poner en fuga a los enemigos, echándoles a su vez a pique la «Independencia» i tomándoles ocho prisioneros.

Desde el día siguiente, los peruanos, que tenían a la «Janequeo» hundida en sus aguas i bajo el fuego inmediato de los fuertes, principiaron a trabajar activamente por reflotarla i aumentar sus fuerzas con un valioso elemento.

Nosotros tampoco nos dormimos, i cuando se vió ese peligro, se comisionó al «Huáscar», «Guacolda» i al buzo Juan Soverny, para que fuesen a rastrear la «Janequeo» i reventarle una mina para destrozarla ántes que la aprovechase el enemigo.

El timonel Henríquez, vendado i herido como estaba, salió de la enfermería para servir de práctico en tan delicada comision.

Después de algun rato, se dió con la «Janequeo», que ya estaba estroada por los enemigos, i el buzo Soverny se alistó para bajar con la mina i cables eléctricos i colocarla dentro de la torpedera.

Cualquiera que sepa lo delicado que es el trabajo de buzo, comprenderá fácilmente que la vida de esos hombres pende de un pelo;

un estorbo en la bomba de aire, un enredo cualquiera, ántes de medio minuto puede causar la muerte del buzo, i ellos mas que nadie comprenden ese peligro.

¿Quiere usted, lector, saber cuál fué la última palabra de Sovereign cuando se le ponía la escafandra para hundirse en el agua a fin de colocar la mina?

Esa palabra fué la de un chileno.

«Si vienen los enemigos a atacar i se ven obligados a abandonarme para combatir, corten la manguera i cumplan con su deber, que yo tambien lo cumpliré en el fondo del mar».

La mina se colocó dentro de la «Janequeo», salió el buzo, se retiraron las embarcaciones i un apretón del boton eléctrico la destrozó en mil pedazos.

Henríquez, casi llorando, dijo: ¡Pobre mi buquecito!

Ese buzo i combatientes habrían obtenido una Victoria Cross si hubiesen estado al servicio de Inglaterra; pero como estaban al servicio de Chile, los que los dirijian se olvidaron no sólo de recomendar sus hazañas, sino hasta del nombre de esos héroes.

---

Un amanecer, bajo densa neblina, Alvaro Bianchi, mandando la «Fresia», mui cerca de la dársena, combatía con los enemigos; de improviso se descorre la neblina i de súbito le viene encima un diluvio de proyectiles de los fuertes i torpederas.

En la corta distancia a que se encontraba, hacían de ella un blanco seguro; la acribillaron, hirieron mortalmente al aspirante Morel i otros tripulantes, i en su forzosa retirada, le metieron bajo la flotacion un proyectil de 70 libras que la inundaba rápidamente.

Las compañeras la auxiliaron para remolcarla fuera de la zona peligrosa; el «Toro» i «Princesa Luisa» la tomaron entre los dos para ponerla a salvo; pero todo fué inútil, i ántes de llegar a la isla, se hundió llevando a su bordo a los injenieros, que hasta el último no abandonaron su puesto, trabajando en las bombas de achique.

Cuando se reflotó, se encontró a los infelices injenieros en actitud de forzar la tapa escotilla, buscando su escape; pero probablemente la presión del agua se los impidió.

---

A las postrimerías del bloqueo, las pobres guerrilleras ya no daban más de sí, i para poder limpiarlas i repararlas, se improvisó un varadero en la isla.

La «Guacolda» estaba de descanso i limpieza en el varadero.

Los enemigos vieron en esto una oportunidad propicia para dar un golpe de mano: aprovechando la noche oscura, una flotilla con fuerzas de desembarco i haciendo de jefe la «Urcos», aprovecharon la ausencia del fondeadero de los bloqueadores, pretendiendo desembarcar para inutilizar la «Guacolda».

El escampavía «Princesa Luisa», que rondaba el varadero, dió la alarma, a cuyo llamado vino la «Fresia», mandada por el guardiamarina Recaredo Amengual, que sólo, trabó combate con toda la flotilla enemiga, obligándola a retirarse.

Después de dos horas de combate a uno i otro lado, con el botalon roto, el timon averiado i todo aeribillado, al amanecer, se replegó al fondeadero.

La pobre «Fresia» llegó a la casa como un perro acuadrillado; cojo, tuerto i lleno de mordeduras.

El comandante, que en ese día hacia de jefe del bloqueo, probablemente no conociendo lo que es el servicio de torpederas i quizás tampoco lo que es haber estado más de dos horas peleando por la vida bajo un mortífero fuego, recibió mal a Amengual i le ordenó que volviese sobre el enemigo; Amengual le contestó que su timon estaba malo, roto el botalon i todas las municiones agotadas; pues, señor, a pesar de pruebas tan elocuentes i decidoras que justificaban el comportamiento de Amengual, tuvo que reemplazar las municiones i a medio reparar las averías, salir nuevamente tras el enemigo, que ya felizmente se había metido en su escondite.

Desgracias personales no las hubo, i, cosa curiosa, al pasar la lista de las tripulaciones en ese día, en lugar de haber disminución, su número se había aumentado en uno.

Con el ruido i alarma del ataque, una cantinera que en la isla se habia establecido para lavar ropa de oficiales, dió a luz un hijo varon, al que el capellan, con todas las formalidades del caso, i siendo padrino el jefe de su guarnicion, le echó el agua bautismal, dándole por nombre San Lorenzo, en recuerdo de esta isla; pero el San Lorenzo nacido allí, bajo el ruido de las balas, no fué un San Lorenzo mártir, sino un Lorenzo victorioso.

---

Los episodios i combates contados en esta narracion, fueron los principales; todos los pequeños encuentros, estratajemas i argucias de que se valian para llamar la atencion i hacer salir al enemigo de su escondite, fueron innumerables, i entre los oficiales que hicieron este trabajo, a mas de los ya nombrados, hai que contar a Víctor M. Donoso, Eduardo Riquelme, Silva Varela, i como aspirantes, Oscar Señoret, García Pica, David Rodríguez i Roberto Goñi, hoi jeneral del Ejército.

Mister Whright, como ingeniero, puede tambien decir con orgullo: Yo tambien me hundí en la «Janequeo» junto con Señoret i sus valientes compañeros.

Antes de concluir, me hago un deber en volver a nombrar al marinero Manuel Henríquez.

Este sujeto es un chileno, con el verdadero tipo araucano, i por su constancia, firmeza i valor, no desdice su tipo con la sangre que lleva en sus venas.

Salió de Valparaiso en la «Janequeo», sirvió en ella noche a noche al lado de Señoret, hasta que se hundió.

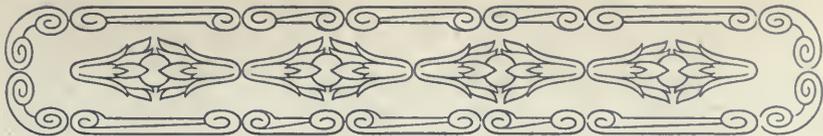
Despues que mejoró de sus heridas en ese encuentro, nuevamente se le ve manejando el timon en la «Fresia», haciendo de esta manera un servicio de mas de un año bajo la cubierta de esos matadores barquichuelos.

Ahora Henríquez está viejo, achacoso i estirando la mano a sus directores para que se le dé un retiro apropiado a sus servicios, poder comer un pan i dar descanso a sus fatigados i enfermos huesos,

Señores directores, compadézcanse de ese servidor i no se olviden que tambien él en su baja esfera, contribuyó en gran parte para que Uds. conquistasen los galones que ahora lucen con orgullo, mientras el pobre Henríquez llora miseria e implora caridad.







## A cortar el telégrafo

---

Durante la campaña del 79, tan pronto como se establecía el bloqueo de algun puerto, una de las primeras medidas que se tomaba era cortar el cable, para de esta manera cortarles tambien la comunicacion telegráfica, esta operacion, por lo jeneral, duraba algunos dias; era menester hacer el rastreo fuera del tiro de las baterías de tierra, i por consiguiente, la rastra tenia que echarse en mucho fondo i manejar la operacion con tino, para observar el momento preciso en que se cojia el cable, para parar la máquina i no cortar el cable con que se trabajaba, i quizás tambien tronchar el cable, lo que dificultaria aun mas la operacion, porque si éste se cortaba, sin notarlo los de abordo, lo que es fácil pase desadvertido, se seguiria la operacion, debiendo trasladarse a otro punto para iniciarla allí.

Iquique, Arica, Mollendo i Chorrillos, quedaron sometidos a la incomunicacion marítima; pero desgraciadamente para nosotros, les quedaba aun el telégrafo terrestre, por medio del cual la corbeta «Union», en las caletas al norte de Mollendo, se noticiaba de la posicion de los bloqueadores, para lanzarse en incursiones que no le fuesen peligrosas ni difíciles para burlar a los bloqueadores.

Los oficiales, que en esos pesados, monótonos e interminables bloqueos vijilaban i escudriñaban lo que ocurría en el puerto i sus vecindades, aguzaban sus sentidos para descubrir alguna novedad o

discurrir algun plan de desembarco, operacion terrestre, o algo que en caso necesario los hiciese salir de aquella desesperante inactividad.

El comandante, de cuando en cuando, en las veladas, acompañaba en su solitario turno, en el puesto, al oficial de guardia, i ámbos solian compartir ideas o planes sobre esto o aquello, de lo ocurrido o con probabilidades de ocurrir; en una de estas ocasiones un teniente, en medio de sus meditaciones, acompañado del empuje de su juventud, planteó a su jefe el siguiente plan:

—¿No cree usted posible, mi comandante, que en un dia propicio hiciéramos en la caleta Manzano, al norte de Mollendo, un rápido desembarco con nuestros marineros, hasta llegar al telégrafo, que está a un par de kilómetros de la costa para echar abajo postes i substraer aisladores, para cortar ese telégrafo que tantas utilidades presta al enemigo?

El comandante Montt, que era este jefe i que comandaba la «O'Higgins», le clavó los ojos al teniente, i retorciéndose el manoseado bigote, se sonrió diciéndole:

—Realmente es mui practicable, pero a la vez peligroso, hai fuerzas enemigas a las inmediaciones que podrian hacer mucho daño a los desembarcados.

Parece que este plan le quedó haciendo cosquillas al comandante, porque cada vez que subia a cubierta, i sobre todo cuando nos acercábamos a aquella caleta, lo cual ahora era con mas frecuencia, sus jemelos trabajaban asiduamente hácia el punto indicado por el teniente.

El teniente, que de reojo observaba a su jefe en este escudriñeo, se decia en sus adentros.

—Rico, ya está caido; el dia ménos pensado, rataplun, allá vamos a tener una entretencion.

No dejaba de tener razon este subalterno; un dia que el transporte «Amazonas», comandado por el capitan J. Molinas, vino a acompañar a Montt en su bloqueo, ámbos jefes trataron el plan, lo encontraron bueno, i sin mas ni mas, resolvieron ir adelante con los faroles.

Una tarde, despues de la comida de la jente, es decir, despues de aquella lejendaria operacion, que Prat con su laconismo i alto significado grabó en el cerebro de todo chileno, ántes de emprender

una operacion, tambien en ese pequeño raid, se tuvo presente, i Montt en idéntica señal preguntó a Molinas: ¿comió la jente?

Para no llamar la atencion del enemigo, durante algunos dias los dos barcos perezosamente se les hacia revolver sus cascotes en la cercania de la caleta Manzanos, arriándose siempre embarcaciones para hacer ejercicios de boga, i así despistar a los vijilantes terrestres. Pero en uno de estos dias la boga se cambió en otra cosa, tres botes grandes, a mas de su dotacion de bogas, embarcó veinte hombres armados i con material de zapa; cada uno de estos grupos iba a cargo de un oficial. Estos eran: Dionisio Olavarría, Silva Palma i el guardia marina Avelino Rodríguez.

El ejercicio de boga, que simuladamente hacian, de repente se interrumpió, i los tres botes clavaron sus quillas en la playa; Dionisio Olavarría trepó un montículo a media distancia, entre la playa i el telégrafo; éste, a mas de ser punto de observacion, debia servir de repliegue para los otros dos, en caso necesario; Silva i Rodríguez siguieron adelante, hasta llegar al telégrafo, i allí se bifurcaron: uno corrió al sur i otro al norte, en su operacion destructiva; todo anduvo bien i sin inconvenientes. El enemigo no daba señales de vida. Destruídos un par de kilómetros i a la hora convenida, se hacia el repliegue sobre Olavarría; mas, ántes de haber ejecutado la reunion, una redoblada descarga de fusilería, de las quebradas inmediatas, i desde su escondite, nos prodigó con furia un piquete enemigo ¡Adios mi plata! Esta no es con nosotros, nos dijimos, i como ya la mision que llevábanos estaba concluida, mas que lijero emprendimos las de villadiego, para tomar nuestras embarcaciones. La «O'Higgins» i «Amazonas», que no estaban mui léjos i vijilaban con escrupulosidad, rompieron sus fuegos en nuestra defensa, hasta dejarnos en salvo de tan intempestiva lluvia; esa noche, a bordo de los bloqueadores, fué de risas i jarana, en medio de los rollos de alambres i aisladores, que nos servian como trofeos de esa jornada





## MORRO SOLAR

Vista tomada el mismo día del combate



Regimientos Coquimbo i Melipilla  
detenidos por ametralladoras  
enemigas

«O'HIGGINS»

«PILCOMAYO»

«BLANCO»

«COCHRANE»

## Con don Patricio Lynch

DE LURIN AL CALLAO

El 11 de Enero de 1881, cuando el jeneral Baquedano estaba dando remate a los últimos preparativos de su Ejército para marchar sobre Lima, el Almirante Riveros, con parte de la Escuadra, vijilaba los trasportes i ayudaba a esos preparativos en la caleta de Curayaco.

A la 1 P. M., de ese día, una señal del buque jefe ordenaba a la «O'Higgins» se enviase a su bordo al teniente Silva Palma; el Almirante lo necesitaba.

Esta clase de llamados a oficiales subalternos son mui significativos: ellos vienen jeneralmente aparejados de una raspa, un arresto o alguna comision de importancia.

Inmediatamente que se me comunicó la orden i mientras me calaba mi levita i espada, principié a hacer un exámen de conciencia, par ver si descubria el objeto de llamado tan perentorio.

Llegando al buque insignia, fuí llevado por el ayudante a presencia del Almirante, i aun no podia adivinar qué chubasco me iria a venir encima.

Al entrar a la cámara, el viejo Almirante detuvo su paseo al ser anunciado, i tranquilamente me miró. Mientras tanto, yo me sentia un ajusticiado, i no veia las horas de salir de la curiosidad. Al fin sonó la voz del Almirante: pero esta vez no la sentí cavernosa i aluecada, como lo era, sino que, por el contrario, me pareció clara i sonora, como un clarín cuando llama a sus puestos de combate.

—Vea teniente, me dijo; el jeneral Baquédano me ha mandado una comunicacion, en que, a pedido de don Patricio Lynch, jefe de la 1.<sup>a</sup> Division, me manifiesta que usted sea enviado a tierra para incorporarlo a esa Division como ayudante i como jefe de señaleros para comunicar con la Escuadra.

Casi doi un brinco; un golpe eléctrico no me habria hecho mas efecto; de pies a cabeza sentí una corriente, que por poco se me cae la espada de la mano.

—Qué dice, teniente, ¿está preparado i listo para desempeñar esa comision?

—¡Mi Almirante! No sólo estoi preparado i listo, sino que me siento orgulloso de que se haya fijado en mí, para honrarme con esta distincion.

—Entónces, teniente, manos a la obra i felicidad.

Una vez en cubierta, hice llamar al maestre de señales, Jorje Sibbald, antiguo marinero de la Armada británica, con el objeto de imponerlo de mi comision i ponernos de acuerdo, ya que él tenia que recibir mis mensajes.

Como me preguntara qué señales iba a usar, le contesté que llevaria una bandera grande para hacer destellos a larga distancia, i un juego de banderolas para semáfora a corta distancia.

A las 3 de la tarde, acompañado del aspirante Ernesto Herrera i grumete Padilla, desembarcábamos en Curayaco, apertrechados de anteojos, banderas i una frazada, por todo equipo.

Allí buscamos al señor Bascuñan, jefe de bagajes, a fin de que nos diese cabalgaduras para incorporarnos al Ejército.



Teniente Silva Palma



Esto no era mui fácil, porque ya todos esos elementos de movilidad estaban al frente; sin embargo, con un poco de majadería, conseguimos un mal caballo, una mula i un burro.

Aunque éstas «embarcaciones» no eran homogéneas ni mui elegantes, tuvimos que aceptarlas i preparar sus aparejos, para hacerlas navegar en convoi, de la mejor manera que nos fuese posible.

Antes de las 4, ya zarpaba de Curayaco ese escuadron de caballería de marina.

Hubiera pagado por que un fotógrafo hubiese dejado constancia de esos risueños centauros.

Cuando varios buques heterojéneos i de distinto andar marchan en escuadra, el andar debe regularse por el del mas porro, i como en éste el mas despacioso era el burro, tuvimos que amoldarnos a su lenta marcha.

Antes de las 5 llegábamos al campamento, i por ese laberinto de carpas i ramadas, tuvimos que ir en busca del cuartel jeneral, para presentarnos al comandante en jefe.

Aquello fué una via-crusis; no habia uno que no nos lanzase una cuchufleta.

Uno decia: —Mira hom, meté el timon al otro lao, que te vais yendo a la bolina.

Otro por allá: —Abájate los pantalones, que ya las canillas van pareciendo obenques.

Al fin llegamos donde el jeneral Baquedano, i tambien este señor tuvo una sonrisa para la *sui generis* caballería.

Me apée del caballo i me presenté al jeneral.

Como la Escuadra en ese momento disparaba algunos cañonazos, Baquedano, un tanto contrariado, me preguntó:

—¿Qué son esos cañonazos?

—La Escuadra que tira al blanco, mi Jeneral.

—Malo... malo, cañonazos, cañonazos, prevenir enemigo.

De allí me trasladé a la tienda del jefe de la 1.<sup>a</sup> Division, a cuyas órdenes debia servir.

Don Patricio Lynch recibió afablemente a su antiguo colaborador en la espedicion merodeadora al norte del Perú, i al saludarme, me dijo:—«Por ahí anda el señor Acland, 2.<sup>o</sup> comandante del buque almirante ingles; vea modo de encontrarlo para que se acompañen».

Después de buscarlo por aquí i por allí, llegué a la carpa del inglés; golpeé a la puerta i pregunté si estaria ahí el señor Acland.

Un británico alto i bien plantado, me miró fijo, i por contestacion me hizo la siguiente pregunta: —¿I es Ud., señor Silva, quien pregunta por Acland? ¿No se acuerda Ud. que con Nicholds, Foot i otros, en mi casa en Portsmouth, teníamos de cuando en cuando nuestros conciertos, i que Ud. nos acompañaba con su violin?

Un fuerte abrazo unió nuevamente a estos antiguos amigos, que ahora iban a oír juntos un concierto de mui distinta índole, en que bien podian cortarnos las cuerdas del instrumento de nuestra existencia.

#### 12 DE ENERO.—GRAN DIA

El estrecho valle de Lurín, entre sus márgenes i en mil rústicas i caprichosas viviendas, encerrado tenia a mas de 23,000 chilenos.

Todos estos hombres, que vivieron al amor de su hogar, hasta que el clarín guerrero los llamó al cumplimiento de su deber, deben haber regado con lágrimas el regazo de una madre o de una esposa, i muchos de ellos humedecerian con sus labios la frente de un tierno pedazo de su corazon, meciéndolo en su cuna, quizas para no verlo a ver mas, después de darle el abrazo de despedida.

Esos 23,000 hombres que, por cerca de dos años han venido, paso a paso, atravesando desiertos, sufriendo hambres i toda clase de privaciones; esos hombres a quienes el rigor de la disciplina ha tenido encuadrados dentro de su ríjido márgen, han casi perdido la nocion del placer i de la alegría; siempre la lista, siempre el esforzado ejercicio i enseñanza militar. No hai mas vida para él que la corneta i el campamento.

No sin razon se les ve, por lo jeneral, taciturnos, sérios i pensativos. Lo único que de cuando en cuando viene a amortiguar ese sórdido sufrimiento, es el soplo de consuelo, de aliento, que en brazos de la esperanza i en forma de misiva, les envian aquellos seres queridos que a toda hora ruegan por su vida i su fortuna.

La tarde del dia anterior i la mañana de ese, el cuartel jeneral debe haber sido testigo de opiniones i discusiones; pero en el lenguaje lacónico i militar del Jeneral, siempre se percibió una determinada i fija resolucion, hasta que en ese famoso dia, apretando en

su mano izquierda el asunto de su absoluta responsabilidad, i en su derecha la espada con que debia hacer imperar su voluntad, abrió sus labios para, a la sola voz de ¡en marcha!, electrizar a esos 23,000 corazones, que hasta ese instante estaban como adormecidos.

Desde ese momento, el tranquilo campamento se convirtió en un enjambre de locos; las bandas de músicos, los tambores i cornetas, todos, i por todas partes sonaban las dianas i canciones nacionales; los enfermos i heridos sanaron, todo el mundo se alistaba; unos limpiaban cuidadosamente sus rifles, otros contaban i afianzaban sus municiones; unos corrían por aquí, otros por allá, no habia enojados, todos se reían i abrazaban, sobre todo aquellos que habian tenido ántes algun digustillo, i para complemento de alegría, no tardaron en pegar fuego al laberinto de rucas, que ántes les habia servido de abrigo i de albergue.

¡Qué cuadro más grandioso i patético, qué esplosion mas exuberante de patriotismo; el corazon se sentia henchido i orgulloso de poderse contar entre el número de esos valientes; a cada paso se veían ojos humedecidos de hermanos, amigos i compañeros que se despedían!

Este cuadro no se puede pintar, ni describir; era un cuadro interminable i no habrá tela, ni pluma que puedan, que hagan sentir como se siente viendo la realidad.

A las 5.30 de la tarde, ya la 1.<sup>a</sup> division concluía de pasar el puente de Lurin, i un poco al norte de su ribera se le hacia formar en tres grandes pelotones o escalones esceptuando el Coquimbo i Melipilla, que se les destacó, para que independientemente marchasen por la playa hasta llegar al asalto del Morro Solar, cuando les fuese el momento oportuno.

Antes de dar la órden de marcha, don Patricio observó personalmente que su tropa estuviese bien formada conforme a su plan, dispuso lo conveniente para que no se tocase corneta, no se diese voces de mando, no se encendiese fósforos, i no se metiese ruido de ninguna especie, que pudiese anunciar al enemigo nuestra proximidad.

Entre estas disposiciones tambien cayeron las mulas i burros, haciéndoles retirarse a retaguardia de la caballería para que con sus sonoros cantos no fuesen a denunciar en el momento mas delicado.

Cuando ya se cercioró de que todo estaba provisto i en buen orden, se colocó delante i al medio de los escalones, como quien se coloca adelante en el puente de mando de un buque.

Don Patricio debe haberse hecho cuenta de que aquello era un buque i como tal queria manejarlo.

Sacé su reloj i adelante! Aunque la marcha era pausada i con desahogo, ninguno salia de su formacion; pareciendo el conjunto un movimiento en el campo de maniobras i no una marcha contra el enemigo.

A los tres cuartos de hora, ¡alto, a tierra! i desde el jefe hasta el último tambor, estiraba i descansaba sus músculos sobre esa sábana de arena.

Un cuarto de hora de descanso, i nuevamente adelante.

Aquello era matemático, era realmente una navegacion; nadie salia de sus puestos, esceptuando el movedizo i activo coronel Urrutia, jefe de Estado Mayor, que con sus ayudantes iba por uno i otro lado en observacion de las patrullas de descubierta i que se cumpliese con las órdenes dadas.

Poco despues de las 12 P. M. se hizo el alto final, el alto del resuello, para dar el asalto en buenas condiciones de descanso.

A las 3, mas o ménos, cuando ya la tropa estaba bien descansada i desprendida de los pesos i prendas inútiles, don Patricio llamó a su alrededor a todos los jefes de cuerpo.

Momento supremo, señores, les dijo; allí, al frente, tras de esos tres montículos, está atrincherado el enemigo, i para asaltarlo, las fuerzas se distribuirán de la manera siguiente: el 2.º i el Colchagua atacarán el cerro de la derecha, el Atacama i Talca el del medio, i el Chacabuco con el 4.º el de la izquierda; la marcha se hará con el mayor silencio posible i el fuego no se romperá en ningun caso antes de los 300 metros.

Momentos despues desplegadas las fuerzas en líneas de combate, rompian la marcha, en busca de la muerte o de la gloria.

Es de imaginarse la sensacion que aquello produce, ver cómo 9,000 hombres en completo silencio, no sintiendo mas que el trac-trac de las botas i el tric-tric de los yataganes al ir marchando cuesta arriba contra aquel atrincheramiento, donde un enemigo oculto los espera para ultimarlos; tengo la plena seguridad que al mas va-

liente, le tiemblan las espuelas i siente helársele la sangre en las venas.

A las 4.50 se despejó la incógnita del silencio, trabándose el combate en toda la línea de la 1.<sup>a</sup> division.

Don Patricio en esos momentos, debe haber pensado lo que Nelson dijo en el puente *Victory*, cuando hizo entrar en combate su escuadra en Trafalgar: «pegarse al costado de un enemigo hasta rendirlo o hundirse con él».

«Ya yo no tengo nada que hacer, ahora cada uno sabrá cumplir con su deber».

Poco despues de las 5.30, nuestra ala izquierda montaba i tomaba la trinchera i fuerte artillado del ala derecha del enemigo.

Don Patricio tambien llegaba casi al mismo tiempo.

Las fuerzas del centro i derecha seguian batiéndose i ascendiendo, sin que los enemigos largasen sus trincheras.

Los cañones recién abandonados por el enemigo en su trinchera, quedaron listos i con un buen surtido de municiones, yo como aficionado al arma no pude resistir, me tenté, i bajándome del caballo, a pulsos saqué un cañon de la tronera, lo cargué i, apuntándolo ahora por el flanco, principié a hacer fuego sobre las otras trincheras que aun se resistian.

La cosa iba a pedir de boca, a pesar de la granizada que caia alrededor, hasta que uno de mis fogonazos prendió fuego al armon del cañon siguiente, produciendo una gran esplosion. Don Patricio que estaba tras la trinchera, creyó que yo habia volado i dijo: voló Palma, i como le contestase negativamente, me dijo: bueno siga entónces.

Momentos despues, como a las 6, ya todas las trincheras atacadas estaban en nuestro poder; se ordenó a los cuerpos cargarse hácia la izquierda para seguir con el empujado Morro Solar i Salto ¿el Fraile, que aun estaban a alguna distancia i cuesta arriba hácia el norte.

Poco ántes de las 6 A. M. el fuego de la artillería, que la escuadra habia iniciado sobre el Morro Solar, fué detenido por una órden comunicada desde tierra por señales, a una distancia como de cinco mil metros. Señal que fué tomada por Sibbald en el buque-jefe ántes de los cinco minutos de principiada.

La ascencion al Morro se empezó con empuje, pero sin éxito; el fuego enemigo i la configuracion del terreno obligaron a retroceder a nuestros soldados, i los enemigos saliendo de su atrinchera- miento, bajaron tras los nuestros, hasta que la presencia de la reserva, a cargo de Aristides Martínez, i la artillería de la 2.<sup>a</sup> division, que por el valle desde San Juan venia amenazando encerrar a Chorrillos, obligó al enemigo a ceder en toda la línea.

Poco despues de medio dia bajamos al pueblo de Chorrillos, donde el jeneral Baquedano, en la casa de Pezet, recibió a todos los jefes superiores para conferenciar sobre la jornada.

Poco ántes de anochecer, gran número de soldados diseminados en ese Versalles de Lima, se desenfrenaban en las libaciones que esos ricos i bien ataviados palacios, brindaban a discrecion a nuestros sedientos i victoriosos soldados.

Al caer el sol, ya Chorrillos ardía por las cuatro puntas i durante toda la noche se vió convertido en descomunal hoguera, en medio de tiroteo loco i el desórden mas tremendo.

Dia 14, dia triste; las tropas sin comer desde la salida de Lurin, apresuradamente se amunicionaban i reorganizaban para afrontar cualquiera emergencia del momento.

La Escuela de Cabos, gran edificio cuadrado de dos pisos, estaba repleto con miles de prisioneros i sus custodias, a mas de los dos mil heridos que de momento en momento aumentaban de una manera alarmante.

Todos los médicos del Ejército y Armada eran insuficientes; por mas que trabajaban, no tenian tiempo para dormir ni echarse un bocado, para poder hacer las primeras curaciones a los heridos que a cada momento llegaban por docenas.

\*  
\* \* \*

Dia 15. La 3.<sup>a</sup> division se desplegó frente al ala derecha del enemigo, atrincherado en sus bastiones, zanjas i tapias aspilleradas que afirmaban su ala derecha en la ribera del mar.

La 1.<sup>a</sup> division, amontonada en la carretera de Barranco, hacia un pequeño descanso para continuar su despliegue.

Don Patricio no se descuidaba; se trepó sobre el techo de una casa, i desde 400 metros, antejo en mano, observaba con recelo los

movimientos del enemigo, hasta que el repentino i brusco rompimiento del armisticio, lo obligó a bajar apurado para desplegar su division i hacerla entrar en combate.

Desde la esquina por donde la division torcia a la derecha, allí estaba don Patricio, apurando el destile; el batallon Quillota, recién desembarcado ese dia, se incorporaba a la division para recibir su bautismo de fuego; en el momento que torcia por esa esquina, una granada de grueso calibre, disparada de los bastiones, reventó sobre nuestras cabezas, i tras la esplosion, se ve a don Patricio empinarse sobre los estribos, i con gorra en mano, dar un sonoro ¡Viva Chile! que entusiasmó i contaminó a los quillotanos.

El valiente i buen soldado Lagos, comprendiendo la gran importancia que tenia la defensa de la posición confiada a su cuidado con la 3.<sup>a</sup> division, no permitia perder una pulgada de terreno, i aunque las filas eran diezmadas i raleadas, sin embargo no faltaban émulos de los caidos para reemplazarlos con igual heroismo, gracias a esta tenaz resistencia, reforzada por el fuego de la Escuadra i del despliegue de la 1.<sup>a</sup> division, se pudo contrarrestar la sorpresa enemiga.

A la caída de la tarde, cuando la victoria estaba ya decidida en nuestro favor, un fuerte enemigo de la izquierda, artillado con gruesos cañones, hizo reventar una gran mina, que voló por los aires toneladas de tierra.

Don Patricio, al ver aquello, ordenó al teniente Silva que fuese, acompañado con un piquete de tropa, a clavar los cañones para concluir de inutilizar el fuerte.

Vino la noche, i cada uno durmió o pernoctó donde estaba.

\*  
\* \*  
\*

El dia 18, el jeneral don Cornelio Saavedra, como jefe militar de Lima, con su Estado Mayor, se acercó a la carretera del Callao, para recibir i despachar a Lynch, que con su primera division, debia marchar sobre el Callao para tomar posesion de ese puerto.

Los rejimientos, baterías i escuadrones en correctas columnas de honor i con la firmeza i arrogancia del soldado victorioso, al pasar frente a sus jenerales, hacian la admiracion de cuantos presenciaron aquel desfile.

En el día, cuando al són de músicas especiales se hace destilar nuestro Ejército frente a autoridades superiores, los soldados brillan en limpieza i compostura; cada boton es un espejo, los trajes, las botas, todo es flamante, sin desdecir uno de otro. El pelo igualmente cortado, los mostachos levantados i amantillados como unos verdaderos Guillerminos.

Realmente, esas paradas hacen honor a la organizacion militar que da esos resultados. I así como estas paradas reflejan el espíritu de orden e instruccion, aquel desfile de la primera division reveló no sólo el espíritu de orden i disciplina, sino que hizo ver i probó al mundo entero lo que puede i lo que vale el empuje del patriotismo chileno.

Esos soldados no iban afeitados ni amantillados, pero en cambio iban negros i tostados por las privaciones de una larga campaña i por el fuego de dos titánicos combates.

Sus trajes no relucian, pero en cambio iban cubiertos por el polvo de la victoria, i muchos de ellos agujereados o rotos por proyectiles que respetaron sus existencias.

Esos soldados no hicieron temblar el suelo con su paso de parada, pero en cambio con el patriótico latir de su corazón, de uno a otro confin, hicieron temblar la tierra que fué nuestra enemiga.

Concluido el desfile, despues de un corto alto, emprendimos camino del Callao. Era ya necesario llegar a un cuartel, a un campamento donde poder dar un buen descanso a nuestros pobres rotos, que hacia tantos días que no comian, ni aflojaban sus correajes, siempre con el arma al lado i listos para sacrificarse; en fin, con esta última jornada al Callao, ya divisábamos un posible desahogo.

Cuando concluyó de desfilarse la division i al ponerse en marcha, don Patricio divisó un alférez de caballería que, con avidez, se comia una cebolla cruda. Como ya el hambre nos iba apurando, don Patricio no pudo resistir aquella tentacion, i me dijo consiguiese de ese señor una cebolla para él.

El alférez me alargó una, i don Patricio, amigablemente, la compartió conmigo.

Sin pan ni sal, sin mas aliño que el hambre, aseguro la encontré deliciosa, i me habria comido media docena como quien come dulces de la Antonina Tapia.



1.ª Division en marcha sobre el Callao



Al ponernos en marcha, se nos incorporó el señor Ministro de Guerra, don José Francisco Vergara, i a poco andar advirtió a don Patricio la conveniencia de hacer avisar al Almirante que aun bloqueaba el puerto.

Don Patricio ordenó al teniente Silva que tomase un piquete de caballería i que adelantándose fuese al Callao a comunicarse con el Almirante.

Aquí me tiene ahora a cargo de caballería; pero como para todo habia voluntad, no tardó en salir la voz de mando: ¡Piquete, al trote! i me lancé rumbo al mar.

Al llegar a los afueras del pueblo, nos encontramos con saqueos, incendios i tiros por todos lados; pero como mi misión nada tenia que ver con eso, ordené a mi piquete: ¡Al galope! hasta que llegamos a la dársena.

Allí estaba nuestro vapor «Rimac» a pique, varios buques ardiendo, la «Union» incendiándose i naufragada en la boca del «Rimac». La escuadra estaba en San Lorenzo; la «Pilcomayo», buque de guardia, a mucha distancia; botes no habia; por mas que me daba vueltas, no encontraba cómo ir a bordo, hasta que un alto martinete me sacó del paso.

Me trepé al último peldaño, montándome a caballo en él i afianzándome, como quien está en penol de gavia tomando rizo, desenvainé mis banderolas i principié a llamar la atencion de la «Pilcomayo», que estaba poco mas allá de tres mil metros de distancia.

Don Carlos Moraga, que la mandaba, i que siempre tuvo buen ojo, no sólo para disparar proyectiles sino tambien para vijilar i observar a la distancia, no tardó en verme i recibir el mensaje para el Almirante, en que se le comunicaba la ocupacion del Callao i que suspendiese el bloqueo.

La torpedera «Fresia», que hacia compañía a la «Pilcomayo», se lanzó a toda fuerza, para ser la primera en entrar a esa dársena que les causó tantos trabajos i desvelos.

Al entrar la torpedera, fué gran sorpresa para los peruanos, porque esa «Fresia» habia sido echada a pique por ellos i ahora era ella la primera en entrar, para hacerles ver lo que puede el empuje i trabajo de nuestros hombres.







## 13 DE ENERO

---

### LA PARTIDA

---

Tengo plena seguridad de que por esta fecha no habrá uno de los sobrevivientes del Ejército que Baquedano condujo a Lima, a quien no le cosquillee el cerebro con los mil episodios i sensaciones de la memorable jornada de aquel día. Por el hecho mismo de ser ajenos a la vida ordinaria del hombre, tales recuerdos tienen que quedar grabados en la imaginación de tan honda manera, como las letras de la lápida funeraria en que perdurará la memoria del que bajo ella reposa.

¿Cómo podrán olvidar los miles de hombres, que el Ministro Vergara hizo desfilar frente a su miradero en Arica, para en seguida embuirlos en uno de los buques que debían conducirlos al campo del honor, aglomerándolos a bordo no como pasajeros, sino como revuelta i apretada carga? Porque rara vez nuestros trasportes conducían el contingente de tropas proporcionado a su capacidad; por el contrario, siempre se les cargaba con exceso. Una vez, por ejemplo, el vapor «Itata», que tenía cabida para un regimiento de mil doscientas plazas, llegó a Pisco con dos mil hombres, i como si esto fuera poco, llevaba también de aditamento 300 mulas. Considérese ahora los resultados de tal amontonamiento, con un clima cálido,

con dificultades para el aseo del buque i del personal, con escasez de departamentos para tanta jente, i agregando todavía el mareo irremediable i la circunstancia de que la tropa hacia sus comidas en el mismo recinto en que dormia i tenia su equipo...

Es de imajinarse el producto de todos esos factores reunidos, i tengo la seguridad de que cualquiera a quien con los ojos cerrados se le llevase a inmediaciones de semejante barco, no encontraria que el ambiente olía precisamente a ámbar...

A pesar de todo, el buen humor i el entusiasmo, proverbiales en nuestro buen roto, no decayeron en él un instante, i siempre se le vió contento i ocurrente.

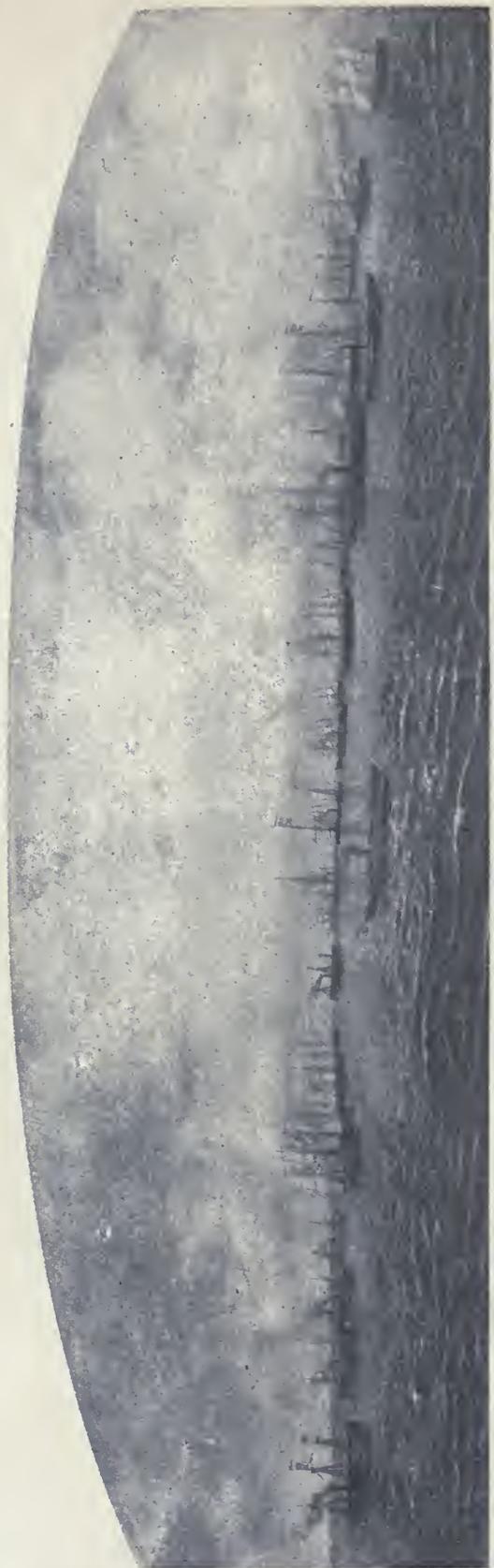
No obstante de que con anticipacion se habia procedido a estibar a bordo los víveres, las municiones i, en jeneral, toda la impedimenta, se demoró varios dias el embarco de todo ese reguero de batallones i rejimientos, i junto con pisar la cubierta el último soldado, «¡allá voi!» dijo tambien nuestro Ministro en campaña.

Entre veleros, remolcadores, trasportes i buques de guerra, aquel convoi sumó 24 barcos. Por supuesto, para llevar sin contratiempo aquella preciosa carga, era menester tomar toda clase de precauciones; por esto, la vanguardia, los flancos i la retaguardia, iban resguardados por la vijilancia de los buques de guerra. El órden i disposiciones internas de seguridad, se habian decretado con escrupulosidad de detalles; cualquier percance o contrariedad hubiera sido para la patria de funestísimas consecuencias.

Maniobrar i manejarse en la mar con un conjunto tan heterojéneo, que carecia de disciplina i de la costumbre de viajar en formacion compacta i hacer los cambios de rumbo con precision, no es tarea fácil, por eso se tomó la determinacion de hacerlo navegar mar afuera, para de este modo evitar tambien el encuentro de los vapóres que hacian el tráfico de la costa.

Hasta las dos de la tarde de aquel dia todo marchaba sin novedad; mas, a la hora en que el sol se disponia a desaparecer tras el horizonte, la corbeta «O'Higgins» encumbró en su tope mayor, una señal para el almirante, que decia lo siguiente: «El rumbo está equivocado: vamos sobre tierra».

Tal noticia debió caerle al viejo Riveros como un mazaso en la cabeza, i para el piloto seria un golpe bochornoso, por el peligroso error en que habia incurrido. Si hubiéramos seguido aquel rumbo,



Blanco Encalada

Cochrane O'Higgins

Angamos Amazonas Magallanes Abtao

## CONVOI DE 34 BUQUES

Que zarpó de Pisco el 20 de Diciembre de 1880, llevando la 2.<sup>a</sup> i 3.<sup>a</sup> Division del Ejército Chileno en direccion a Chilca  
i para operar sobre el ejército de Piérola en Lima

Cróquis tomado a bordo de la O'Higgins



a media noche nos hubiéramos visto empeñados en la punta Infernillos, i quien sabe si aquel lugar no hubiera sido tambien el infierno para esa expedicion, que habria tenido el triste fin de la invencible Armada de Felipe II en las costas de Irlanda.

No habia tiempo que perder; ya teníamos encima el brevísimo crepúsculo propio de estas rejiones, i para evitar señales i equivocaciones i hacer el cambio de rumbo con prontitud i seguridad, se ordenó al rápido «Angamos» que a toda máquina recorriese las líneas comunicando la órden de cambiar el rumbo. ¡A Dios gracias, salimos con bien!

## I VA DE SUSTOS

Algunos días de pausada i tranquila navegacion, nos pusieron en la caleta de Curayaco, situada poco al sur del rio Lurin, en el departamento de Lima. Se fondearon los buques lo mas cerca posible de la costa para efectuar el desembarco con toda rapidez.

Inmediatamente se echó a tierra el primer contingente, que debia hacer de avanzada i servir de proteccion en esa operacion de guerra. Se mandó de ronda la «Magallanes» i algunas lanchas a vapor en prevision de cualquier sorpresa. Todo el mundo estaba tranquilo haciendo conjeturas sobre lo que vendria en seguida.

Las nueve de la noche... ¡Tan!... tan!... Siniestra campana da la alarma de incendio en uno de los buques. Carreras, bombines, botes, etc., etc. Se ponen en juego todos los elementos para conjurarlo. Que el fuego hubiese aparecido en un transporte o en cualquier otro buque, la cosa no habria revestido los caracteres de seriedad que revistió, dado el lugar donde se produjo, nada ménos que en el velero «Elvira Álvarez», buque-depósito del Parque Jeneral del Ejército. A haber tomado proporciones el incendio hasta consumir el buque, la situacion del Ejército expedicionario habria sido eminentemente crítica; ya con el pié en tierra, a las puertas de Lima, i sin podernos mover por falta de municiones...

Felizmente, la buena fortuna seguia acompañándonos, i a despecho de los dos grandes peligros que habiamos corrido, a vuelta de pocos días todo aquel Ejército pudo desembarcar sin mayores inconvenientes.

¡Qué de comentarios, qué de movimiento i de bullicio en los preparativos del último golpe! Todo el mundo está ocupado en algo.

Baquedano, como primera diligencia, llamó al alférez Almarza i le dijo: «Mi alférez, aquí tiene este oficio. Tome 25 hombres de caballería i láncese al interior a encontrar la division Lynch, que por tierra viene desde Pisco».

Ese centauro de nombradía en aquella época, con la alegría del valiente cuando se le presenta la oportunidad de una empresa difícil que acometer, montó en su fogoso bridon, i ¡adelante! hasta cumplir fielmente la órden de su jeneral.

Entre tanto, el campamento de Lurin se iba poblando de carpas, chozas, rucas, luciendo cada una la inolvidable banderita chilena. Las músicas, la alegre vocinglería de las cornetas, el tráfigo de los ayudantes que van i vienen, los batallones, las baterías que buscan su colocacion.. , todo aquello es una pequeña ciudad surjida al amor de una idea, la de la Patria. Hasta los esclavos chinos, libertados con nuestra presencia, pudieron manifestar sus agradecimientos i participar de aquel bullicioso júbilo. Al efecto, una comision de individuos de esa nacionalidad se presentó a la Jefatura, i con la seriedad i ceremoniosas fórmulas de su ritual, decapitaron un gallo vivo, derramando la sangre sobre un plato, en señal de adhesion i fidelidad al Ejército de Chile.

I realmente, los servicios prestados por estas jentes, fueron de indiscutible importancia en la piadosa faena de recojer heridos i dar sepultura a los muertos despues de las batallas.

A medida que las tropas llegaban al campamento, se iban congregando en pequeños grupos, i procurando sus comodidades de la mejor manera posible. Con los elementos de que disponian, se entregaban a la obra de construccion de sus ramadas, i luego, desembalando el equipo, instalaban su nueva casa; entraban en funciones las cocinas, panaderías, etc., se desatalajaban las armas montadas, enviando los ganados a pastar en los potreros vecinos; en una palabra, se establecia un servicio regular i ordenado de campaña.

¡Dia 22!... Allá por medio dia se sienten dianas, canciones marciales; se suspende el funcionamiento de las cocinas, se junta i átalaja el ganado, se recojen i arrollan los equipos, se colocan las forni-

turas i cananas. En suma, se ha interrumpido de hecho i repentinamente el servicio establecido poco tiempo ántes.

¿Qué significa este repentino cambio que da nuevo aliciente al contento jeneral? Nada mas que ésto: que el que allí lo dispone todo ha dado la orden.

## EN MARCHA

Poco ántes de las cuatro de la tarde, Baquedano, a la cabeza de su Estado Mayor, atraviesa el Lurin, apostándose al lado norte i a la salida del puente por donde tiene que pasar todo el ejército hasta el último tambor. ¡Qué momentos mas solemnes para un jeneral en jefe, i qué asunto mas grandioso para inspirar el pincel de un pintor de batallas. El gallardo conductor de aquellas huéstes, montado en su caballo de guerra, alta la frente i la espada desnuda, va saludando uno a uno los estandartes, a los jenerales, jefes i oficiales, i en su amplio conjunto a todo el ejército, que desfila delante del camino de la victoria o de la muerte! ¿Podria alguien reproducir con fidelidad lo que ese guerrero siente en esos instantes dentro su pecho, las emociones que lo ajitan? ¡Imposible! Sólo es dado imaginar lo que pasaria por su mente en esos precisos momentos en que el ejército que contemplaba pasar por delante de él, dependia de su sola voluntad, de un jesto suyo, i que detrás de ámbos,—del ejército i de su jeneral en jefe,—la Patria esperaba ansiosa la noticia que debia decidir de sus destinos.....

Al ponerse el sol, i a escepcion de la caballería, bagajes e impedimenta, las tres divisiones estaban ya desplegadas en orden de marcha.

Envuelto i oculto por la camanchaca i oscuridad de la noche, aquel ejército se me figuraba un jaguar que con toda cautela avanzaba sijilosamente i paso a paso hacía su presa.

Antes de rayar el alba, cerca ya de su victoria, i husmeando el festin se aparraga, se encoje contrayendo los músculos, i en el preciso momento en que va a dar el asalto, el horrisono estampido de treinta mil rifles, i la súbita i profusa iluminacion de la escena con luces de color, denuncian la proximidad del peligro: ya la presa no es fácil de cojer i entónçes se trava la encarnizada lucha.....

Los nuestros trepan, embisten, pelean cuerpo a cuerpo. Las ventajas estratégicas de las posiciones del enemigo i su mortífero plomo, diezman nuestras filas i doblegan a los primeros valientes. Quién no recordaba a aquellos legendarios buines que despues de porfiada lucha, sembraron el recinto de aquellas trincheras con sus numerosos cadáveres? ¿Quién no recuerda al sarjento Rebolledo que desde lo alto de las trincheras, tremolando la bandera de Chile, indicó al Ministro en campaña que habia sido el primero, i no para recordarle los galones prometidos si llevaba a cabo esa hazaña, sino considerándose más que premiado con ser el primero en clavar la enseña de la Patria en el formidable reducto enemigo? ¿Quién no recuerda al viejo coronel Gregorio Urrutia, en aquellos aciagos momentos de derrota en la 1.<sup>a</sup> division, cuando, prescindiendo de su puesto de jefe de Estado Mayor i apoderándose de una recua de mulas con municiones, i en medio del fuego llegó hasta las líneas derrotadas nuestras, para rellenar sus cananas ya vacías por la prolongacion de la lucha?

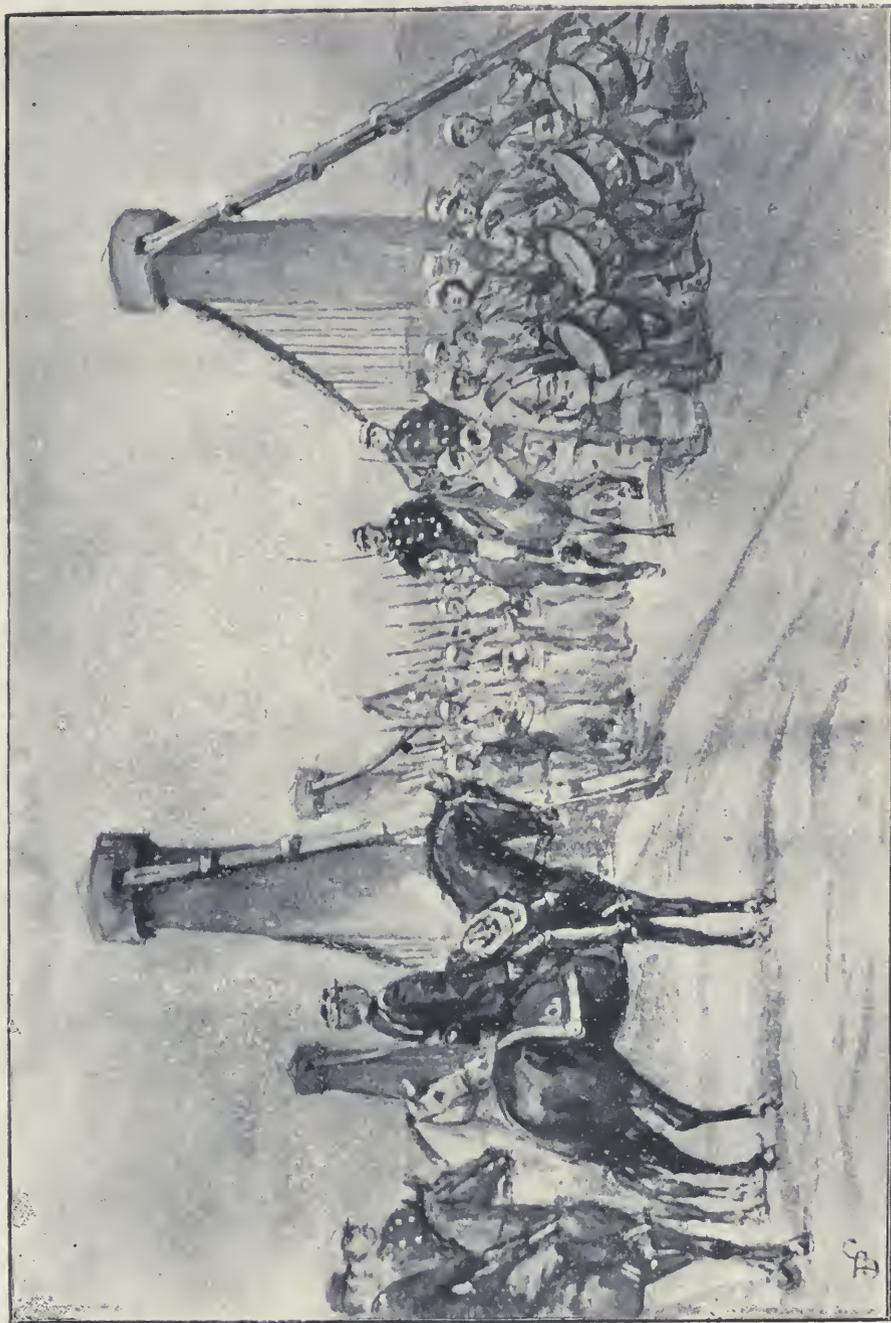
¿Quién no recuerda el nuevo impulso que la reserva de Martínez dió a la 1.<sup>a</sup> division para arremeter contra el empinado Morro Solar; barriéndolo de enemigos?

¿Quién no recuerda a la batería Wood, de la 2.<sup>a</sup> division; cuando con sus certeros disparos venia acorralando a los enemigos de Chorrillos, hasta que una bandera chilena flameando en el Salto del Fraile, i a 1,500 metros le indicaron que eran ahora chilenos i no peruanos los que allí dominaban?

---

Antes de poner punto final a estas reminiscencias, permítaseme rogar a nuestros actuales dirigentes que no echen en olvido tantos sacrificios i tanta sangre como costó a aquella jornada, ni que ya van trascurriendo 30 años sin que se le vea término a la cuestion del norte. Nunca han faltado subterfujios para demorar la solucion, cada vez que se ha pretendido arribar a ella.

No nos dejemos seducir por el halago de risueños tratados de comercio recíproco i otras falsas combinaciones que nos conduzcan a



El Jeneral Baquedano viendo defilar su Ejército antes de Chorrillos



otra etapa de dilaciones en la solución de este negocio. Entreguemos un millón de libras, si son pocas quinientas mil, para allanar todos los obstáculos, pero deseé, por fin, a esta larga i odiosa cuestión un término definitivo, que aleje la posibilidad de que nuestros hijos tengan que cargar, a su vez con ella.







## 13 I 15 DE ENERO

---

Cualquier sobreviviente de aquellas famosas jornadas, que refresque sus recuerdos con las animadas narraciones que los diarios nos regalan en estos días, debe con seguridad sentir un gran sacudón en su naturaleza al trasladar su memoria a los mil episodios heroicos desarrollados desde Lurin, para llegar a izar la estrella victoriosa de Chile en el Palacio de los Virreyes en Lima.

La lectura de esa cantidad de nombres grabados con letras de oro en las páginas de nuestra historia; la lectura del esfuerzo gastado por cada uno de aquellos soldados; el recuerdo de los miles de cadáveres i heridos que marcaron la senda recorrida por nuestra bandera; el recuerdo de tanto último suspiro, entregado por un moribundo a un compañero ántes de abandonar este mundo en holocausto de la patria, todo esto conmueve, enaltece, hace sentir orgullo en haber sido compañero de aquellos bravos, i mas que todo, en haber nacido chileno.

La lectura de esas descripciones embebe, atrae, hace alejarse de lo mísero presente, para trasladarse a lo grandioso, que así creo puede con propiedad calificarse ese momento en que los hijos de Chile, olvidando todo halago mundano, se arrojaban en brazos del sacrificio para enaltecer el nombre de su patria.

Esa marcha a través del desierto, era pausada, tranquila, como si se fuese a un desfile; pero esa tranquilidad aparente, era como la calma precursora de la tempestad.

Así como los distintos factores climatéricos se contraen, se unen, para producir el desequilibrio atmosférico provocador de la tormenta, así también aquellos 23,000 chilenos se hacían compactos i cual un solo hombre impulsado por el mismo sentimiento, acaparaban dentro de sus corazones todo el vigor i entusiasmo patrios, para irradiarlo como centellas, cuando el clarín de su jeneral les dijese: ¡Allá, a la muerte; la patria os llama a su defensa!

Las vívidas narraciones del asalto de Santa Teresa por la 1.<sup>a</sup> Division; el impertérrito despliegue i avance de la 2.<sup>a</sup> Division sobre las empinadas trincheras de San Juan; los repetidos i sangrientos ataques al Morro del Fraile, son pruebas por demás elocuentes de que aquellos hombres a toda costa querían cumplir con el mandato de su Jeneral: la victoria o la muerte.

Los oficiales extranjeros, peritos en el arte de la guerra, que antes de las batallas visitaron aquellas formidables posiciones, preparadas con ciencia i tiempo, las calificaron de inespugnables para un Ejército desembarcado de pronto, para obrar con rapidez.

Los que después de aquellas jornadas han recorrido esos campos, se admiran cómo pudieron los chilenos, en tan poco tiempo, obtener un triunfo tan decisivo i en contra de un Ejército mucho más numeroso.

El que no haya visitado esos lugares i cuyo juicio se ha formado por la lectura de la historia, de las crónicas i de estas narraciones, debe creer que en todo esto hai mucho de patriotería o exageración.

Hasta cierto punto, es disculpable que piensen así, porque casi no es creíble un cúmulo tal de heroísmo i empuje; pero para aquilatar la veracidad de esas narraciones i para que esos incrédulos hagan honor a ellas, voy a permitirme relatar la impresión de un enemigo, a raíz de aquellos episodios.

Cuando Baquedano regresaba a Chile con la 1.<sup>a</sup> Division victoriosa, se trajo también algunos prisioneros, i entre ellos venía el secretario jeneral de don Nicolás de Piérola, Director Supremo del Perú.

Este señor se apellidaba Jaime, llamado comunmente Cuico Jaime.

En la «O'Higgins», buque que a este señor le tocó, se le atendió lo mejor que pudo, i para corresponder las francas i sinceras atenciones, él tambien se manifestó espontáneo i llano, i relatando el combate de San Juan, se espresaba de la manera siguiente.

«Al amanecer del dia 13, acompañando al Director Supremo, recorriamos nuestras líneas, i cuando la 2.<sup>a</sup> Division de ustedes se desplegaba frente a las nuestras para el ataque, estábamos en las trincheras de San Juan.

Estas trincheras las habíamos preparado con anticipacion; todo parecia estar previsto para evitar nos las quitaran; la fosa estaba defendida por una no interrumpida línea de soldados, todos ellos bien armados con fusiles modernos i de largo alcance; municiones, ademas de las cananas, se habian repartido cajones abiertos i colocados de trecho en trecho; la artillería, emplazada en los lugares mas adecuados.

En fin, todo nos hacia creer en la imposibilidad de que pudiera llegar hasta allí el Ejército chileno, porque tenia que atravesar la prolongada i pendiente pampa, que hacia las veces de glacis a nuestras trincheras.

El amanecer sorprendió a la 2.<sup>a</sup> Division de ustedes fuera del alcance de nuestros rifles; pero luego se hicieron ver los soldados i desplegando sus líneas se preparaban al ataque.

Nosotros estábamos persuadidos de que triunfaríamos, dadas las condiciones ventajosas de nuestras posiciones.

Concluido el despliegue, una larga línea en formacion paralela a nuestras trincheras, marcha hácia nosotros en el mas correcto órden de formacion.

Cuando ya la teníamos a tiro de rifle, rompimos sobre ella un tremendo fuego de toda nuestra línea; la 2.<sup>a</sup> Division parecia no hacer caso i seguia avanzando; los nuestros redoblan el ímpetu; pero en nada cambia la situacion; esa Division, con sus famosos Buines, seguia impertérrita; aquellos soldados parecian fantasmas o como que fuesen de plomo i que las balas no les hiciesen daño.

Siguen i siguen avanzando, hasta que, llegando a los 300 o 400 metros, rompen el fuego i se nos vienen encima como unos leones.

Aseguro a ustedes que ante un ataque como ese, no hai carne que no tiemble i que es bien difícil resistir tal empuje.

Llegan, suben i saltan la trinchera; se les derriba, pero otros nuevos los reemplazan i antes de mucho i despues de una encarnizada lucha cuerpo a cuerpo, tuvimos que ceder el campo».

Díganme ahora esos señores, que duden de esas narraciones, ¿habrá exajeracion en lo que el señor Jaime nos relata a raiz de los hechos, cuando aun no restañaba la sangre de las heridas, ni se habia dado sepultura a los gloriosos caidos?

Imposible, imposible, i ahora con esos cantores de las glorias de nuestros soldados, descubrámonos en homenaje a la memoria de los caidos i entonemos himnos de gloria a los que aun lucen en su pecho las medallas con que la Patria premió sus hazañas.





## 15 DE ENERO

---

### ACTO DE JUSTICIA

---

Tal dia como este el año 81, cuando aun no se restañaba la sangre de tanto herido caido en Chorrillos, i cuando nuestro Ejército descansaba a la sombra de un armisticio, repentinamente tuvo que romper sus pabellones para nuevamente ir al combate; las condiciones de sorpresa en que esa lucha se inició hicieron que los cuerpos entrasen a la línea en relativa revoltura; pero a pesar de todo i de la gran desventaja para los chilenos, a la caida de la tarde ya la victoria se cernió sobre nosotros, restando sólo rendir los fuertes del ala izquierda peruana.

Como era natural, nuestras filas quedaron en desórden i la mayoría de la tropa en verdadera dispersion; nuestros jefes, previendo lo que esta situacion podia traernos i a mas para impedir que estos dispersos se lanzasen sobre Lima a producir una nueva hecatombe, como la del pueblo de Chorrillos, se dieron la tarea de juntar i organizar aquella sedienta tropa.

Miéntas en el centro se hacia esta operacion, allá por nuestra derecha un grupo de tropas, atacameños en su mayoría, atacaban el fuerte Mercedes para rendirlo, logrando despues de algunas embesti-

das apoderarse de él i hacer tremolar sobre sus cañones la bandera tricolor; en el fondo de nuestros anteojos se diseñaba perfectamente la silueta del oficial que llevaba a cabo tan heroica accion; pero precisamente cuando aplaudiamos i vivábamos aquel acto, una tremenda conmocion i esplosion nos silenció aquel regocijo: el fuerte habia sido volado por una mina, i ahora, en vez de aquellos valientes, veiamos volar por el aire, en medio de un volcan de tierra, un hacinamiento de hombres, armas i cuanto encontró en su paso aquella infernal máquina.

Llegó la noche i todo quedó cubierto por el manto de la oscuridad.

Los que contribuimos a reunir los dispersos, buscamos un lecho en aquella tierra todavia cálida por el fuego del combate; aun no pegábamos los ojos, cuando sentimos en las inmediaciones los quejidos de alguien que traian un grupo de compañeros; ese desgraciado era el oficial Juan L. Rojas, del Atacama, el mismo que se diseñó en nuestros anteojos, arbolando la bandera chilena sobre los cañones del fuerte Mercedes: ¡Pobre muchacho! Compadeciéndonos del deplorable estado en que llegaba a presentarse a su jefe, Dublé, éste dispuso fuese llevado a la ambulancia; mas, cuando Rojas oyó esta determinacion, solicitó de su superior que no se le llevase a la ambulancia i que si no podia entrar a Lima en la filas de su rejimiento, se le permitiese entrar, aunque fuese amarrado, sobre un burro. Pues, así entró ese valiente a la ciudad de los virreyes.

Concluida la campaña i no siendo ya necesarios los servicios de Rojas, colgó su casaca i como buen chileno o aventurero, hizo maletas i se fué a rodar tierras en busca de fortuna; desgraciadamente, ésta le fué adversa, i ahora pocos dias despues de mas de treinta años ausente de la patria, vuelve a ella, viejo, inválido i cargado de hijos a pedir una pension con que darles de comer.

No dudo que nuestros congresales, inspirándose en la justicia, sean ámplios en premiar a ese valiente que fué a la guerra sólo a cumplir su deber de patriota.





Almirante Don Jorje Montt





## Rasgos de un hombre honrado i buen servidor

---

Allá por los primeros años de la decuria del 70, cuando nuestra gloriosa «Esmeralda» correteaba desafiando las furias del océano igualmente que nuestras beldades corretean airosas i elegantes nuestros parques i paseos desafiando los galanes que voltejean tras aquellas simpáticas avecillas, la gallarda corbeta en una de sus escursiones llevaba por segundo jefe, oficial del detall, a un chicoco i narigudo teniente 1.º; no sé, si esas condiciones del físico tengan influencia en el carácter de las personas, pero el hecho era que el citado teniente lo tenia bien duro i de reconocida enerjía.

El viento era del NO; ya su fuerza habia obligado a disminuir considerablemente el velámen; las mares subian sacudiendo con ruiduza el costillar i maderámen de la «Esmeralda» obligando a los marineros del barco a tomar medidas precautorias; su comandante, marino de la vieja escuela, de no mucho carácter i al parecer de ménos esperienciá marinera, pretendió ejecutar una maniobra que a juicio del segundo jefe, no encuadraba con las necesidades, sino por el contrario podia ser peligrosa para la nave; el citado teniente frunciendo el cejo i asumiendo actitud resuelta, insinuó a su jefe la inconveniencia del pretendido movimiento, i como éste, con la timidez en el semblante de quien no está seguro de lo que va a hacer, insistiera en llevar a cabo la peligrosa maniobra, el teniente afirmándose en la baranda del puente, frente a frente se apersonó al comandante

i con toda la enerjía de una resolucíon tomada, le dice que aquella maniobra no puede llevarse a cabo i que él tomará de su cuenta i asumirá la responsabilidad del mando, obligando al comandante, capitán de fragata, a tomar refujio abajo en los sillones de su comfortable cámara.

Como el Dios Cupido es un intruso rapaz que a todas partes se mete, e igualmente flecha al chico que al grande, al fuerte que al débil, así tambien se le introdujo a este jóven oficial, i allá por el año 76, juntamente con una palomita negra, los metió dentro de sus redes para irlos a posar en un modesto nido situado en la calle de Lira N.º 9 de la ciudad de Valparaiso.

Recien empezaba la amorosa pareja a paladear la miel de su nueva existencia, cuando al segundo dia importuno mensajero golpeando la puerta vino a turbar su paz. De la Comandancia Jeneral llamaban con toda urjencia al enamorado pichoncito. ¡Qué realidad mas amarga! haber traqueteado meses, años, uno tras el otro, i cuando despues de vencidas todas las dificultades i recien estaban sólo, se le llamaba con toda urjencia para ese mismo dia mandarlo de comandante en una corbeta para ir a sofocar un motin en la colonia de Magallanes; i no habia que pensarlo, e interrumpiendo licencia i luna de miel, lió maletas i adios amor; el deber así lo exijía, i este deber que todo lo manda mantuvo separados a los dos palomos cerca de un año, i cuando volvieron a juntarse ya eran padres de una nueva avecilla.

Durante aquella penosa campaña que entónces era de hielos i escorbuto, tuvo que ir al Cabo de Hornos en busca de un desmantelado barco abandonado por sus tripulantes; traído éste de remolque hasta Punta Arenas, allí lo entregó a la autoridad, para que la justicia tomase determinacion sobre él.

Intertanto i miéntras esto se resolvía, un recidente de la colonia se acercó al comandante salvador i le propuso hiciese la vista gorda para sacar del velero parte del cargamento de harina participándole con el 50 % en cambio de aquel disimulo; tal proposicion fué suficiente para no sólo aumentar la vijilancia en el velero, sinó tambien impedir el acercamiento a él de persona o bote estraños.

Durante la guerra del 79 tuvo mala suerte nuestro protagonista, sin tocarle accion de armas en que dar a conocer sus condiciones de guerrero; en cambio tuvo que hacer penosos i prolongados bloqueos

de lugares sin expectativa i que por su situacion jeográfica los hacia molestos i solitarios.

Mollendo fué uno de los principales i en esta ocasion a que me referiré, lo tenia ya mes i medio en completo abandono i sin haberse comunicado ni siquiera con los vapores, que de cuando en cuando nos llevaban alivios de cosas frescas i de noticias.

Despues de la toma de Ilo i Moquegua, se resolvió efectuar un raid sobre Mollendo, operacion que se hizo a media noche i con grandes dificultades por haberse ejecutado el desembarco sobre las rocas en medio de las rompientes i no en Islay, como lo habia aconsejado el experimentado bloqueador.

Una vez tomados el puerto i la poblacion, nuestras fuerzas se apoderaron de la aduana; lójico i correcto era que las provisiones allí existentes viniesen con todo derecho a satisfacer las necesidades de los bloqueadores, que por el momento tenian completamente agotados sus ranchos; ya la mantencion reducida al lejendario charqui i galletas apolillados, que lo que es vino, té i otros artículos eran de verdaderos contrabandos.

Con la autorizacion debida, las cámaras rellenaron en parte sus necesidades, pero el señor comandante, a pesar de estar igualmente necesitado, no aceptó ni un terron de azúcar.

\*  
\* \*

En otra ocasion, recién ocupado Lima, se pidió propuestas para reflotar el trasporte «Rimac», a pique en la dársena del Callao, propuestas que debian presentarse ante el jeneral en jefe don Patricio Lynch.

Uno de los proponentes, se acercó a nuestro hombre para que le sirviera de jestor en aquella negociacion, ofreciéndole interesarlo en una buena cantidad. ¡Pobre proponente! No sabia en que lío se iba a meter. Aun no concluia su proposicion, cuando tuvo que salir mas que lijero de aquella cámara donde no habia puerta ni entrada alguna, sino para lo correcto i honrado.

\*  
\* \*

El año 91, cuando el poder Ejecutivo i el Lejislativo entraron en desacuerdo i éste último resolvió hacer respetar sus derechos por medio de las armas, buscó un hombre honrado, valiente i prestigiado para entregarle la direccion; despues de detenido estudio i meditacion, recayó la designacion en el protagonista.

Los señores congresales no se equivocaron en la eleccion; a pesar de la falta de recursos i mil dificultades que encontró aquel movimiento, todos fueron zanjados i resueltos para en Setiembre de ese mismo año darlo satisfactoriamente terminado i despues de delegar los poderes de primer majistrado de la República, tranquilamente regresó a la Armada a tomar su puesto en las filas de esa institucion.

Los políticos se pusieron en liza para elegir un Presidente; mas, despues de muchas idas i venidas, nuevamente se fijaron en el que los habia traído triunfantes a la Moneda; pero como este señor insistiese en no aceptar tan lionrosa distincion, al fin tuvo que ceder a la presion i razonamientos que se le hacian valer.

Despues de aceptada tal designacion, un compañero de armas le escribia dándole el pésame a propósito de ella, haciéndole ver las dificultades, sinsabores i sinnúmero de obstáculos que encontraria en el camino de la Presidencia i de la enmarañada política, i que todo ese conjunto echaria por tierra su último triunfo i el prestigio adquirido en el mar como marino.

La contestacion a estas observaciones fué la siguiente: «Mi buen amigo, yo, como usted, he pensado en todo lo que me dice: sé que voi quizás a perder lo ganado en el mar i en el servicio en tantos años de trabajo; sé que voi a un puesto que no es para mí i que me traerá muchos sinsabores; pero es deber de ciudadano sacrificarse por su patria, i mas que llevo en mí el principal propósito de unir la familia chilena, separada en este último movimiento».

El país sabe como cumplió su mision, saliendo de la Moneda con el aplauso de los amigos i de los que ayer fueron sus enemigos.

Desocupado de la Moneda, la Armada reclamaba sus servicios i con tal llamado fué a tomar las riendas de su direccion.

Ocupando este puesto, antiguos enemigos le atacaron en el Congreso, i como el Ministro de Marina no defendiese los injustos cargos que se le hacian, llamó a su alrededor a todos los almirantes para comunicarles que en vista de la silenciosa conducta del Ministro iba a presentar su renuncia.

Uno de los compañeros le hizo ver la inconveniencia de tal resolucion i que ella significaba un gran perjuicio para la Marina, puesto que su presencia en la Armada como director, era no sólo garantía para ella sino tambien que su entusiasmo i esperiencia harian mucha falta.

El almirante no desoyó tal insinuacion, dejando sin efecto el propósito de retirarse.

En la administracion de don Pedro Montt, nuevamente quiso irse al descanso, pero tuvo que desistir a pedido de don Pedro que le dijo lo acompañase en su período presidencial.

Todos estos rasgos i servicios parecen no ser aun suficientes para algunos exigentes que ladran por buscar algo con qué empañar su reputacion; pero todo es completamente inútil i en vez de encontrar adictos en tan ingrata campaña, parece que por el contrario, erece su figura i la reputacion que aquí no quieren concederle, ha atravesado los océanos, i otros hombres ajenos a las miserias de nuestra politiqueria i sin mas interes que el reconocimiento del mérito, han querido agraciario i distinguirlo en forma tan sumamente especial, que ha llegado a despertar el asombro i quizás hasta la envidia en las cortes europeas.

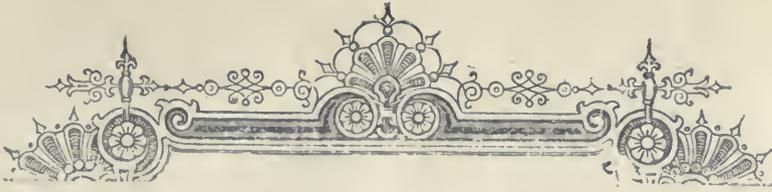
El Rei de Inglaterra lo condecora con la gran cruz de San Jorge i San Miguel.

Condecoraciones de esta importancia no hai ninguna en toda la América, i aun en Europa son contados los que pueden lucirla.

Lástima es que aquí en Chile no se haya recibido esa distincion como era debido; pues ella significa tal deferencia de la Gran Albion hácia este último rincón del mundo que debimos haber hecho de ello un reclamo para hacer comprender la valía de tan insigne distincion.







## SABER LEER

---

Cuando era niño, i ya en edad de empezar a leer, mi madre puso en mis manos el primer silabario, i con toda voluntad se dió la tarea de enseñarme las primeras letras; yo debí haber sido mui torpe i cerrado de mollera, porque despues de cada clase raro era el dia que no salia con las orejas coloradas i tambien con alguna frecuencia acardenalados los brazos; pero mas pudo la paciencia de mi buena madre que la cerrazon de mi torpeza, i a la vuelta de algun tiempo sabiendo el silabeo, me entregó en manos de un escolástico para concluir con esa enseñanza. Este señor encontró ménos dificultad, porque ya la dureza propia de un cerebro inculto empezaba a ceder, gracias a la jimnasia ejecutada para mantener dentro de él el conocimiento de las primeras letras.

Leyendo mas o ménos de corrido, me llevaron donde don José María Fredes, director de aquel colejio que ha sido el cedazo por el cual se han tamizado la mayor parte de los hombrés que han figurado en la política i destinos del pais.

Adquiridos los conocimientos necesarios para ingresar a la Escuela Naval, me desprendí del regazo de mis padres para cubrirme con la túnica de los servidores de la patria, i desde ese dia los botones de ancla fueron para mí el emblema de mi consigna i las esperanzas de mi porvenir.

En aquel establecimiento retemplé mi espíritu i con el ejemplo i enseñanza de mis superiores, se me formó la vocacion i el decidido empeño con que mas tarde afronté gozoso los sacrificios i múltiples sufrimientos propios de la vida del marino.

Como cadete cursé todos los ramos que en aquella época se enseñaban, hasta que llegué a graduarme como oficial de la Armada.

Diversidad de viajes, campañas con su cohorte variable de bonanzas i sufrimientos, al fin me hicieron surjir, i con la detalia de una corbeta daba o pisaba el primer peldaño de los puestos superiores.

El oficial del detall en un buque, es como la dueña de casa, porque él dirige, maneja, vijila i ordena cuánto tiene que hacerse a bordo; no hai cosa por pequeña que sea, para la cual no se tome su vénia para ejecutarla.

Las limpiezas, la disciplina, ejercicios, licencias, castigos, un cuanto hai.

I así como la dueña de casa a ciertas horas junta a todos sus habitantes para bajo su mando hacerles rezar el rosario i las oraciones, así tambien el oficial del detall, i con especialidad el dia domingo, reúne en cubierta a todo el mundo, para hacerles rezar las oraciones de enseñanza que les imponen las ordenanzas jenerales de la Armada.

Esta ceremonia es a bordo una de las mas importantes, no tan sólo porque en ella se les va a enseñar el catecismo del deber, sino por la formalidad con que se le lleva a cabo.

Allí concurre el comandante i oficiales con sus espadas, la tropa i marinería con su armamento menor.

Al toque de atencion i silencio, el oficial del detall, tomando un lugar prominente i dominante, abre las ordenanzas i en voz alta lee las leyes penales i los deberes de las distintas personas en servicio de a bordo.

La primera vez que tuve que desempeñarme en esas funciones de leer en alta voz i delante de tanta jente, sólo entónces vine a sentir la necesidad de saber leer ante público numeroso i de una manera correcta.

La enseñanza mediocre i descuidada que se hace en las escuelas, i la poca importancia que en jeneral se da a la lectura, hace que mui pocas personas sepan hacerlo como es debido.

A mí, como a la mayoría de las jentes no acostumbradas, me pasaba que atropellaba las comas, hacia pausas donde no debia, i en consecuencia las inflecciones i comprension de las frases solia hacerse imposible para los oyentes.

Corregir este defecto en un hombre ya maduro i que ya camino de viejo, es harto difícil, i me veia llegar a los puestos mas elevados de la Armada, sin saber leer.

Dandó vueltas la rueda de los destinos, llegué a ser director de la Escuela Naval.

Se me hacia cargo de conciencia asumir la direccion de uno de los principales establecimientos de la República, careciendo de aquel resquisito que debia ser de primordial importancia en una persona que va a dirigir la enseñanza de jóvenes que mas tarde tendrian que figurar en público i en el extranjero; pero el reconocimiento de ese defecto me indujo i dió valor para mas tarde procurar corregir en mis subalternos el defecto que no corrigieron en mí.

Asistia a las clases para cerciorarme si aquella juventud habia sido tambien descuidada como la mia; no me fué difícil corroborarlo, i de los 150 cadetes bien raro era el que leia bien.

¿I cómo remediar i corregir aquel defecto?

No era fácil tarea; en primer lugar, no habia profesor, asignatura ni tiempo que dedicara algo que debian saber ántes de entrar a la escuela, i en segundo lugar, ¿cómo encaminar a una enseñanza primaria a jovencitos que ya se creian tan sabidos?

Sin embargo, dándole vueltas a la cosa i manejándola con tino, se le encontró una solucion que fué coronada con el mas feliz resultado.

Para dar forma a ese proyecto, era necesario buscar una persona que a mas de poseer los conocimientos propios de aquella enseñanza, tuviese el tino i carácter adecuados con que guiar i atraer la voluntad i entusiasmo de jóvenes a quienes se les hacia retroceder a la instruccion primaria despues de estar cursando ramos superiores.

El joven Cárlos Cabezon acudió a mí llamadlo, i con todo entusiasmo i el desinterés mas absoluto se echó encima aquella tarea.

Reuní en una clase los tres cursos mas jóvenes, en número de sesenta mas o ménos, les presenté al señor Cabezon i les espliqué el

objeto de aquella presentacion, que les enseñase a leer correctamente. Las sonrisas i estrañeza pronto se manifestaron en los labios de la mayoría de aquellos jóvenes; pero como ya iba preparado para ello, me desentendí, fijándome sí, en el que mas demostraba estrañeza; lo llamé al frente, i pasándole un libro abierto le rogué tuviese la bondad de leer un capítulo.

Antes de articular palabra, ya el niño estaba nervioso, i desde un principio hasta el fin no hizo sino atropellar puntuaciones, equivocar palabras i hacer en resumidas cuentas una pésima lectura.

Otro alumno, que se sonreia de los apuros del compañero lector, fué llamado en su lugar i tampoco lo hizo mejor.

Estas muestras eran una prueba práctica de que yo tenia razon, i para hacérselas resaltar mas, el señor Cabezon les leyó los mismos capítulos.

La clase se siguió con constancia, i aquellos, que en un principio sonreian desdeñosamente, poco a poco fueron tomando gusto a la anena lectura i declamacion que se les ofrecia, para concluir al último con que aquello les era un verdadero pasatiempo, i en el dia esos alumnos, cada vez que encuentran a su profesor Cabezon, no se cansan de darles las gracias por aquella desinteresada enseñanza.





## Primer viaje de instruccion

---

(DEDICADO A LOS CADETES NAVALES)

---

Antiguamente, es decir, ántes del año 1870, los jóvenes que salian de la Escuela Naval con sus estudios concluidos, o los guardia-marinas, no tenian como ahora, las facilidades para llevar al terreno de la práctica sus conocimientos teóricos, sino que inmediatamente eran entregados al servicio de los buques de guerra, salvo una que otra escepcion, en que a bordo de algun velero mercante de a uno o dos compañeros se les hacia verificar un viaje redondo al extranjero, sin mas vijilancia que la del capitan del buque, ni mas programa de instruccion que el que buenamente pudiese desarrollar el empeño o entusiasmo de cada guardia-marina.

Antes de la fecha indicada, el único viaje hecho con un curso de cadetes, fué en la «O'Higgins», a la isla de Juan Fernández; tambien se llevó a cabo otro viaje que se le llamó de instruccion; pero mas fué para instruir el personal de la Escuadra i movilizar las cuatro corbetas («O'Higgins», «Chacabuco», «Abtao» i «Esmeralda»), que para instruir guardia-marinas.

Pero la Superioridad, comprendiendo la necesidad de afianzar los conocimientos de los guardia-marinas e inducirlos desde jóvenes a comprender los debères i obligaciones del oficial de marina, tomó

el acuerdo de destinar una corbeta, la «O'Higgins», para que efectuase un viaje de instruccion a la isla de Pascua, i, al efecto, se dieron las órdenes del caso para que zarpase de Valparaiso en los primeros dias del mes de Enero de ese año.

Como por aquella época los buques de nuestra Escuadra rara vez salian de los límites de nuestra costa, un viaje de esta especie, i sobre todo para ir a un lugar apénas conocido, produjo entusiasmo i fué mui bien recibido en el personal de la Armada.

Aunque entónces no habia gratificaciones especiales, sueldos en oro, ni mas aliciente que el de hacer ese viaje, todos se manifestaban deseosos de formar parte de la dotacion del buque, i creo no equivocarme al decir que se notaba tanto entusiasmo como ahora despierta un viaje a Europa o al rededor del mundo.

Se consideraba de tanta importancia ese viaje, que se nombró especialmente como Comandante al prestigioso jefe, don José Anacleto Goñi, i como oficial del detall, al teniente 1.º don Arturo Prat.

Se embarcaron tres cursos de la Escuela Naval compuestos de 22 alumnos en total, llevando a su Director don Luis A. Lynch, i como ayudantes a los oficiales don Javier Molina i don Luis Lynch I..

Se embarcó tambien la Escuela de Grumetes con 52 alumnos, a cargo de su Director don Ignacio L. Gana.

Agréguese a la dotacion completa de la corbeta, todo este personal extraordinario i se comprenderá el pastel que tenia que salir de tal aglomeracion.

En la cámara del Comandante, donde habia comodidad para uno o dos, se acomodaron cuatro.

En la de oficiales, aunque habia exeso, no haria gran diferencia ese mayor número; no así en la de guardia-marinas, en esa camarita donde cabian apretados 8 jóvenes, ahora habia que acomodar a 22, lo que equivaldria a meter 30 sardinas en una caja donde apénas hai capacidad para una docena.

Caminando para proa, seguiremos en la apretazon; las chazas para colgar los coyos i el número de mesas de rancho que quedan llenas con la dotacion completa, ahora de alguna manera habria que compartirlas con los cadetes i aprendices de marineros.

En la cámara de guardia-marinas, se acomodó un grupo de los cadetes mas antiguos, corriéndose el resto a ocupar tres mesas de rancho en el entrepunte. Los aprendices de marineros al lado opuesto llenaron cinco mesas de la tropa i fogoneros i los pobres tripulantes desalojados de sus pertenencias, tenian que amontonarse a proa i a la de Dios.

En fin, ya quedamos instalados en el local; pero ¿i lo demas, servicio de mesa, rancho, local donde guardar el equipo, libros e instrumentos? Todo eso era secundario, la cuestion era meterlos a bordo i hacerlos salir a la mar.

Como en la antecámara i lugar designado para los cadetes no habia lugar para las cajas, se dispuso que una de las diminutas cajas que se usaban en aquel tiempo, sirviese para dos cadetes, i como la ropa de dos no cabia en una, se redujo ésta a la mitad, suprimiendo algunas piezas que para el caso eran consideradas como de lujo. Por ejemplo, las camisas planchadas fueron reemplazadas por dos de lana i una docena de cuellos de papel, i así como estas otras, la cuestion era meter a dos en un lugar destinado para uno, i como algunos tenian el vicio del cigarro i a otros no les faltaban golosinas dadas por las mamás, todo habia que apelmazarlo para que no se perdiese.

¿I qué importaba todo esto, cuando íbamos a salir a viaje, a conocer el mar i, sobre todo, ¡a una isla en la Oceanía! donde habia indios i ¿quién sabe cuántas otras cosas?

No habia uno que no estuviese feliz i contento. Habria sido el mayor castigo habernos privado de esas ilusiones.

Todas estas correrías i preparativos quedaron concluidos el 8 de Enero, dia en que ya todo el mundo estaba a bordo.

Se nos repartió en brigadas, se nos distribuyó trincas, bolinas i dió nuestras colocaciones de alojamiento; se designó algunos marineros para que nos ayudaran i enseñaran a trincar los coyes; uno de ellos fué el legendario Francisco Brito, que en ese entónces era capitán de alto de la gavia i en ese puesto fué el maestro de los cadetes a quienes nos tocó el palo mayor.

En la tarde, al llegar la hora de la comida, principiaron los apuros; el servicio de mesa de la cámara de guardia-marinas, que era reducidísimo i escaso para la dotacion de 6 que era la reglamentaria i que en ese tiempo era costeadado por los mismos guardia-marinas, ahora habia que repartirlo entre 22, de tal manera que muchos que-

daron sin parte, i habia que esperar que uno desocupara la cuchara para que otro la tomara a su turno; los vasos i tazas eran reemplazados por los tarros desocupados de las conservas. El servicio habria sido lo de ménos, siempre que hubiésemos tenido siquiera un regular rancho; pero desgraciadamente andaba en peores condiciones; la galleta, charqui i porotos de la racion de armada, hicieron el fuerte de la jornada; por pan se nos daba un amasijo capaz de romper la cabeza de un peñascazo; la azúcar negra de la racion se nos repartia por la mañana i cada uno tenia buen cuidado de guardar su parte en un cartucho, para evitar que algun extraño diese cuenta de ella; leche condensada para el té, confeccionada con esa malladada agua aceitosa que daba la resacadora, nos era objeto de contrabando i sólo la oliamos o veíamos por el cubichete cuando la usaban en la cámara de oficiales.

Como se comprenderá, los comentarios desagrados i dificultades proveniente de estos banquetes marítimos que se nos proporcionaba para que tomásemos, práctica en el arte culinario del marino, eran los innumerables,

Cuando uno mascaba esas duras galletas, otro por allá, al sentir las crujir contra los dientes, le decia: cuidado hombre que aquí no hai dentista. Otro que por no tener tenedor usaba el cuchillo, era amonestado por un compañero para que no se cottase la boca, o le llamaba la atención de Carreño por usar el puño de la mano en reemplazo de la servilleta; en fin, esas bromas al ménos servian para ablandar un tanto la dureza de aquella prueba.

Apénas salimos del puerto, nos corrió un fuerte viento sur de verano, que movia i revolcaba a la corbeta mas de lo necesario, haciendo que aquel tropel de noveles cayeran como gavillas arrollados por las primicias de la navegacion; raro fué el quedó en pié sin marearse, i la picardía del bellaco Custodio Lynch, que ya era avezado en la mar, contribuia en gran manera a hacer sufrir i aumentar el número de los mareados. Como no teníamos literas, bancos, ni nada en que recostarnos, las cajas i rincones de la antecámara servian de lecho a estos desgraciados; Lynch se colocaba en el medio con un balde, i cuando la fuerza del balance nos hacia temblar el estómago con las náuseas, Lynch, que no se mareaba, simulaba con toda fuerza estar arrojando en el balde, entónces por reflejo uno tras otro

iban de cabeza a pagar el tributo donde el bellaco les habia puesto la trampa, retirándose a un lado a reirse de sus aflijidos compañeros.

En otra ocasion en que comian en la Cámara los mas antiguos, Lynch, en puntillas se acercaba a las celosías, quitaba el corcho a una botella donde hacia varios días tenia guardado huevos en mal estado, soplabá hácia los comensáles i se retiraba, repitiendo la operacion hasta que los hacia reventar.

Otras veces de noche, cuando uno estaba entregado en los brazos de Morfeo, dentro de su encartuchado i hondulado lecho, Lynch aflojaba la amarra de una de las cabeceras, dando al tranquilo dormido un brusco despertar, con el golpe dado en cubierta por aquella traicionera mano.

Al toque de coyés, por la tarde, cada uno tenia que acarrear con su cama i colgarla en el lugar que le correspondia. Los coyés quedaban tan cerca unos de otros, que no habia palitos para abrir las cabeceras, i para treparse, tenia que empujar a su vecino i hacerse camino ántes del salto.

Al desnudarse, como no habia donde dejar la ropa, tenia que dársele colocacion dentro del coi mismo, porque si no, posiblemente, al dia siguiente se encontraria con un zapato de ménos.

Así que ántes de hacerse la señal de la cruz de las buenas noches, se colocaba la gorra inmediata a la cabeza, un zapato con su correspondiente media adentro, a ámbos lados i cargados con el colchon, el resto de la ropa, doblada i sobre los pies.

Al amanecer siguiente, a la voz de: ¡Alza arriba, trinca coyés! habia que atrincar cama abajo, amarrar nuevamente su coi i con él al hombro ir a formar a cubiertas, para entregarlo al brigadier estivador, despues de haberlos revistado.

Los ejercicios, cálculos i trabajos, éstos si no eran escasos, como lo era hasta el agua, la que tambien se nos entregaba en diminuta racion.

Quince dias de trajines entre las velas, cañones i cálculos, reforzados por aquellos suculentos i sabrosos manjares, nos llevaron a vista de la tan deseada isla de Pascua.

Con largar el ancla en la ensenada de Hanga Roa, a nado se nos dejó caer a los contornos del buque, un cardúmen de indios, llevando cada uno de ellos, a remolque o amarrados a la cabeza, plátanos, camotes, gallinas u otros artículos, para cambalacharlos por ro-

pas o comestibles. Compadeciéndonos de aquellos infelices, se les arriaron las escalas i se les dejó subir a cubierta, la que luego se vió llena de hombres desnudos, llevando como única vestimenta un pequeño tapa-rabo.

Aquella exhibición, en un principio era curiosa por su novedad; pero, como esa visita se prolongase demasiado, hubo que echarlos al agua i hacerlos retirarse del buque. Como al día siguiente volviesen a la misma majadería, se les hizo comprender que sólo se les recibiría de 12 a 1 del día; pero, como estos hombres eran incansables en el agua, desde una o dos horas ántes del permiso, ya se les veía revoloteando a la expectativa de hacer su negocio.

Desde el día siguiente de nuestra llegada, se desprendieron de a bordo las distintas comisiones que debían informar sobre la historia botánica i demás condiciones de aquella isla; asimismo salieron botes para contornearle i hacer un cróquis de circunvalación.

A los siete días, ya con todos los datos recolectados, levamos anclas i emprendimos viaje de regreso.

Las condiciones a bordo en vez de mejorar iban a peor; la temperatura elevada de estas rejiones aumentada con el crecido número de tripulantes i el encierro de los entrepuentes formaban un ambiente nada agradable.

La falta de peluqueros, la escasez de agua para el aseo i para lavar las ropas usadas, que dentro de las cajas se iba aumentando i sin ventilación, hacían juntarse todos esos factores para con facilidad desarrollar enfermedades.

Los víveres ya iban concluyéndose, los nobles, como el té i el café; los otros principiaban ya a apolillarse, i a hecharse a perder.

En una palabra, ya iba siendo tiempo que ese viaje llegase a su conclusion; felizmente, en la primera quincena de marzo despues de haber pasado por Mejillones largamos áncla en el puerto de Valparaiso.

La dura prueba, a que se sometió a ese grupo de jóvenes, regales en su mayor parte, no los desalentó ni aminoró su entusiasmo por la carrera; mui por el contrario, parece que el sufrimiento les hubiera dado bríos para seguir adelante; así se ve, que casi todos ellos siguieron militando en las filas de la Marina i algunos han llegado a ocupar los mas altos puestos i aun, a cargar las palas rojas de almirante.





## Aspirantes de Marina en la Campaña del Pacífico

---

Allá por el año 1869, la Escuela Naval, establecimiento encargado de suministrar oficiales para el servicio de la Armada, funcionaba en Valparaiso i estaba ubicada en la calle del Hospital, donde actualmente está la Casa de Correccion; el número de alumnos fluctuaba como máximum, al rededor de cuarenta; el personal de ayudantes i profesores era bastante reducido, andando tambien a parejas su mobiliario i elementos de enseñanza; sin embargo, a pesar de esta exigüedad, en concepto del Gobierno i de las comisiones nombradas espreso para estudiar su estado económico, concurrieron en decir que era demasiado dispendiosa, tomando en consideracion la precaria situacion de la Hacienda Pública, i en vista de estos antecedentes se resolvió disolverla; los cursos superiores salieron al servicio de los buques i a los inferiores se les trasladó a Santiago, incorporándolos a la Escuela Militar.

Desde esa fecha, el aprovisionamiento de guardia-marinas siguió siendo en extremo reducido, i como la Escuela Militar no podia satisfacer las necesidades de los buques, en la corbeta «Esmeralda» se formó una pepueña escuela, a la que se hacia ingresar alumnos paisanos que se presentasen con conocimientos apropiados que les permitiese adaptarse a los matemáticos i profesionales.

Como el Erario Nacional no mejoraba, todos los servicios públicos languidecían, tocándole también muy de cerca a los de la Marina; de ahí que en la Armada, de día en día se iba haciendo sentir la necesidad de oficiales subalternos.

A principios del año 79, cuando la Patria hizo redoblar los tambores i clarines, llamando a sus hijos en su defensa, un buen número de jóvenes no trepidaron en abandonar las comodidades i caricias del hogar, para ir al cumplimiento de su deber, formando todos ellos en las filas de la Marina con el rango de aspirantes.

Aspirante en la Armada es, mas o ménos, lo que un chupe o último empleado; pero para ellos eso no significaba nada, puesto que en esa ocupacion iban a servir a su Patria, i aun mucho peor todavía: el chupe en tierra hace su trabajo, ínfimo si se quiere, pero en seguida tiene una tranquilidad i descanso del hogar; mas, no así con el aspirante; estos jóvenes a bordo viven aglomerados en un recinto llamado cámara, donde alrededor de una mesa tienen que hacer todos los servicios del trabajo i del vivir; allí comen, escriben, hacen sus labores i en los bancos que la circundan, i esto cuando pueden, echan sus siestas, para descansar i recuperar las fuerzas de los insomnios; las camas o coyotes en que duermen, por las mañanas se trincan i guardan de tal manera que en el día tienen que buscar esos asientos o algun otro rincón donde hacer descansar los huesos; el aspirante es el trasmisor i ejecutor de las órdenes superiores i a la vez el portavoz de los recados tanto de arriba para abajo, como de abajo para arriba; al embarcarse un bote, es el primero que debe correr para que esa operacion se haga pronto i bien i él mismo saltar con su tripulacion para cumplir la comision que tenga que desempeñar, sea buena o mala, sea de día o de noche; esos jóvenes tienen que ser ágiles, inteligentes, vivos i de muy buena voluntad, para comprender i ejecutar correctamente lo que se les mande, porque a la hora que flaqueen o no cumplan con esos requisitos, pobres de ellos; si aporreada de por sí es la vida que les proporciona su servicio, entónces la cosa les irá de mal en peor, i con la facilidad del palomo se les hacia dar un volido por las alturas, hasta llegar a un lugareito llamado cofa i que muchos de ellos deben haber conocido en la intimidad. Esas mentadas i temidas cofas de aquellos tiempos, eran unas plataformas colocadas arriba en los palos.

i cuando algun aspirante o guardia-marina llegaba a ellas a purgar sus culpas, era como poner a un loro en una jaula mui encumbrada i desde allí ver hácia abajo todo lo que está pasando; pero como jeneralmente era bastante duradero, i sin que nadie pudiese ir en su auxilio, el pobre lorito cuando bajaba venia mansito i dispuesto a que no lo hiciesen volar nuevamente.

Todas esas penas i sufrimientos son poco conocidos de las jentes, por eso me permito esbozarlas para que, apreciándolas en su justo valor, agradezcamos a esos jóvenes tantos sinsabores.

I no se crea que esa tarea fué de meses o un año, sino que duró lo que aquella prolongada campaña, i sólo vinieron a colgar su chaquetita i espadín cuando ya la Patria se ciñó los laureles de la victoria, envainando su espada vencedora.

Como la mayor parte de los jóvenes de aquella pléyade, actualmente trafican modestamente por las calles de la capital i otros lugares, cargando la túnica honrada del ciudadano i del trabajo, me haré un deber en publicar sus nombres para que todos los miremos con respeto e imaginemos ver colgadas en sus pechos las honrosas medallas con que la Patria premió sus sacrificios.

Para mejor comprension dividiremos esta lista en tres secciones: en la primera se enumerará los que siguieron al servicio de la Armada; en la segunda, los que se retiraron para buscarse la vida en tierra, i en la tercera, los que rindieron sus vidas en holocausto de la patria:

## PRIMERA

Don Héctor Uribe

- » Arturo Cuévas
- » Jorje Hernández
- » Alberto Chacon
- » Meliton Gajardo
- » Alberto Fuentes
- » Luis V. López
- » Emilio Garin
- » José Iglesias B.
- » Florencio Guzman

Don Alberto Linares

- » Luis Gómez C.
- » Miguel Aguirre
- » Oscar Señoret

SEGUNDA.

Don Ramiro Infante

- » David 2.º Rodríguez
- » Fernando Edwards
- » Amador Elgueta
- » Ernesto Cisterna
- » Abelardo Pizarro
- » Benjamin Martínez
- » Ricardo Ahumada
- » Estéban Errázuriz
- » Roberto Goñi
- » Manuel Aldunate
- » Juan B. Villa
- » Víctor M. Fernández
- » Manuel A. Castro
- » Martín Olmedo
- » Manuel Errázuriz
- » José S. Ossa
- » Manuel A. Bruna
- » Luis Izquierdo
- » Clodoquio Palacios
- » Daniel Rojas
- » Enrique Gallo
- » Luis Lagarrigue
- » Ignacio C. Cañas
- » Ramon 2.º Cabieses
- » Roberto Prado Puelma
- » Jerónimo Cimasosti
- » Julio E. Díaz
- » Anjel C. Bazan
- » Guillermo Benítez

Don Eduardo Donoso

- » José M. Cabezon
- » Alberto Poblete
- » Cristian Schumacher
- » Eduardo Ibáñez
- » Alejandro Escobar
- » Enrique Uriondo
- » Eusebio 2.º Lillo
- » Gilberto Baeza
- » Luis A. Molina
- » Benito García
- » Eduardo Pérez
- » Salvador Concha
- » C. Ernesto Herrera
- » Carlos Keitel
- » Juan Mateo Olmedo
- » Daniel Gacitúa
- » Pedro Campos Cisternas
- » Antonio Guseff C.
- » Nemecio Pacheco

### TERCERA

Don Juan Letts

- » José A. Morel
- » Miguel Izaza
- » Enrique Guimper
- » Euljio Goicolea, muerto valientemente a bordo del «Huáscar» el 27 de Febrero de 1880, poco antes que el Comandante Thompson.

Cuando la «O'Higgins» i «Amazonas» fueron a Magallanes tras la corbeta peruana «Union», el joven Letts contrajo una enfermedad que lo llevó al sepulcro.

Morel, en un combate en el Callao, entre torpederas, recibió fatal herida, a la que sobrevivió pocos momentos,

Izaza, jóven entusiasta, intelijente i de mucho porvenir, fué uno de los primeros que con su bote tocó las playas de Pisagua para echar a tierra su contingente de tropas; en esta difícilísima operacion de guerra recibió tremenda herida a través del estómago; con todo cuidado se le trajo a la «O'Higgins», su buque, i en la cámara del Comandante se le hicieron las primeras atenciones; todo era inútil; el desenlace tenia que ser fatal i mui próximo; en la desesperacion de los dolores i de la fiebre, pedia agua para aliviarse; pero como dársela habria producido la muerte inmediata, se le negaba i como él tambien así lo comprendiese, desistió de seguir pidiéndola.

Al caer la tarde, cuando ya el fuego del combate habia silenciado, Izaza pregunta por el estado del combate, i si hemos ya logrado tomar las alturas; como se le contestase que ya el triunfo era total i completamente nuestro, los hermosos ojos de ese valiente jóven brillaron de entusiasmo, i olvidando sus sufrimientos, pidió se le diese el agua para morir tranquilo i de una vez.

Los que lo rodeábamos, presenciábamos aquella escena de despedida con el sentimiento propio del que despide a un amigo i ser querido.

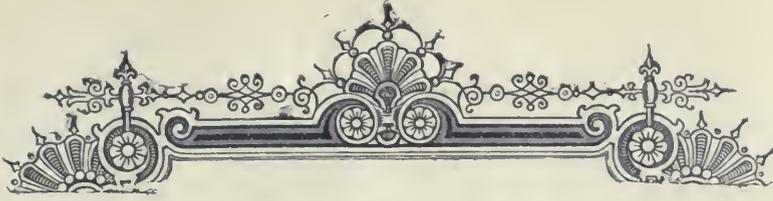
¡Terrible momento!

Llega el vaso de agua, i de la mano temblorosa que se lo pasaba, Izaza lo arrebata con firmeza, i despues de beberse hasta la última gota, dice con enerjía: ¡Adios, gracias! ¡Viva Chile!

Póngase, lector, al lado de ese héroe, i diga si podria sujetar las lágrimas agolpadas en sus ojos.

¡Hurra a todos esos jóvenes que han merecido bien de la patria, i gloria a los que por ella sucumbieron!





## Ingenieros mecánicos de la Armada

---

Cuando un barco de guerra o escuadra entra a puerto, los muelles, malecones i miraderos se llenan de jente a presenciar sus manio-  
bras de fondeo.

Es imponente ver cómo esas enormes moles de diez, quince i ahora hasta de veintiocho mil toneladas, se mueven i suavemente se deslizan cual si fuesen cosas vivas; caminan hácia adelante, atras, a uno u otro lado, sin divisárseles ruedas, alas, velas o músculos que ejecuten esos uniformes i exactos movimientos. Todos mantienen rigurosamente sus distancias entre ellos, i si uno jira o cae a un lado, parece que se estuviesen cateando, pues, simultáneamente todos hacen lo mismo, como cuando una bandada de pájaros, obedeciendo a su jefe, marchan en alas o filas como movidos por resortes.

Concluidos esos movimientos, con largar sus anclas, ya quedan tranquilos para luego ser inundados por numerosos curiosos i visitantes, quienes en grupos, acompañados de un guia o cicerone del mismo buque, principia su romería recorriendo las cubiertas, puentes, torres, cámaras, etc.. etc... encontrando en cada lugar numerosos objetos que les son verdaderas novedades; por aquí un cicerone con una de sus manos, le mueve en puntería un cañon de tiro rápido, con tanta facilidad como si fuese un juguete; allá otro con no mas difi-

cultad, abre la culata de un enorme monstruo de doce pulgadas para que mire por dentro del tubo del ánima que arroja proyectiles para perforar las mas resistentes corazas a flote.

Entran a la torre de mando del comandante; ahí se abisman i no comprende cómo un sólo hombre puede manejar o dirigir tanto aparato; en ese recinto de dos metros cuadrados mas o ménos i que está protegido por mui gruesa coraza, allí está el timon del buque, telégrafos con sus repetidores para las máquinas, teléfonos para las torres, Santa Bárbaras, cofas, baterías, etc .. en una palabra, en ese lugar se encierra el cerebro del buque; pues, desde allí se maneja i ordena todos lo movimientos.

Un toque de corneta, seguido de carreras i voces de mando, llaman la atencion en la cubierta superior; es la guardia i banda de músicos que se forma para hacer honores a un almirante que viene a bordo a cumplimentar al recién llegado.

Con poner el almirante pié en cubierta, la guardia presenta sus armas i los músicos tocan la marcha correspondiente; miéntras tanto el jefe dueño de casa i su Estado Mayor, cuadrados, i con su diestra a la visera saludan militarmente. Despues del «Shake hands», ámbos jefes escoltados por sus respectivos Estados Mayores, se dirijen a la cámara principal i bajo los vapores del espumoso champaña, se ofrecen amistad i hospitalidad.

Hasta aquí, todo lo que hemos visto, brilla, relumbra de limpio i bruñido, no hai una mancha, ni un objeto que llame la atencion por no estar en órden o en su lugar; la marinería, toda perfectamente uniformada i los oficiales, marciales i correctamente vestidos como calzados por un mismo sastre.

Todo esto es lo que jeneralmente ven los visitantes, es decir, lo bello, lo llamativo, lo que impresiona por hermosura, i es mui raro el que tiene la curiosidad de pedir se le lleve a las partes bajas i que están cubiertas por gruesas planchas de blindaje; pero nosotros, mas curiosos que ellos, vamos a pedir se nos guíe a esas oscuras i profundas rejiones; se nos abre pasada por una escotilla i al descender los primeros peldaños de su escala, sentimos írse nos la brillantez del día i la pureza de su aire, para zambullirnos en una atmósfera pesada, sofocante, impregnada de olores a aceite caliente o a grasa quemada; al principio uno se detiene con el golpe de ese ambiente, pero seguimos adelante i luego a la luz artificial de un buen número de bujías eléc-

tricas, nos encontramos en un gran departamento donde están las máquinas motrices del buque.

No abrimos los labios, para no parecer estúpidos; si en cubierta o arriba íbamos de sorpresa en sorpresa, ahora con lo que se nos presenta a la vista era de irse de espaldas. ¡Qué gigantesca obra de arte! ¡Qué cúmulo de ciencia, de mecánica i de experiencia hai allí reunido!

Múltiples i poderosos cilindros verticales de distintas dimensiones, de alta, de media i de baja presión, sendos condensadores con millares de tubos para condensar el vapor trabajado i volverlo como agua dulce a las calderas evaporadoras, bombas centrífugas i de aire, vástagos, cigüeñas, ejes, etc., etc... Aquello es un enjambre al parecer incomprendible; i cuando todo eso se pone en movimiento bajo la fuerza de mas de veinte mil caballos para rotar el eje principal que mueve las hélices propulsoras, entónces si que eso reviste grandeza e imponencia.

A la vista de un estraño, parece seria imposible acercarse a aquel loco gigante, que con sus rabiosas i esforzadas revoluciones harian añicos i como un átomo al que pretendiese allegarse a su vertiginosa atracción. Sin embargo, no pasa así: en cada vericuetto i tras de cada articulación, hai un ingeniero, un mecánico o individuos encargados de vijilar, tocar i observar cada una de sus piezas, para lubricarlas a tiempo e impedir sus calentamientos; el aceite, la grasa, el agua, corren a torrentes, produciendo evaporaciones i salpicando aquella mezcla en todas direcciones para cambiar esos hombres en verdaderos pinta monos. Esa vijilancia i cuidado debe ser tan delicada, que un sólo mecanismo que se desperfeccione, perturba por completo la buena marcha de la máquina en jeneral.

Cada émbolo, cada bomba, cada articulación tiene su movimiento i ruido especial, haciendo todo el conjunto una verdadera pauta musical, en que el ingeniero jefe es el director de la batuta.

Es tanta la práctica i conocimiento que estos señores tienen de los acordes de su orquesta, que cuando una de sus piezas no sigue el ritmo debido, sin trepidar, un instante se les ve inmediato al defecto para remediarlo, así como un director de orquesta con su batuta llama al órden al instrumento que desafina.

Cuando estos hombres duermen es porque todo anda bien; pero si en su sueño algo se descompasa, es como si le golpeasen a la puerta, porque ántes de un segundo i de un salto están ya en su máquina.

Allá por los años 80, el servicio de los ingenieros a bordo era pesado, abrumador, no sólo por la persistente tenacidad de su labor i responsabilidad, pues de su competencia e idoneidad dependía la eficacia de las comisiones confiadas a su barco, sino que el escaso número de su personal hacia mas duro su servicio.

En ese entónces, en ningun buque el servicio era mayor de tres turnos de guardia, los que de día i noche i por meses i años enteros no tenían mas alivio en sus relevos, i con mucha frecuencia la enfermedad de uno de ellos les obligaba a recargar mas el trabajo.

Como ántes de esa época no se habia aquilatado i apreciado la importancia de esa distribucion, en el escalafon de marina nadie se preocupaba de su fomento, incremento i atencion debidos; de ahí que el máximum de graduacion a que esos oficiales podian llegar era el de ingenieros 1.<sup>os</sup>, es decir, equivalente a simple teniente 1.<sup>o</sup> de tal manera que cuando uno llegaba a esa graduacion, ya su porvenir estaba concluido, no tenia mas expectativas. ¡Bien triste cosa! Así se veia hombres viejos i cargados de familia, reducidos a efímeros emolumentos, remuneracion miserable comparada con su trabajo e importancia de su cargo.

Felizmente, mas tarde, cuando principiaron a llegar barcos de mas poder i de gran velocidad, se fué pensando en la necesidad de prestar mas atencion al personal, del cual pendia en absoluto el principal factor de esas máquinas de guerra.

Se principió por quitarles o distribuir un tanto las responsabilidades que ántes se les eehaba encima; en aquel entónces, el ingeniero debia servir para todo. Se lanzaba un torpedo, allá tenia que estar el ingeniero para su desarme; habia que prender los focos eléctricos, que venga el ingeniero; se descompuso el cabrestante, que venga el ingeniero; el doble fondo tiene tal o cual inconveniente, que vaya el ingeniero; en una palabra, el pobre con la humildad i buena voluntad que siempre los ha caracterizado, siempre estuvo listo para todo. Felizmente, como digo, esos cargos fueron segregándose i repartiéndose en forma mas equitativa, i ellos mismos, con su conducta abnegada i con la importancia de su mision, reconocida por la Superioridad i sin pecha de empeños ni esfuerzos personales, se abrieron

camino, para que se aumentasen no sólo sus sueldos i gratificaciones, sino tambien la formacion de nuevas plazas en el Escalafon de Marina. En aquella época, en que este cuerpo era reducido i que no se le daba gran importancia, poco se preocupaba la Superioridad de atender a su formacion i fomento; de ahí que sus vacantes fuesen llenadas con alumnos de la Escuela de Artes o con operarios venidos de las fábricas o maestranzas. Como se comprenderá, personal adquirido de esta manera, forzosamente tenia que ser deficiente en el servicio de máquinas navales, que hasta el momento de su embarque eran completamente desconocidas para ellos, i sólo con algun tiempo de familiaridad con ellas, podian llegar a conocerlas i hacerse peritos en su manejo. Esa era la razon por qué casi todo el personal superior de ingenieros estaba en manos de jente extranjera i a contrata; solo despues del año 91 la fuerza de las cosas obligó a pensar en formar la primera Escuela de Aspirantes a Ingenieros, Escuela que tuvo grandes tropiezos en su nacimiento; falta de recursos, falta de una mano enérgica, que comprendiendo su importancia, le hubiese dado decidido impulso para sacarla de sus pañales; pero, a pesar de las múltiples contrariedades no decayó, i poco a poco fué surjiendo, i a la fecha, aunque en pobre local, su plantel como educacion i disciplina, marcha paralela con la Escuela Naval, uno de los primeros establecimientos de educacion de la República.

Ayer no mas vimos aquí en Santiago la marcial apostura de esas dos instituciones, haciendo guardia de honor a S. E. el Presidente de la República en la Apertura del Congreso, i si se va a estudiar a fondo la interioridad de sus conocimientos i educacion, muy luego se posesionarán de su avance i progreso para ponerse a la altura de los adelantos de la ciencia.

Ya no cabe la menor duda, está en el concepto del Gobierno, de la Superioridad Naval i de todo el mundo, que esa distribucion en la Armada es por demas importante, i que sin ella, el servicio i manejo de los buques es imposible, i careciendo de ella, seria como tener un cuerpo sin alma.

Los jóvenes que entran en esos colejos, en ámbos, se les inculca i enseña los mismos principios, i sus conocimientos difieren sólo en la parte técnica correspondiente a su ramo, i concluidos sus estudios llegan a bordo en un rango equiparado, i como si viniesen de un mismo colejo.

Allí en los barcos, desde que pisan sus cubiertas, los trabajos, sufrimientos i disciplina a que tienen que someterse, es casi la misma, i así siguen en marcha paralela hasta llegar a los rangos superiores, con la diferencia que los ingenieros tienen su meta, en el de capitán de navío, i los navales hasta el de Vice-almirante.

Antiguamente, se concebía esta diferencia, pero ahora en que ambas distribuciones son igualmente importantes no puede existir, i así como esos laboriosos ingenieros con su inteligencia i meritorios trabajos se abrieron camino para llegar a capitanes de navío, no puede ponerse en duda ni por un momento que la punta sólida de esa cuña del saber, siga abriéndose camino hasta llegar a conquistarse en el Consejo Naval la silla en que debe sentarse un *Almirante ingeniero mecánico*; para que desde ese día esos consejales, en sus reuniones reservadas, no tengan que asesorarse con informes externos saliéndose de la reserva que ellos exigen.





## Condestables instructores de la Armada

---

Soy un oficial de la Marina chilena, embarcado en un acorazado de la Armada británica i comisionado por el Supremo Gobierno para perfeccionar los conocimientos náuticos, estudiar i recopilar todas aquellas novedades que pueden servir de adelanto i progreso en nuestra Marina.

Recien embarcado se llegó a bordo, como pollo a corral ajeno; todo el mundo lo miraba de reojo i como pájaro raro; no teniendo ningun amigo ni recomendacion para nadie, casi todo el tiempo pasaba en la berlina.

El que en esos buques es teniente, tiene la cámara i como refugio; su camarote; i el que es guardia-marina, su cámara i los acomodados propios a su rango; pero un extranjero alojado en la cámara de oficiales i sin camarote es lo mismo que un pollo sin tener un mal palo en que pararse.

Las exigencias de etiqueta en esa asociacion son mui delicadas; hai que afeitarse todos los dias i a la mesa se tiene que concurrir en tenuta de smoking; eso está mui bien para el que tiene comodidades para atender tales necesidades pero a uno que no las tenia, no le quedaba mas recurso que su caja de equipo, única compañera sacadora de apuros.

Por cama se tenía un coi i por lavatorio un jarro de agua fria, una esponja i a las 6 de la mañana en camisa de dormir al baño de asiento en comunidad con los desnudos guardia-marinas.

Pero, para quien tenia entusiasmo i decidida voluntad de aprender, todas esas molestias e incomodidades eran tomadas con alegre sonrisa, como si fuesen cosas inherentes al oficio; con esta norma de conducta i con la adaptacion de todas sus costumbres, como ser: la cachimba, el whisky, la afeitadura del mostacho i otras gringadas, se habria camino al compañerismo i amistad, de tal manera que ántes de un mes, ya se bailaba, o se jugaba foot-ball i nos mezclábamos con todos ellos como verdaderos gringos. Asimilados ya en sus costumbres i amigablemente familiarizados en la vida íntima diaria, no sólo no les llamaba la atencion la presencia en todos sus quehaceres i tareas, sino por el contrario, les hacia falta el miron cuando no los acompañaba, i con esta táctica franca i amistosa se abrieron hasta las puertas de lo reservado.

Como el buque a que nos estamos refiriendo, recién salia de arsenales, armándosele, para incorporarse a la escuadra del Canal, la mayor parte de su tripulacion era novicia, i despues de dárseles sus puestos habia que empezar con su disciplina i educacion militar.

Actualmente en nuestro Ejército, cuando se principia la educacion de un contingente, se hace primero la enseñanza individual, así tambien en aquel barco se hacia de manera parecida: tenemos por ejemplo el ramo de artillería.

El teniente artillero tomaba un par de cañones con su dotacion de sirvientes i principiaba el ejercicio.

¡Fuera gorra, chompa i zapatos! dejándolos de esta manera en traje lijero para poder ejecutar los movimientos con ajilidad.

A las voces de ¡fall in! ¡fall out! que equivalen a las nuestras de ¡formar! ¡despejar! los sirvientes de la pieza tenian que brincar i correr para ejecutar los movimientos a satisfaccion del teniente.

Despues del medio dia, con nuevas dotaciones vuelta a los mismos brinco ¡fall in! ¡fall out! hasta dejar traspirando i casi tendidos a los novicios artilleros.

Al dia siguiente, al sub-siguiente i algunos mas, la jarana siguió siendo la misma; aquello ya iba pareciendo ridículo perder tanto tiempo en movimientos al parecer tan supérfluos, no concluyendo con ellos sino cuando ya habian pasado por ese training los 300 individuos que componian la dotacion de la batería.

Tambien entónce, principié a comprender la importancia de aquello que en un principio parecia majadería, i ésta consistia en

que ese cúmulo de jente se movía rápida i como un sólo hombre a la voz de mando de su jefe.

Cuando la instruccion llegó a su pleno desarrollo, era aquello digno de verse; parecia que cada individuo se esmerase en ser mas ágil i activo que su compañero, de tal manera que aquello, para un extraño, mas era un celemin de locos que una tripulacion disciplinada i sólo así se concibe que con cañones de 9 pulgadas i cargados por la boca, se llegase a disparar con el buque en marcha, ocho tiros al blanco en ménos de cinco minutos con cada uno de los cañones.

Nichols, nombre de ese teniente de artillería, a fuer de teson i actividad, habia conseguido su objeto: inocular a sus subordinados el espíritu, para así llegar con su tripulacion a obtener el primer lugar de la escuadra en el concurso anual de tiro de competencia.

Nichols era la esencia de la actividad: servia para todo i para todo se daba tiempo; por la mañana, en las limpiezas, vijilaba escurpulosamente que éstas se hiciesen bien i sin usar ingredientes que causasen desgastes i que no fuesen propios; cuando desarmaban i desmontaban los cañones para recorrerlos, no tenia inconveniente en meterse bajo las cureñas, engrasándose todo si así fuera necesario; para los sports en jeneral, con dificultad habia uno que lo igualase; él era el capitán del team de foot-ball; en tiro al blanco el primero; como músico, a todo le hacia: tocaba el piano, la flauta, la corneta, etc., i siempre dirijia los coros de oficiales i tambien en las fiestas religiosas; en las tertulias, tomándose de una buena bailadora, incansable para lucir su compañera, perdiéndose con maestría en el torbellino de las parejas. En una palabra, era un verdadero hombre notable i estas condiciones le valieron para ser nombrado como instructor del «Exellent», buque-escuela de artillería, establecimiento al que van sólo aquellos que se hacen acreedores a esa distincion, puestos en los cuales se enseña no sólo por sus conocimientos sino tambien por sus condiciones físicas i morales.

Esa es la manera cómo en la Armada británica, que es la primera del mundo, seleccionan sus instructores i no como en otras en que se suele dar preferencia a los que tienen un nombre sonante o que es empujado por ciertos influjos.

Con lo absorbido en las observaciones de estas enseñanzas i sus resultados, fué que allá por los años 86, en el Callao, a bordo del cru-

cero «Esmeralda», formamos, por que sí i sin indicacion superior, la primera escuela de artilleros.

Una veintena de muchachos, a cargo del condestable Sibald, se pusieron a la obra, i a la vuelta de algunos meses, previo exámen de competencia, fueron titulados artilleros de preferencia para mas tarde calificarse como condestables i llegar en el dia a ser los condestables instructores de la Armada.





La Escuadra Nacional despues de la Campaña del Pacifico





## La Escuadra Americana

---

Desde que el almirante Evans enarboló su insignia en la formidable Escuadra que en estos momentos surca nuestros mares, la vista de todo el mundo, i principalmente de los sud-americanos, está fijada en ella, i con admiracion observan cuidadosamente sus cronométricos i puntuales movimientos, que viene desarrollando en cumplimiento de un bien meditado i concienzudo programa de marcha.

Los políticos i los legos miran aquellos movimientos cada uno bajo el punto de vista que le atañe a sus inclinaciones: los primeros por la influencia que esta evolucion pueda ejercer en el predominio sobre el Pacífico, i evitar con su presencia que los amarillos desborden su excesiva poblacion, no sólo en las costas norte-americanas, sino tambien en las sud-americanas, donde ya han tirado sus catalejos, mandando no sólo sus antenas de observacion, sino que ya piensan en mandar sus representantes oficiales ante estos gobiernos.

Los legos, sin fijarse en la perspicacia i prevision de la diplomacia americana, miran aquellos buques como se mira las películas que pasan por el objetivo de un cinematógrafo, con admiracion i curiosidad. Pero hai otros que, con mas conocimiento que los anteriores, estamos no sólo admirados, sino abismados de lo que en sí significa esta gran demostracion naval.

Nosotros los marinos, que sabemos lo que cuesta confeccionar los planos de un buque i encuadrar dentro de una fórmula el sin-

número de factores i detalles, de máquinas, artillería, blindaje, distribuciones, etc.... i que todos ellos concurren matemáticamente a  $\frac{1}{2}$  cambiar en un milímetro sus centros de equilibrio.

Nosotros, que sabemos lo que cuesta desarrollar un poder dado de caballos de fuerza para que el andar salga como se ha ideado; nosotros, que sabemos cuánto cuesta mantener en perfecto estado de funcionamiento cientos de maquinarias, calderas, cascos, departamentos, i mas que todo esto, lo que cuesta reunir, enseñar, disciplinar esa numerosa tripulacion i proveer convenientemente de tan variadísimos elementos i en su debido tiempo, a una Escuadra como esta, no podemos por ménos que admirar con sorpresa tan estupendo desarrollo i en tan poco tiempo.

Los que conocimos el año 82 i ántes, aquella Escuadra americana, compuesta de fragatas i corbetas de madera, con sus cañones de ánima lisa, como el «Pensacola», «Pocahontas» i otros, podemos establecer un verdadero punto de comparacion con estos brillantes blindados, que pueden competir con los mejores del mundo.

Ahora se preguntarán muchos, ¿cómo i por qué se ha efectuado esta evolucion i en tan corto tiempo?

Hagamos un poco de historia, i veremos que nosotros los chilenos hemos tenido gran parte en este desenvolvimiento.

Allá por el año 82, cuando ocupábamos el Perú, nuestros enemigos, para dificultar aquella ocupacion o para crearnos complicaciones externas, prétendieron sijilosamente ceder a Estados Unidos un puerto en su territorio, para formar en él un depósito de pertrechos para sus buques i con otro objeto. El hecho era que aquello estaba acordado entre esos dos gobiernos.

Felizmente, el nuestro lo supo a tiempo, i con toda oportunidad se dió órdenes terminantes a nuestro jeneral en jefe, don Patricio Lynch, quien, con todo sijilo i con la rapidez que el caso exijia, dió orden al «Blanco Encalada», entónces comandado por el capitán Montt, de trasladarse inmediatamente i a toda fuerza, al puerto de Chimbote, lugar que la corbeta americana «Pensacola» debia ocupar i que tambien iba ya en camino.

Como se ve, era ya cuestion de quien llegaba primero; pues si los americanos hubiesen puesto primero que nosotros pié en tierra, la complicacion habria sido inevitable; felizmente, el «Blanco» llegó primero i enarboló en tierra la bandera de la Patria. Horas despues

llegaba la «Pensacola», i con gran sorpresa encuentra aquel puerto en nuestra posesion, cuando se imaginaba hallarlo desocupado i enteramente a la disposicion de ellos.

El *tableau* no pudo ser mas perfecto. Durante la noche, ámbos buques se mantuvieron en són de combate i con sus fuegos encendidos, de tal manera que si en esos momentos un mal intencionado hubiese tirado de la rabiza de un cañon, habríamos tenido otro Miraflores, pero de mui distinta manera.

Esta coartada tan eficaz i oportuna llevada a cabo con diligencia i mejor material, les hizo probablemente pensar que por el momento no estaban en condiciones de embarcarse en otra calaverada de esta especie, i desde ese momento no se oyó mas hablar de cesiones territoriales.

Posteriormente, cuando llegó la nueva «Esmeralda» a relevar a la gloriosa de Iquique, sobrevino en Panamá una revuelta, que reclamaba en aquel lugar la presencia de una nave chilena para defender la territorialidad de aquel Estado. Esa «Esmeralda», el crucero mas rápido a flote en aquella época, haciendo uso de sus buenas condiciones de andar, al mando del capitán J. E. López, fué comisionado para que, a la brevedad posible, llegase a aquel escenario de disturbios.

A su arribo, supo con sorpresa que ya los americanos habian desembarcado al otro lado del istmo, en Colon, fuerzas de desembarco con la intencion de ejercer dominio o presion sobre uno de los contendores, o con el objeto de guardar o resguardar los intereses americanos.

De este lado, en Panamá, el capitán López, poniéndose al habla con el comandante de una corbeta francesa, i como jefe mas caracterizado, comunicó al jefe de las fuerzas americanas en Colon, que si ellas no eran embarcadas, él se veria obligado a desembarcar igual número en el puerto de Panamá. Planteada la cuestion en esta forma, si no se retiraban los americanos, el asunto podia complicarse. La justicia de esta actitud, o quizas la conveniencia de no indisponerse con naciones de Sud-América, que por el momento estaban en el mar mejor armadas que ellos, resolvieron embarcar sus tropas, quedando con esto concluida la intervencion estraña, en ese asunto interno de un pais independiente.

Este segundo fracaso que los americanos tuvieron con naves mas poderosas de un pais mucho mas chico que ellos, no dejó de incomodarlos i llamarles la atencion, i no faltaron congresales que, con mui justa razon, hicieran ver a su Gobierno la necesidad imprescindible e inmediata, de pensar de una manera séria en la formacion i construccion de una Escuadra, que estuviera no sólo a la altura de la importancia de su pais, sino en condiciones de no estar disimulando fracasos impuestos por buques de una nacion que no podia de ninguna manera entrar a competir con los poderosos del norte.

Ese llamado del Congreso al Ejecutivo produjo su resultado, formulándose desde entónces un programa sério de construcciones i un impulso a sus instituciones navales.

Al poco tiempo llegaban a bordo de la «Esmeralda», en el Callao, ingenieros americanos que venian a visitar, medir i tomar todos los datos necesarios para construir buques similares o parecidos a nuestra «Esmeralda».

Eso fué allá por el año 85, i ahora el 908. ¿Qué diremos al ver pasar frente a nosotros sólo una punta de la Armada americana?

Pregunte el pais a los gobiernos que desde entónces se han sucedido, ¿qué han hecho en el sentido de establecer astilleros de construccion, ya sea fiscales o privados, para desarrollar no sólo las industrias que son inherentes a ellos, sino tambien para propender a la seguridad i grandeza de la nacion?

¡No hai que mirar mucho para contestar sin equivocarse! ¡No! I cuando algo se ha hecho, ha sido para peor, para descorar a los que, por iniciativa propia, han embarcado en esas empresas no sólo sus capitales, sino su paciencia.

Allí teneis la construccion del escampavía «Meteoro», el que despues de mucho empeño para conseguir fondos e iniciar construcciones en el pais, se encargó a la casa Lever i Murphy su ejecucion.

Escusado es alabar el empeño, desinteres i entusiasmo con que estos hombres de hierro acometieron la empresa; para ellos no habia dificultades ni objeciones, todo lo hacian i a la perfeccion; nunca los inspectores dieron quejas de esos empresarios, i para poder dar cumplimiento satisfactorio a tanta exigencia, tuvieron que preparar

gradas, encargar i hacer herramientas especiales, que demandaban obras nuevas de esa especie.

Todos esos gastos, desvelos i molestias, se hacian con gusto, en la esperanza que mas tarde se les encomendarian nuevas obras, iniciando así en el pais un nuevo ramo de industria.

¡Gran decepcion! El buque fué entregado i recibido en buenas condiciones, allí está en Magallanes prestando importantes servicios, i los constructores ¿qué suerte corrieron? Se quedaron con las ganas de hacer nuevos buques; se quedaron con las herramientas guardadas i con un déficit sobre lo que costó la construccion del «Meteoro», de mas de \$ 100,000.

¿Creen que el Gobierno hizo algo para estimular o compensar aquellos sacrificios? Lo único que hizo fué poner un tremendo «no há lugar» a las solicitudes que esos señores hicieron para conseguir aminorar un tanto las pérdidas que aquella construccion les demandó.

Ahora, con la Escuadra americana a la vista, nos cabe preguntar: ¿qué han hecho esos hombres para conseguir tan tremendo triunfo?

La contestacion es mui fácil. Lo que han hecho, es proteger la industria nacional en forma tal, que la extranjera casi no tiene entrada en los Estados Unidos.

Cuando se iniciaron las construcciones de esos barcos que van pasando, que todos son hechura americana, costaban al Erario americano 50% mas que en cualquier astillero extranjero; pero como para los americanos no era cuestion de precio, sino de progreso i aprendizaje, dejaron de tomar ese factor en consideracion, i adelanté con la obra i allí la teneis, pueblo de Chile, para que pidais a vuestros gobernantes que imiten ese ejemplo, i no hagan lo de siempre i lo que ahora mismo están haciendo.

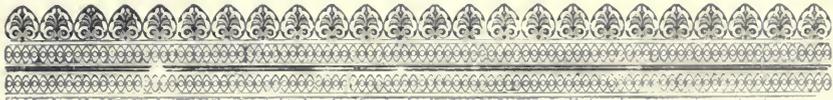
Mirad el presupuesto de este año i vereis con rabia al presenciar esa Escuadra brillante que nos deslumbra, que hai una partida en este famoso presupuesto, \$ 75,000, para encargar a Europa la construccion de un remolcador.

Consigase borrar esos \$ 75,000 i vótese un millon para construir no un remolcador, sino media docena de escampavías, i forme-

mos de esta manera factorías i personal suficiente para que en otra ocasion, reparaciones como la del «Prat», se ejecuten aquí i no se amontonen notas para decidir si deben hacerse en el extranjero o en el pais.

Ya que tenemos un ejemplo al frente, manos a la obra.





## ARMADA BRITANICA

---

Es creencia jeneral que el poder de las escuadras consiste en la potencia i número de sus buques, sin hacer mucho caso del personal i de su preparacion.

Como regla jeneral, entablándose discusion sobre qué nacion es mas poderosa, salta inmediatamente a la mesa el *Naval Annual*, i en él se cotejan el número de buques, sus corazas, cañones, etc., i por último, dejan como superior a la que en el libro citado supera en poder material a las demas.

Hasta cierto punto, hai en ello mucho de razon; pero casi todos esos discutidores olvidan por completo un factor que siempre ha primado sobre aquél, i cuando no ha primado, al ménos ha contribuido en mucho para decidir cuál es la mas poderosa.

La preparacion técnica, disciplinaria i, sobre todo, el espíritu de los personales, eso sí que es poder, ese sí que es un verdadero elemento; ese elemento no se manda hacer a las fábricas ni a los astilleros; ese es el resultado de muchos años de trabajo, esa es la herencia que de jeneracion en jeneracion vienen dejando los que vivieron bajo el mismo techo de aquellos capitanes que con su ejemplo escribieron pájinas gloriosas en la historia de su Patria.

Pero es menester que ese material vivo no sea dejado de la mano, es indispensable atenderlo mui de cerca i seguir siempre estimulándolo para que no pierda su espíritu i su vigor, porque de lo contra-

rio, le pasará lo que a un árbol sin riego, que se seca i despues no sirve sino para leña.

Hé ahí el verdadero secreto del poder naval de Inglaterra: seguir manteniendo ese espíritu i cuidadosamente incrementando su personal; éste no es traído de la calle en levas o por conscripciones; él es formado desde la semilla que se siembra, se riega con cuidado i, poco a poco, sus brotes van guiándose convenientemente para que no se quiebren i que puedan llegar a dar el fruto deseado.

Todo ese personal es una masa compacta, educado de la misma manera en el sinnúmero de escuelas que rodean su estensa costa, donde la materia prima se recibe cruda, para desde un principio inocular, conjuntamente con su educacion i disciplina, el patriotismo i el cumplimiento del deber; de tal manera, que cuando son entregados al verdadero servicio de los buques de guerra, nada les toma de nuevo, allí se sienten bajo el mismo ambiente i costumbres en que se han iniciado, no encontrando dificultad para seguir su aprendizaje, i poco a poco ir progresando en las distintas etapas i especialidades de la carrera.

En el personal de oficiales sucede la misma cosa: los jóvenes cadetes, seleccionados siempre con escrupuloso cuidado de entre la mejor jente, tanto física como socialmente hablando, son recibidos en la Escuela Naval, donde despues de aprender lo mas esencial, siguen a bordo de los buques de la Armada, en grupos no muy numerosos; pero siempre bajo la direccion i tutelaje de profesores escojidos, que no se ocupan de otra cosa, hasta que al fin, cuando ya están suficientemente preparados i en condicion de manejarse por sí solos con criterio propio, solo entónces son largados al servicio franco de los buques, sueltos o en escuadras.

Al fin de cierto tiempo de navegacion i de haberse posesionado de lo que es el servicio del mar, i de haber practicado sus cortos conocimientos, cuando ya tienen el seso mas maduro i firme, vuelven otra vez a las escuelas de especialidades: artillería, navegacion, torpedos; etc.... Concluidos éstos con sus exámenes, se les envia a bordo nuevamente otro número de años; de tal manera que cuando llegan a ser tenientes, ya son hombres i oficiales competentes, con conocimientos suficientes para desempeñarse con la esperiencia práctica i teórica que sus obligaciones les exigen.

Como este sistema de mantenerlos siempre bajo un tutelaje disimulado, se obtienen dos cosas de capital importancia: no hacerlos perder el hilo de sus estudios e inducirlos a ocupar su tiempo de descanso, en cosas sanas i útiles para su desarrollo físico e intelectual.

Desde niños se les estimula al sport como distraccion de preferencia, i consiguientemente esos mismos grupos van en conjunto, en compañía de sus maestros i oficiales, a gozar de hijiénicos juegos, i no como sucede en otras marinas en que cada uno va a buscar la distraccion en los lugares a que mas le inducen sus sentidos e impresiones.

Este espíritu sportivo, que es de moralidad, domina absolutamente en tódo el personal de la Armada británica, desde los almirantes hasta el último cadete. De ahí que cuando uno de sus buques llega a puerto, lo primero que hacen sus oficiales es buscar los campos de lucha i de competencia, i a los pocos dias ya se les ve trezados con sus conyéneres de tierra, siguiéndose en consecuencia los conocimientos sociales i las honradas distracciones.

Así como el personal es compacto en estos principios, tambien lo es en disciplina i en cumplimiento de los reglamentos i disposiciones.

A bordo, cada uno hace lo que le corresponde, i matemáticamente a la hora; no hai necesidad de que nadie se lo advierta ni que nadie lo vijile.

Las inspecciones son casi mera fórmula, porque, por lo jeneral, todo está perfectamente conforme con las disposiciones; los ejercicios, los consumos, las limpiezas, las máquinas, etc., todo siempre listo; de ahí que nunca se sorprenda ni pille desprevenido en nada a un buque ingles.

Recuerdo una ocasion, en Tolon, el almirante español Cervera, espresándose de la escuadra inglesa fondeada en ese puerto, decia: «Estos diablos de gringos, no sé cómo son; parece que no hubiera una alma a bordo, i en un decir Jesus, los vemos a todos en cubierta; nunca están desprevenidos, todo lo ven i lo hacen primero que nadie».

Esto es tan cierto, que podria citar mil casos; pero sólo citaré dos, por ser famosos i porque sus resultados comparativos no dan lugar a dudas.

El año 68, cuando tuvo lugar el terremoto en Arica, habia allí fondeado dos buques de guerra, uno ingles i otro americano. Esos cataclismos, como se comprenderá, no dan mucho tiempo para pensar ni para obrar; el ingles gracias a sus medidas prontas i oportunas, salvó su buque, no así el americano *Wateree*, cuyos restos aun están allí en la playa, para mostrarnos que a su bordo no hubo la prevision que en el ingles.

En las islas de Samoa, en otra ocasion sobrevino un tremendo ciclón; en el puerto habia algunos buques alemanes, americanos i un ingles.

El único que salió haciendo una hábil maniobra i lanzándose mar a fuera, fué el de esta última nacionalidad.

El comandante e ingeniero de ese buque fueron inmediatamente premiados por su Gobierno.

En los buques ingleses todo debe estar listo para ejecutar cualquier maniobra u operacion; allí no se concibe preparar tal o cual cosa anticipadamente, para que la maniobra salga buena; no hai mas preparativo que la voz de ejecucion, i cuando durante ella se nota atraso o inconveniente, hai que remediarlo para que la próxima vez salga bien.

En cuestiones de disciplina, obediencia i puntualidad, son en extremo delicados, no dejando jamas pasar desapercibidas las faltas; la lei es absolutamente pareja para todo el mundo. De esa exactitud viene aquel dicho universal, «ser puntual como un ingles».

Allá por el año ochenta i tantos, el almirante Lyon, jefe de la escuadra del Pacífico, dirijió desde Valparaiso al Callao al comandante de la corbeta «*Kingfisher*», un cablegrama en que ordenaba tomar la correspondencia, i que en un dia i hora fijos, lo fuese a encontrar frente a Pisco, en un punto determinado.

El almirante, como buen ingles, llegó matemáticamente al lugar del rendez-vous; la «*Kingfisher*» no estaba precisamente en el punto ordenado, pero sí, a unas tres millas de distancia, viéndose perfectamente las señales del almirante.

Pero como la órden no era esa, una vez que recibió la correspondencia de la corbeta, le hizo presente a su comandante que, como no habia cumplido exactamente con lo ordenado, se quedase dando vueltas alrededor del punto durante una semana i despues fuese al Callao a reunirse con él.

En otra ocasion, navegando en escuadra en el Mediterráneo, se entraba al puerto de Siracusa, i como uno de los buques no cumplió la órden de fondeo tal como se le habia indicado, la señal del almirante no tardó en salir para mandarlo a cruzar fuera del puerto, durante cuatro dias, pero siempre a la vista de la escuadra, que estaba tranquilamente fondeada.

Si con los jefes i comandantes se observa tanto rigor, es porque son ellos los que deben dar el ejemplo i los llama a observar igual proceder con sus subalternos.

Antes de cerrar este bosquejo de lo que es i en lo que consiste el alma de esa armada, la primera del mundo, voi a citar un hecho, que encierra en sí la esencia de lo que son su obediencia, órden i disciplina.

Allá por el año 1893, la escuadra inglesa del Mediterráneo, compuesta de trece buques, entre blindados i cruceros, al mando del almirante Tryon, quizas el mas prestigiado de la armada británica, evolucionaba para tomar fondeadero en el puerto de Trípoli.

La formacion que tenia era en dos columnas de filas, es decir, seis buques a un lado i siete al otro, dejando entre las dos líneas un intervalo de 1,200 metros.

El almirante Tryon mentaba su insignia en el «Victoria», buque puntero de una fila i el contralmirante Markam, en el «Camper down», puntero de la otra.

Los buques, cuando navegan en escuadra, gradúan su timon, de tal manera que todos describan su círculo evolutivo de las mismas dimensiones; en este caso, el diámetro evolutivo era de 800 metros.

El almirante iza una señal en que ordena que las dos columnas contra marchen, la de la derecha por la izquierda, i la de la izquierda por la derecha, es decir, que ámbas deben hacerlo hácia adentro; si la distancia entre las dos filas hubiese sido mayor de 1,600 metros, los buques podrian ejecutar su evolucion sin inconveniente; pero estando a 1,200 metros se comprenderá fácilmente que la evolucion es imposible i forzosamente tiene que concluir en un fracaso.

Cuando el buque jefe iza una señal, el comandante de la 2.<sup>a</sup> division la repite en su buque, en señal de comprension, i al bajarse ámbas, se ejecuta el movimiento.

En este caso Markam no la levantó hasta arriba, dando a entender con esto que no comprendía la órden.

Tryon, por semáforo, le pregunta que qué espera, indicándole con esto que ejecute lo ordenado.

Tryon, en un momento de paralojizacion, no se dió cuenta de la órden que estaba dando i cuando Markam izó su señal indicando con ello que estaba listo para cumplir lo ordenado, la mano de Tryon bajó i con ella tambien la infausta señal, que torció la brida a esos dos monstruos para irse uno sobre el otro.

En toda esa escuadra tripulada por mas de 7,000 hombres i en que la mayor parte de ellos veían el cataclismo que se les venia encima, no hubo uno solo a quien se le pasara por el pensamiento cambiar lo ordenado por su almirante; él lo disponia i así tenia que ser.

Ciérranse los timones, i ámbos buques en rápida caída se precipitan como dos toros a darse el tremendo encontron.

Tryon despierta de su paralojizacion, pero ya es tarde; revérsanse las máquinas con todo su poder para aminorar el golpe, pero éste siempre tiene que ser fatal i de muerte.

Un golpe seco, horrible, hace temblar esas moles de mas de 12,000 toneladas i conmover aterrados a los miles de espectadores que formados cual batallones no se mueven de sus puestos, hasta que la señal del almirante ordena arriar los botes para el salvataje.

Los buques quedan mancornados, uno embutido en el otro, hasta que las máquinas logran desprenderlos.

El «Victoria», buque de Tryon, rápidamente, inclinándose sobre un costado, principia a hundir su proa i ántes de diez minutos, casi en posicion vertical, i con sus hélices jirando vertijinosas en el aire, se hunde en el abismo, llevándose en su vientre 22 oficiales i 336 tripulantes.

Cuando se dió la órden de los botes, o sálvese quien pueda, un guardia-marina, ayudante del almirante, le pasa un salvavidas, i éste, en su puesto, impertérrito i a brazos cruzados, contesta al guardia marina:

— «It is entirely my doing, entirely my fault».

«Yo lo he hecho, es enteramente culpa mia».

I se hundió con su buque.

«Despues de hechas las mas prolijas averiguaciones, cargos i descargos, la opinion espresada por el Consejo de Guerra en lo referente al órden i disciplina manteniendolos a bordo del «Victoria», durante su hundimiento, mereció la mas amplia confirmacion de los lores

del Almirantazgo. Fué, en todo sentido, altamente honroso para todos i quedará para siempre como noble ejemplo en el servicio».

El comandante, por su parte, dice:

«La conducta i tranquilidad de todos en sus puestos, fué fuera de toda alabanza, i no hubo el mas mínimo amago de pánico ni desórden de ninguna especie».

¿Habrá un ejemplo mas grande i convincente del espíritu de órden, obediencia i disciplina que el demostrado en tan tremenda prueba?

No sé que exista alguno parecido en los anales de la historia.

Ese es el summum del poder naval de esa gran Armada, esa es la esencia de tantos desvelos i sacrificios, esa es la herencia que recibieron del gran Nelson i que sus capitanes han seguido i siguen interpretando.

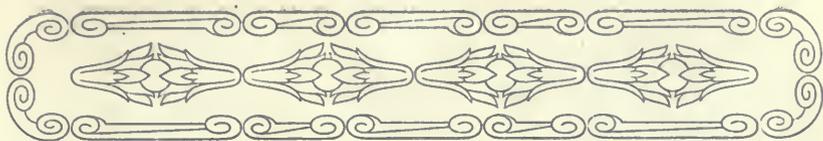
Díganme ahora esos discutidores de poderes navales:

¿Han encontrado en algun libro, o en algun astillero elementos de poder tan nobles i de tanta disciplina como la desplegada por esas tripulaciones?

Para tal pregunta no hai contestacion i debemos contentarnos con decir: honra para esa gran Marina que ha sabido mantener su supremacía por mas de un siglo, i honra para sus sabios gobernantes, que, interpretando en lo que vale su marina de guerra i flotas de comercio, las han atendido i estimulado, para mantener siempre en la mano la batuta del comercio universal, haciendo la grandeza i felicidad de su patria!







## Visita a un blindado ingles

---

En Valeta, en la isla de Malta, un amigo me invitó a pasar con él el día a bordo del «Minotauro». Acepté gustoso, i al día siguiente, minutos ántes de las 8 A. M., llegaba a la cubierta del blindado.

La guardia de militares, con la banda de músicos a la cabeza i al mando de su oficial, en perfecta formacion, presentaba sus armas i miraba hácia popa, como para alinearse.

Con sonar la primera campana de las 8, i casi por encima de mi cabeza, un par de tiros de rifle me hace brincar; estaba desprevenido; al mismo tiempo que los tiros, rompe la banda de músicos con el Himno Nacional; todo el mundo suspende sus quehaceres i poniéndose de pié, con la mano en la gorra, respetuosamente se vuelven hácia popa para mirar el pabellon, que pausadamente va ascendiendo izado por dos timoneles, que a cabeza descubierta, lo largan al viento.

Llegado al tope, pára la banda, se dispersa la guardia i reasumen sus quehaceres.

Pasada esta ceremonia, diviso a mi amigo eicerone que con otro oficial viene abajo por una de las escotillas de popa; al pisar la cubierta, ámbos se llevan la mano a la gorra, saludando a alguién, pero como yo no viese a quién saludaban, les pregunté el significado de ese saludo.

—El recinto en que estamos se llama alcázar, me dijeron, i es el lugar donde se da carácter oficial a cualquier acto que en él se ejecute; por eso es que para darle i conservar la seriedad, se obliga a todo el mundo a que, al llegar aquí, salude militarmente.

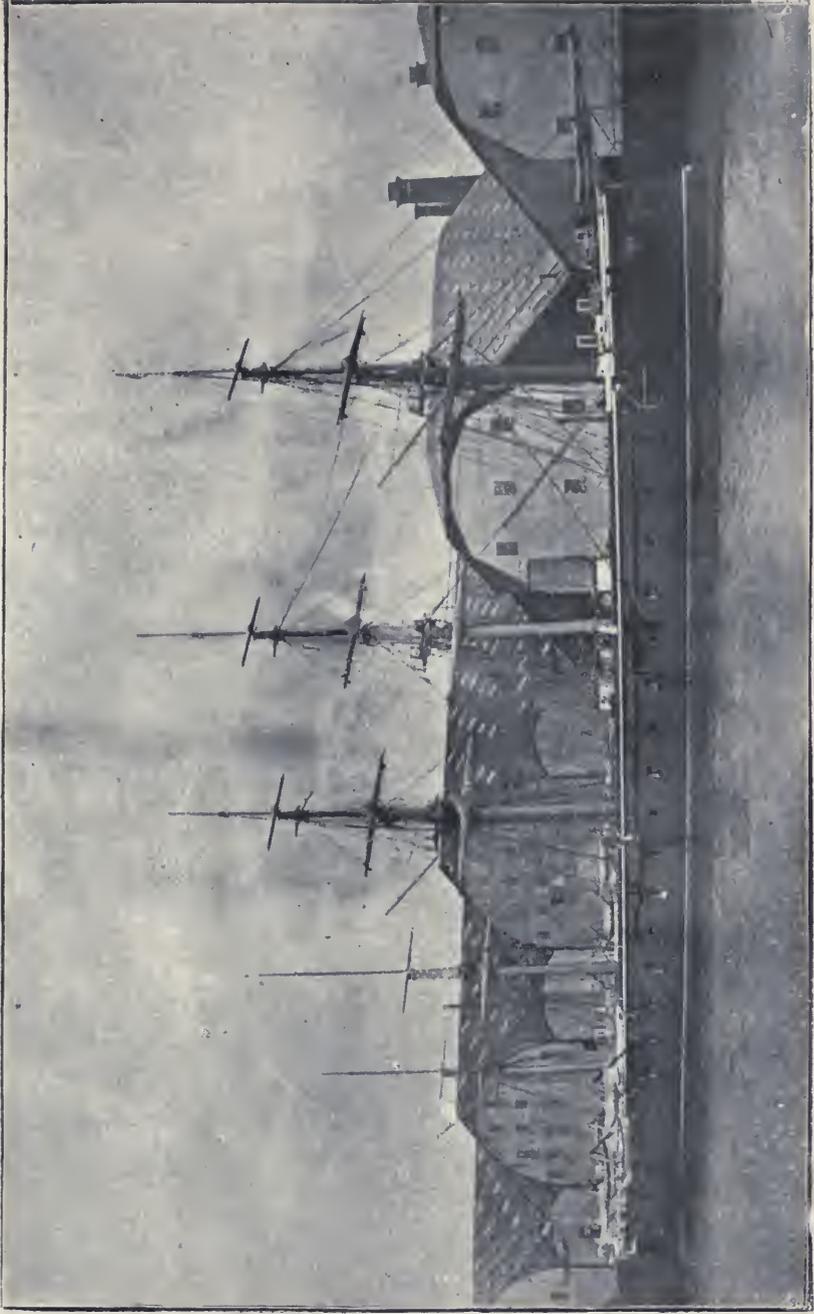
Ya en manos de mi amigo i cicerone, nos encaminamos hácia proa. Al llegar a una escotilla por donde debíamos bajar, siento un murmullo o ruido como de un colmenar; bajamos a la batería i me doi cuenta que el murmullo era producido por mas de 600 hombres diseminados, o mas bien dicho, amontonados en el ámplio i prolongado entrepuente, i que, a medio vestir, están afanados en su aseo i arreglo personal para presentarse a la revista que debe tener lugar a las 9 A. M.

Para pasar a través de esa nata de sacos i hombres, teníamos que ir haciendo quites a un lado i a otro; al fin llegamos al extremo, bajamos por otra escala i entramos a la cámara de oficiales; estaban todos sentados a la mesa tomando su breakfast, o desayuno, como nosotros lo llamamos; a mí tambien me dieron colocacion i luego dí cuenta de un «ham and eggs» i una taza de té, que es en lo que consiste este almuerzo.

A las 8½ en punto, ya la mesa estaba completamente limpia i todo concluido, i no como pasa entre nosotros, que el que llega atrasado, con un buen grito al mayordomo, sin importarle la hora, el atraso de los mozos i cocinero, manda hacer un buen beefteak u otra golosina de su paladar.

Como ya no teníamos nada que hacer en la cámara, subimos a la otra cubierta, a popa, i allí, al rededor de una candela, estaban la mayor parte de los oficiales fumando su cigarrito; yo tambien encendí el mio; pero cuando estaba en lo mejor, suena una corneta i un muchacho que cerca esperaba, apaga i quita la candela, al mismo tiempo todos los oficiales i yo tambien, mui a mi pesar, tuve que arrojar mi pitillo. Ese toque se llama «out pipes», que equivale a decir que no se debe fumar mas; este vicio se ejercita en los buques de guerra ingleses sólo en horas de comida, i así no se ven colillas de cigarros por todas partes, ni nadie tiene que preocuparse del cigarro estando de servicio, ni fuera de los lugares designados para ese objeto.

A las 9 en punto, otro cornetazo hace aclarar completamente los entrepuentes, i los 800 hombres de tripulacion, formados en compac



MINOTAURO



tas hileras de a cuatro, llenan ámbas bandas de la cubierta superior, con sus oficiales respectivos; otra formación mas abierta no daría cabida a tanto tripulante.

El Almirante, acompañado de su Comandante, que tambien ya han almorzado, se pasean a estribor de la toldilla, para demostrar con su presencia, que tambien ellos son ordenados i puntuales.

Miéntras los oficiales en sus brigadas, revistan escrupulosamente a sus marineros i la banda ejecuta algunas piezas apropiadas, el 2.º Comandante, acompañado de su Estado Mayor, i calzado de guante blanco, baja a los departamentos, cámaras i camarotes, a revistar el estado de aseo hasta el último rincón, i donde divisa algo que no está limpio, allá pasa su dedo, i si éste sale teñido, se lo muestra al responsable.

Suficiente castigo, la próxima vez el dedo no se ensuciará.

Después de la inspección del 2.º i cuando ya ha dado cuenta a su Comandante, la campana horaria, con tañidos cortos i pausados, anuncia al capellán que ha llegado la hora de su misión, i revestido de estola, con su Biblia en la mano, se coloca al pié del palo mayor mirando hacia la bandera; ésta se arria a media asta, reemplazándose al tope por la de misa; de Almirante a último grumete, todo el mundo se descubre i ora a la par de su capellán.

Los católicos, en grupo aparte, dirigidos por sus oficiales, tambien hacen oración.

Concluida esta ceremonia, se da principio a los ejercicios jenerales, digamos por ejemplo, que se toca a zafarrancho: todos esos 800 hombres, que hasta hace un momento estaban tranquilamente orando; ahora se les ve como locos corriendo en todas direcciones; unos suben a la arboladura para echar abajo los masteleros, otros en los botes jirándolos adentro, a los cañones, etc., etc., cada uno a cubrir su puesto; cuando todos van corriendo en este desorden ordenado, un punto agudo de corneta detiene a todo el mundo como sujeto por una máquina; no se ve un movimiento ni se siente un ruido mas, manteniéndose inmóviles como estatuas hasta que otro golpe de corneta, después de dada una orden verbal, pone otra vez en rotación los engranajes de esa complicada máquina de tantas voluntades, que obedecen religiosamente a la de un solo hombre.

El ejercicio general continúa hasta las 11, hora en que se reparten otras distribuciones de menor importancia, salvo la de la administración de justicia, que es atendida con especial cuidado, porque de ella depende en gran parte la disciplina i la confianza en que nunca se estralimitan en la aplicación de los castigos.

Poco despues de las 11, el sarjento de armas, acompañado de un cabo i seguido de todos los anotados con faltas durante las últimas 24 horas, vienen a formar al alcazar donde el 2.º Comandante; despues de oídas las acusaciones i descargos, el sarjento muestra al 2.º la tablilla de penas i en ella se aplica la que corresponde a la falta cometida.

Con este proceder, no hai acaloramiento del primer momento ni exajeraciones en el castigo, i puede decirse, con seguridad, que allí hai verdadera lei pareja.

A las 12, todo el mundo va a comer i a permanecer en descanso hasta la 1; durante este tiempo, no se perturba el reposo de nadie por ningun pretexto; aunque venga quien venga, no hai honores ni nada que signifique cambiar ese órden establecido.

De la 1 para adelante, se sigue con ejercicios aislados, enseñanzas individuales i se establecen los trabajos.

Los oficiales francos van a tierra, la mayor parte de ellos vestidos de franelas i aperados de sus raquetas, «bats», rifles, etc., a practicar el sport, en las canchas de tennis, cricket, pelotaris i polígonos de tiro que abundan en arsenales, para hacer la distracción de los oficiales de las escuadras que siempre frecuentan este puerto.

Es tanto lo que se estimula el sport, que hasta los almirantes toman parte en las partidas de competencia.

En una ocasion, tuvo lugar un match de cricket entre el buque Almirante i otro.

Lord John Hay, Vice-almirante i Jefe de la Escuadra, formaba parte de un team, i era de ver a ese viejo, con 60 años i cargado de canas, vestido como cualquier oficial, con su par de canilleras, defendiendo con el bat las bells de su wicket; hubo un momento que se descuidó i el esperto guardia-marina que tiraba la pelota, le asestó un pelotazo en el tobillo. El teniente-ayudante que estaba en las inmediaciones, llamó la atención del Almirante que ese guardia-marina

le habia ganado un almuerzo; al dia siguiente el «midshipman» se sentaba a la mesa invitado a almorzar con su jefe.

En otra ocasion tenia lugar un torneo de rugby, es decir, una partida de foot-ball, en que la lucha es mucho mas esforzada de lo que se usa aquí en Chile; en ese juego se va cuerpo a cuerpo, i los batalladores ruedan por el suelo mancornados a la par que la pelota, de tal manera que cuando concluyen, es raro que salga uno sin estar rasmiado i todo revolcado.

En esta ocasion, el capitan del team del «Minotauro» era el teniente Nicolls, un esforzadísimo muchacho.

Cuando ya concluyó el match, i se vivaban ámbos partidos, la princesa rusa María, esposa del duque de Edimburgo, que habia ido especialmente a presenciar la partida, hizo acercarse a su coche a los dos capitanes para estrecharles la mano e invitarlos a comer con ella.

Así se estimulan estos juegos, que son la base de la salud i que enseñan a ser esforzados i valientes.

En la tarde todos regresan a su buque, i a esos revolcados i sudorosos atletas, a las 7 en punto, se les ve alrededor de la mesa en riguroso traje de etiqueta, para asistir a la comida; este es el momento de sociabilidad i del mas estricto órden. Ahí no se fuma, no se lee, ni se hace nada que desdiga de la buena compostura; nadie llega atrasado, como tampoco puede pararse de la mesa hasta que el oficial que la preside no lo disponga, i se cierra este acto con una corta oracion dicha por el capellan i con una copa que se toma a la salud del Rei.

Concluida la comida, al rededor de la candela donde en la mañana fumábamos un cigarrito, ahora hai colocadas confortables poltronas, mesas para jugar cartas, leer i hacer la charla de la noche.

A las 10 en punto, «out pipes and good nights».







## Ocupacion de Chipre por los ingleses

---

La Armada británica del servicio activo, está dividida i repartida en todos los mares, en escuadras i buques sueltos, segun el lugar donde son destinados. De éstas, la mas poderosa es la del Mediterráneo, que tiene por base de operaciones la isla de Malta, fuertemente artillada, con abundantes diques i toda clase de elementos, i Gibraltar, que, a mas de ser base de operaciones, es la llave de este mar.

La mision de esta Escuadra es mantener siempre la supremacia en el Mediterráneo, que es el canal comercial obligado por donde se hace el acarreo de los productos de la India, que son la principal fuente de riqueza de Inglaterra.

La que le sigue en poder es la llamada Escuadra del Canal, que está destinada a resguardar el Canal de la Mancha, las costas de Irlanda e Inglaterra, ejerciendo su vijilancia hasta el Portugal.

Las otras escuadras están destinadas a las Antillas, China, Pacífico, Australia, etc.; en una palabra, abarcando todos los mares del mundo.

Las escuadras lejanas se diseminan en las costas de su vijilancia, i cuando en algun punto son requeridos sus servicios para proteger los intereses británicos, el cable no tarda en concentrarlas,

para de esta manera hacer respetar sus derechos, i si fuese menester, la Escuadra del mar vecino viene tambien en su auxilio i refuerzo.

Todas estas escuadras i buques sueltos, repartidos en el orbe, en conjunto con el sinnúmero de compañías de vapores i veleros cubiertos por bandera británica, podríamos decir con propiedad que son el sistema arterial del mundo comercial, i que por ellas nutren al músculo principal, radicado en el pulmon o corazón del reino de Inglaterra, donde sus sabios doctores, a cada movimiento irregular, los auscultan cuidadosamente para poner pronto remedio o prevenir la enfermedad que pueda aquejar a un órgano lejano o darle un tónico oportuno que refuerce i vitalice al que no se muestre suficientemente fuerte.

Allá por el año 1878, cuando el oso ruso, trasmontando los Balkanes, estiraba su garra para llegar a Constantinopla i arrebatarse la llave con que el tratado internacional de 1856 cerró en el Bósforo la puerta que desde entónces le impidió transitar por ahí libremente sus naves de guerra, el leon británico no pudo mirar con indiferencia ese avance, que venia directamente no sólo a acercarse a sus dominios, sino tambien a poner en peligro su predominio.

Por eso, ántes que la celebracion del tratado de Berlin, que iba a poner fin a la guerra ruso-turca, tuviese lugar, para afianzar i poner mas peso a su voto, dió los pasos necesarios i se acercó al campo de operaciones, para desde allí estar tambien listo a contestar con un zarpazo al oso ruso, si éste no disminuía sus pretensiones.

A mediados del año 78, la Escuadra del Canal, compuesta de diez buques i a cargo del vice-almirante Lord John Hay, entraba al Mediterráneo, i pasando por Malta, tomó fondeadero en puerto Said, en la boca del Canal de Suez.

A bordo nadie sabia, escepto el almirante, qué nos llevaba por aquellos lugares.

En tierra se habia puesto un cuerpo de señaleros al lado del telégrafo, i cuanta comunicacion llegaba de Lóndres, fuese de dia o de noche, inmediatamente era comunicada al almirante, de tal manera que este caballero tenia en su mano «the tail of the wire», i como lo que llegaba era en clave, todos nos quedábamos en ayunas haciendo mil comentarios; hasta que una noche, cuando ménos lo

pensábamos, «off we go». nos dijo una señal, i salimos con rumbo al norte.

Muchos zafarranchos de combate, muchas formaciones, todo nos hacia presumir algo, pero nadie sabia nada, «panics» van i «panics» vienen.

Una noche, navegando tranquilamente, el almirante llama a su teniente-ayudante i le pregunta:—¿No se ve nada en el horizonte?—No, mi almirante, contestó el teniente.—No puede ser, vaya i mire bien en tal direccion. Antes de cinco minutos volvió con contestacion afirmativa; era otra escuadra, que a luces apagadas se acercaba al rendez-vous de Lord John Hay.

Se llamó al jefe de ella a bordo, recibió órdenes i tomó colocacion con la nuestra, para seguir la marcha.

A los dos dias fondeamos en Larnaca, puerto de la isla de Chipre, las autoridades nos pusieron en cuarentena, por venir de puerto infestado.

Tranquilamente aceptamos la orden de cuarentena i seguimos allí soportando el sofocante calor del mes de Agosto, que en esa region es mui fuerte i enervante; las fiebres malarias estaban a la orden del día; tanto era lo que cundian, que llegamos a tener mas de cien enfermos en un solo buque.

Un dia llegó un crucero con pliegos para el almirante. Seguimos en el misterio; pero a media noche, cuando todo el mundo dormia tranquilamente, ménos el almirante, fuimos de súbito despertados; el farol de destellos del buque jefe empezó a pestañear i a él le siguieron simultáneamente los 16 buques, que en esos momentos componian la escuadra. La señal era jeneral, i en ella se ordenaba que inmediatamente se desembarcase toda la tropa disponible, amunicionada, apertrechada de víveres de bolsillo i lista para marchar.

La de carreras no fué poca; de estar durmiendo i ser despertado para salir incontinenti en marcha i a campaña, no es para ménos.

Como en todos estos movimientos la rapidez es un estímulo; cada buque queria ser el primero en estar listo, de tal manera que antes de una hora ya habian formados en tierra, con sus jefes i todo lo necesario, mas de 700 hombres; se dió la orden de marcha, i al amanecer, ya estaban casi a las puertas de Nicosia, capital de la isla, i a las 8 A. M. el pabellon británico ondeaba sobre su posesion.

Desde que las tropas inglesas desembarcaron en Larnaca, el aspecto muerto i de ocio, que es innato en estas rejiones, desapareció i, en cambio, ahora se veia actividad i mucho movimiento.

Los carpinteros de todos los buques, mecánicos, marineros, herreros con sus fraguas, perchas, tablones, todo lo necesario para hacer muelles, desembarcaderos, preparando barracas para alojamiento de tropas.

El duque de Edimburgo, que mandaba uno de los buques, fué designado como jefe de todos esos preparativos; al príncipe de Battenberg, que mandaba otro buque, tambien le tocó parte en aquellos trabajos. Parece que los de mas pergaminos eran los mas listos i empeñosos en sobresalir en el trabajo.

Era de ver a todo un duque en traje blanco i con su buen cucalon, desde el amanecer i al rayo de ese sol abrasador, soportar todo un dia de trabajo, no dándose mas descanso que el estrictamente necesario para sus comidas.

Las insolaciones no eran raras; muchos cayeron bajo el rigor de clima tan cálido, i algunos de ellos pasaron a mejor vida.

Tres dias despues de iniciados estos trabajos, se avistó por el sur un trasporte trayendo a remolque un buque de vela; al rato otro, otro i otro, era un gran convoi, que de la India, i pasando por el canal de Suez, trasportaba un ejército de once mil hombres.

Casi al mismo tiempo que llegaban estas tropas, de Inglaterra llegaba otro trasporte conduciendo al jeneral Sir Garnet Wellesly con su Estado Mayor, que venia a mandar en jefe.

Tampoco se hizo esperar un vapor para tender cable hasta Alejandría, i así seguir siempre en comunicacion directa con su Gobierno.

Ese ejército no tardó en estar todo en tierra i ocupar el campamento que ya estaba elejido.

No hubo inconveniente el que menor, ni atolondramiento de ninguna especie.

Cada arma tenia su desembarcadero especial, i embarcaciones a propósito para que nada se estropease.

En tierra, la línea de campamento se fijó teniendo en vista la direccion del viento reinante, para dejar en primera fila las carpas i viviendas, i a retaguardia, las caballadas i los servicios privados i de cocina.

Todo estaba previsto i bien ordenado; nada faltaba, desde el forraje de la caballería hasta el último utensilio i víveres, conforme a la ración de campaña.

Ahora cabe preguntarse: ¿cómo pudo desarrollarse un movimiento tan estenso, con tanto material i personal, sin que se trasluciera i sin que nadie llegara atrasado a su rendez-vous? Este es el secreto, i este consiste en que cada uno tiene sus atribuciones i responsabilidades, i en que cada uno debe velar porque su departamento siempre esté bien provisto de los elementos que le son necesarios.

Allí no hai apuros ni confusiones, allí no se desviste a un santo para vestir a otro.

Allí tampoco entra la censura estraña a perturbar el criterio de los responsables; la censura la hacen los técnicos i ellos son los que dilucidan las responsabilidades.







## Por la marina mercante nacional

---

«AMERICA MARU» (BUQUE AMÉRICA)

---

Este es el nombre del primer vapor con que una Compañía japonesa inicia carrera entre el Japon i Chile.

No deja de llamar la atencion que los nipones, con quienes nunca hemos tenido intercambio comercial, lleguen hasta nuestras costas a trenzarse con otras compañías poderosas que hacen el acarreo de nuestros productos hácia las naciones del Viejo Mundo; pero si hacemos un poco de historia, iremos de sorpresa en sorpresa, i así como causará admiracion el empuje e intelijencia con que aquel pais en unos pocos años ha logrado colocarse militar i comercialmente al nivel de las primeras naciones, tambien nos causará pena i decepcion el ver la indolencia i falta de tino con que Chile ha ido perdiendo lo que hombres i gobiernos anteriores habian encarrilado para hacernos grandes i únicos dueños de estos mares.

---

Allá por los años 50, era costumbre en la celebracion de nuestras fiestas patrias, dar en la Universidad de Santiago conferencias

sobre temas de interes nacional para estimular el patriotismo i dar desarrollo a las fuerzas vitales del pais.

Esas conferencias eran prestigiadas con la asistencia del Gobierno i lo mas selecto de la intelectualidad de la capital.

El señor García Réyes, catedrático de aquella institucion, en una de esas ocasiones dijo que tezia muchos temas de que echar mano; la guerra de la Independencia i la campaña del 38 le darian muchos mōtivos para llenar cientos de carillas, pero que en su entender habia otro mucho mas importante i que primaba sobre todos, puesto que en toda época significaria grandeza, seguridad i bienestar.

Ese tema es el del mar, ese elemento sin el cual no habriamos llegado a conquistar definitivamente nuestra independencia; ese elemento sin el cual las naciones hacen vida leuta i sin grandes horizontes, por eso es que todas ellas procuran dominarlo o buscarse salida hácia él.

La historia del Universo i la nuestra, llena sus pájinas, probándonos de una manera concluyente, que ese factor es el principal para hacer ricos i prósperos a los pueblos.

Las condiciones jeográficas especiales, con que la Providencia ha dotado a nuestro Chile, por sí solas nos lo está indicando así esa interminable cordillera que nos limita por el oriente al deshelar sus eternas nieves en innumerables rios, se vácian hácia el mar, así tambien la agricultura, las industrias i riquezas del suelo, forzosamente tienen que buscar esa misma salida.

¿Qué seria de este Chile, si en vez de mar tuviéramos otra cordillera?

Seríamos un pais mediterráneo i tendríamos que entrar a ser tributarios de un vecino, i si perdemos el control o el dominio de ese elemento, es como colocarnos nosotros mismos una muralla, que serviria de compuerta a la salida de nuestras riquezas, compuerta que seria graduada a voluntad del poseedor de ella.

La razon natural nos lo indica, que jamas debemos permitir se nos oponga una muralla i debemos a toda costa ser nosotros los dueños i lejisladores de tal fuente de riqueza i seguridad.

No hace muchos años el sabio sociólogo, señor De Gubernati, dió en Valparaiso algunas conferencias sobre Chile, i entre otras cosas, decia lo siguiente:

«Este pais de escepcionales condiciones jeográficas esta llamado a ser grande i a ocupar puesto preferente en el consorcio del mundo; la diversidad de productos fáciles de desarrollar en sus variados climas desde el tropical al fríjido, las inmensas riquezas que encierran sus montañas, las industrias de fácil explotacion con sus torrentosos rios, todo esto impulsado por una raza fuerte, emprendedora i única, tienen forzosamente que aunarse para hacer la prosperidad de este bello pais, i si a ello se agrega el estenso mar que baña sus costas para constituirse en vehículo de trasportacion i acarreo, pueden fácilmente ser los chilenos, los fenicios del Pacifico, si sus dirigentes explotan con tino tal cúmulo de bellas condiciones».

---

El año 52; el Comodoro Perry, de los Estados Unidos, a cargo de una escuadra volante, dió la vuelta al mundo, escribiendo un interesantísimo libro, memorias de ese viaje, i en la parte que correspondia a Chile, todos eran encomios, haciendo hincapié en el lisonjero porvenir que le sonreia, dadas sus condiciones territoriales, jeográficas i de riqueza. Con una Marina Mercante ya poderosa, apoyada por su flota de guerra, i que de dia en dia se iria acrecentando, dado el incremento natural de las famosas minas i espléndida agricultura; su poblacion compacta i varonil, su sociedad culta e ilustrada, todo le hacia presumir que este pais, esencialmente marítimo, sabia sacar provecho de sus condiciones...

Pasando al Japon, sus dificultades i apreciaciones fueron bien diversas; desde luego, se encontraron con que no se los queria dar recepcion, el Japon era para los japoneses i no querian tener relaciones de ninguna especie con las otras naciones.

No agradándole al Comodoro tan inhospitalaria contestacion, exijió que se le recibiese i, en caso contrario, se veria obligado a hacerse recibir por medio de sus cañones.

Los nipones tuvieron que ceder, i despues de algunas conferencias, se llegó a combinar un tratado de amistad recíproca, por medio

del cual se concedían ciertas franquicias de recepción i hospitalidad para los súbditos americanos.

Esa fué la primera comunicacion que el Japon tuvo con el mundo exterior, i la enerjía del Comodoro, la llave con que abrió sus puertas.

El año 56, cuando Chile contaba sus veleros mercantes por cientos, cuando construía sus buques en astilleros propios, cuando la compañía Clippers acarrea sus trigos a California, fundó en el puerto de Valparaiso el primer cañonero de guerra japonés, construido en Inglaterra i que iba de paso para su país. Este buque, de comandante a paje, iba marinado por ingleses, llevando a bordo sólo dos japoneses, como representantes del Japon, i estos señores, aun iban de trenza i con su traje nipón, i al ser acariciados con curiosidad por nuestros oficiales, cuando los visitaban, aceptaban esas caricias sin estrañeza, i los nuestros se las hacían como con lástima hácia unos seres que se les creía como indios i que valían bien poca cosa.

I ahora, ántes de medio siglo, qué dirán aquellos acariciadores mirando a Togo, Oyama, Ito i otros, que por su intelijencia, patriotismo i buena concepcion, han arrollado al Oso Ruso i colocádose entre las primeras naciones del mundo?

El Japon, desde que despertó de su asiático letargo i abrió los ojos para observar al mundo civilizado, comprendió la grande importancia del mar, del poder marítimo i la grandeza que acarrea a las naciones; por eso desde un principio se le ve firme i constante en su idea principal, el mar, la marina, su dominio, i por todos los medios posibles incrementarla i fomentarla; repartió jente escogida en los astilleros, escuelas i armadas de las principales naciones del viejo mundo, i a la vuelta de algunos años lo vemos bastarse a sí mismo, i hoi día, no sólo construyen su artillería, sus vapores, dreadnoughts tan poderosos como los ingleses, sino que todas estas construcciones las pueden ejecutar un 8% mas baratas que cualquiera nacion europea.

Cuando el Japon abrió sus puertas, su marina mercante no pasaba de ser una simple flotilla costanera; pero desde entónces principió su fomento i reglamentacion, asignando fuertes subvenciones a las empresas de aliento que significasen desenvolvimiento i prosperidad comercial para su tierra; gracias a tan sabias medidas, hoi día la

marina mercante japonesa, representada por grandes compañías de vapores transoceánicas, hace casi todo el acarreo del mercado del Pacífico. Sus líneas van a Australia, la India, Europa, California i ahora esta última la estienden hasta la América del Sur por los dos costados.

Sus agentes comerciales, no descansan, buscando mercados en todos los continentes para surtir sus vapores, que son las arterias principales de la riqueza de su país.

Hace pocos días, un velero japonés, conduciendo a bordo un buen número de pilotines, pasó por nuestro puerto en viaje de instrucción, como para decirnos, esta es la manera de formar capitanes mercantes, i no como ustedes, que la que tienen quieren suprimirla, para dar cabida a otra escuela.

Seguir disertando sobre la prosperidad alcanzada por el Japon en tan poco tiempo, es inútil, porque en la conciencia de todo el mundo está grabada la enorme sorpresa que de día en día nos ha venido dando en todos los ramos de su administración i en la primorosa vision de su porvenir.

¿I nosotros desde la fecha con que iniciamos esta narracion qué hemos hecho?

¿Dónde se han ido los cientos de veleros que nos comunicaban con el mundo i hacian el cabotaje?

¿Dónde están los astilleros en que se construyó la corbeta «Constitucion» i los otros tantos barcos que corrieron nuestros mares?

La falta de atencion, perspicacia i la indiferencia con que han mirado los reiterados pedidos de atencion a la Marina Mercante Nacional, los tiene ahora reducidos a unas erantas docenas de agonizantes buques que bregan sin proteccion, batallando por su existencia.

Aun mas, hemos llegado a conceder a la bandera extranjera ciertos permisos para el cabotaje, permiso que ahora es una amarra, un obstáculo que nos impide proteger la nuestra como debemos hacerlo.

La nave extranjera, en que su principal negocio consistia en el acarreo de mercaderías del viejo mundo, pronto i sin tropiezo alguno despues de descargar sus mercaderías, para no irse en lastre al norte, arrebatában a huevo el cabotaje a nuestra Marina Mercante, i mas tarde no contentos con esa usurpacion, han empezado a hacerlo

con enormes rebajas que van directamente a matar del todo nuestra Marina Mercante.

¿I ahora ¿qué se piensa hacer para evitar tal catástrofe?

Algun paliativo insignificante, porque ir directamente al fondo de la cuestion es bien delicado, porque ya nos han puesto la sogá al cuello, o mas bien dicho, nosotros mismos nos la hemos puesto.

Si decimos a los señores Kosmos, que són los iniciadores de esta competencia, que no se les permite o se les pone trabas para evitar esa competencia, no tardaria mucho el Kaiser, que protege a ontrance su Marina Mercante, en decirnos: bueno; si ustedes nos impiden el cabotaje, yo les impondré en Alemania derechos a sus salitres, que es el país que mas lo consume.

¿I quién no diria que mas tarde viniese tambien en proteccion alguna flota de guerra, así como se manda a Venezuela o Nicaragua?

Señores gobernantes, delicada es la cuestion, pero es indispensable ponerle hombro firme para enmendar ese entuerto.

No es posible permitir que esa brillante Compañía Sud - Americana de Vapores, que ha sido nuestro orgullo, que ha paseado por largos años nuestra bandera por las costas del Pacífico, para ser respetada i saludada con cariño por el chileno en tierra extranjera; no es posible permitir la liquidacion de esa flota que fué el soporte de la guerra en toda contienda armada; no es posible permitir que esa Compañía, a la cual perteneció el «Loa» hundiéndose con su bandera al tope, pase a manos extranjeras.

Señores congresales, señores de Gobierno, pueblo chileno, oigan la voz de alarma para evitar el peligro, porque ese es un verdadero peligro para nuestra seguridad nacional, arrebatarle a la marina uno de los principales soportes en caso de conflicto:

I si esta liquidacion, por desgracia, llega a tener lugar, ¿quién nos garantizará que mañana, cuando lós señores Kosmos, por ejemplo, se adueñen de esta flota, no nos impongan su voluntad?

Ahí habria llegado el caso, en que la llave de la puerta se la habíamos entregado a un estraño a la casa, para que nos la abriese cuando a él le agradase.





## CÍRCULO NAVAL

---

La traslación del Círculo a su nuevo local, refaccionado i arreglado segun las nuevas ideas que predominan en el Directorio, me ha hecho pensar en la marcha que esta institución ha seguido desde su oríjen, primero editando una revista, impulsada por un grupo de entusiastas oficiales que, sin recursos ni elementos, i afrontando dificultades materiales i de ideas, tuvieron que vencer toda clase de obstáculos para entonar e impulsar esta institucion que se llama Círculo Naval, i que a la fecha cuenta ya con un cuarto de siglo de vida.

Cuando recién tomaba cohesión i principiaba a caminar, reglamentarse i dar frutos, hubo que batallar para evitar la presión oficial de las autoridades superiores, que pretendían manejar el timón de una institución que, aunque netamente de marinos i de asuntos atinentes a esta profesión, sin embargo, era necesario que tuviese autonomía propia, para poder con toda libertad estudiar, discutir asuntos que, aunque del personal de la Armada, sin embargo, podríamos calificar como de carácter íntimo o privado.

Felizmente, esa primera campaña fué ganada i conseguimos darle personería jurídica i responsabilidad propia.

Cuando el Gobierno i la superioridad vieron la seriedad i la marcha próspera que iba tomando el Círculo, no fué cosa difícil

hacerse subvencionar, para darle mas impulso i fomentar algunas ramificaciones a que era menester atender.

La cuestion local tambien ha tenido sus bemoles; en un principio andábamos como al garete i sin rumbo fijo, hasta que por fin, i despues de muchos trabajos, conseguimos se nos diese unas cuantas piezas en el edificio que ocupaba la Bolsa Comercial. Con artimaña, constancia i empuje, poco a poco fuimos creciendo hasta que a la vuelta de algun tiempo, ya éramos dueños de casi todo el edificio.

Pero como en la confianza está el peligro, cuando ménos pensamos nos encontramos con una órden de desocuparlo en gran parte, para entregarlo a otras oficinas fiscales; i si no hubiese sido porque nos agarramos a cuatro manos, habríamos tenido que ir a buscar fondeadero en otra parte.

Estos tres elementos: personería, subvencion i local, son las principales piedras fundamentales sobre que descansa el edificio de esta institucion. Pero estos elementos habrian sido nulos, si no hubiese existido un mortero poderoso que los uniera; ese mortero está en el personal; ese mortero es la cohesion, el cariño i el entusiasmo que siempre han manifestado los oficiales de Marina por todo aquello que tiene atinjenia con la Armada.

No hai duda que en algunas ocasiones este mortero se ha manifestado un tanto incoherente, ha tenido sus flujos i reflujos; pero tambien han venido algunos elementos de refresco a estimular i darle consistencia para resurjirlo.

El cuarto de siglo que lleva de existencia, las alternativas sufridas, las pruebas i repruebas a que durante este tiempo ha sido sometido, manifiestan claramente que su base fundamental es de primera clase, sin que hayan influido en su solidez algunos elementos que ocasionalmente suelen brotar, para morir al influjo del buen compañerismo.

Sobre estos cimientos se han levantado diversos edificios, obedeciendo a las ideas predominantes, unas veces en una forma i otras en otra, pero siempre impulsadas con el mismo buen espíritu de progreso. Los departamentos de esos edificios han sido principalmente el desarrollo de la intelectualidad, fomentando por certámenes, bibliotecas, revistas, etc., por instalacion de tumbas para el personal de oficiales i marineros, por salones de solaz, recepciones i dis-

tracciones, por alojamiento i pension, por polígonos de tiro i por otras varias ramificaciones, tendientes todas ellas al mejoramiento i bienestar del personal de la Armada.

Los beneficios de todos estos elementos han sido no sólo para el personal de la Armada, sino tambien para muchas otras personas e instituciones; el Círculo Naval ha sido el «rendez-vous» obligado de toda recepcion oficial, ya en honor de nacionales, ya de extranjeros. Así, nos han honrado con su presencia todos los Presidentes, Ministros i altos personajes. No ha habido almirante extranjero que no haya hecho de los salones del Círculo su punto de espera i muchas veces de recepcion.

Allí se han retornado las suntuosas manifestaciones con que nuestros compañeros han sido agasajados en países extranjeros.

Allí se han depositado los restos de hombres ilustres o marinos muertos en cumplimiento de su deber, para que recibieran el homenaje que esas personas merecian.

En fin, allí se ha hecho todo lo posible por atender las múltiples necesidades de una sociedad que está llamada a servirse no sólo a sí misma, sino tambien a ciertas obligaciones respecto de los países con que continuamente está en contacto i relaciones.

En el tiempo que lleva de vida se ha trabajado i hecho mucho por su progreso i mejoramiento i aun siempre se sigue con esa misma idea; pero es menester no desmayar, seguir adelante explorando nuevos horizontes, que den mas union i bienestar. La mision del Círculo no es solamente atender lo que ya hemos mencionado: su verdadera mision es mucho mas vasta i mas noble que todo eso.

El Directorio i sus miembros deben esforzarse i unirse para que bajo ese techo sé sienta un ambiente de hogar, donde se olviden las asperezas del servicio; allí el jefe que en la mañana amonestó a bordo a un subalterno, debe tenderle la mano, para hacerle comprender que a bordo era su superior, que tenia que velar por la disciplina, i ahora, al tenderle la mano, es el amigo con quien quiere compartir un rato de charla i suavizar la dureza del servicio.

Asimismo, debe hacerse comprender al subalterno que esa caballerosidad del superior no debe deperdiarse ni abusarse de ella, i que así como él ha sido noble, sepa tambien pagar con la misma moneda, guardando el respeto i las consideraciones debidas a la edad i jerarquía.

Asimismo debían mirarse i comprometerse a desterrar esa mala costumbre, que poco a poco ha ido tomando cuerpo i creciendo como la bola de nieve: me refiero a la murmuración i a la costumbre de hablar del compañero.

A este respecto, debíamos adoptar la escuela que el capitán Prat imponía con su ejemplo i con su mandato.

Prat, siendo jefe de cámara, jamás habló mal de nadie, ni murmuró de sus superiores, i así como él lo hacía, lo exijía de sus subalternos; su lenguaje fué siempre correcto i urbano.

Que las camarillas i politiquería no llegasen hasta aquel recinto, pues ellas van siempre aparejadas de rencillas, enemistades i elementos que perturban la buena marcha de las sociedades.

Por el contrario, búsquese todos aquellos factores que contribuyan a la union i al bienestar; échese mano de todos los resortes que conduzcan a ese fin; hágase del Círculo una especie de mano protectora, cuya influencia se haga sentir con un soplo de bondad, no sólo en el cuerpo de la Marina, sino que también lleve sus beneficios hasta el hogar de aquellos compañeros a quienes el servicio haya alejado.

Que el Directorio, con la prudencia i tino necesarios, se imponga de las contrariedades i dificultades en que se encuentren los oficiales, para que, acercándose a la superioridad, ponga remedio a esa mala condicion que puede aburrirlos, perturbar el criterio i entusiasmo de un buen oficial, hasta hacerlo salir de las filas.

Sería de desear también que el Directorio, valiéndose de persona adecuada, se acercase hasta el hogar de aquellos oficiales ausentes, i escuchando con perspicacia i tino sus necesidades, hiciese llegar hasta él aquellos elementos o ayuda que pudiesen suministrarse sin herir susceptibilidades.

Sería también loable que al fallecer un oficial, fuese el Círculo quien se hiciese cargo de atender en todo a las necesidades de ese hogar en duelo; que no se concrete solamente, como lo hace ahora, a correr con el entierro i diligencias propias de este acto, sino que enjugue las lágrimas de esa familia, que la atienda en todo lo que sea menester, hasta dejarla en posesion de su pensión, coloque a sus hijos i dé otros pasos hasta que quede normalizada la nueva vida.

En una palabra, debia el Círculo abarcar todos aquellos medios que contribuyan a unir a los socios de la corporacion, que es la Marina, trabajando con toda decision, entusiasmo i empeño para perseguir este fin.

Que esta union sea tan sólida, que trascienda al exterior, para que la Nacion siga teniendo fe en que la Marina es i será siempre el principal baluarte defensor de la honra nacional, como asimismo el principal mantenedor del orden público.

Que el ambiente dominante en ese directorio sea como el suave alisio que, con su constante i amoroso soplar, barra todas las nébulas que pretendan entorpecer la buena marcha de tan noble institucion, i con este empeñoso trabajo lleguemos a hacer predominar un sólo pensamiento, que seria como el lema de la Marina:

«Patriotismo, altruismo, deber».







## Reliquias históricas

---

«Victory», Trafalgar, 21 de Octubre de 1805.

A mediados del año 1805, el almirante Nelson haciendo uso de licencia, llegaba a Inglaterra gastado, fatigado i enfermo de tanto luchar i batallar con los enemigos de su patria, para mantener el dominio de los mares.

A ese hombre que, tanto anhelaba i necesitaba de un descanso, repentinamente i cuando principiaba a paladear el bienestar del reposo, un llamado urgente del Almirantazgo lo hace trasladarse a Lóndres. Nelson comprendió que no podía ser con otro objeto, que con el de arbolar nuevamente su insignia i asumir el mando de la escuadra. Su perspicacia no lo habia engañado. Noticias recién llegadas del continente hacian presumir que luego tendrian que desarrollarse en el mar grandes acontecimientos, i en consecuencia, era menester acumular todos los elementos disponibles en prevision de ellos.

La llegada a Lóndres de aquel héroe del mar, fué un verdadero acontecimiento nacional. Todo el mundo quería verlo, vitorearlo, por mas que él procuraba evitar toda manifestacion.

El dia de su partida hizo que la embarcacion que debia conducirle a borbo, lo esperase en otro lugar que no fuese el de costumbre. A pesar de esta precaucion, allí habia un sinnúmero de jente

que no contenta con vivarlo, se descubria, se arrodillaba a su paso para vesarle el uniforme.

Cuando el bote desatracaba de la ribera llevándose para siempre su venerado Almirante, el pueblo roció con sus lágrimas aquel último adios.

El «Victory», mandado por el comandante Hardy, que lo esperaba en franquía, zarpó para las afueras de Cádiz, donde debia reunirse con la escuadra a cargo del almirante Collingwood, que desde hacia tiempo vijilaba a las escuadras combinadas de Francia i España a cargo de los almirantes Villeneuve i Gravina, que dentro del puerto se preparaban para salir i arrebatarle a la británica el tan anhelado dominio del mar, único factor que hacia falta al gran Napoleon I para imperar sin contrapesos en los destinos del mundo entero.

El día 19 de Octubre la monotonía de aquel prolongado bloqueo fué interrumpida por una de sus fragatas vijilantes, que, a todo trapo, venia en demanda de su almirante, al parecer con noticias urjentes que comunicar. Nelson sube al puente i con aquel ojo que en Copenhague no vió las señales que el jefe le hacia, ordenándole retirarse del fuego de los fuertes que ya lo tenían anonadado, esta vez no tardó en ser el primero en descifrar el significado de las señales que su fragata traía desplegadas: «El enemigo se mueve».

Despues de tantos días de vicisitudes i meses de correría para encontrar sólo parciales desenlaces, llegó el tan esperado momento.

I por eso, cuando la señal se corroboró i comprendió el gran significado que envolvia, Nelson se transfiguró i rodeándose de una aureola patriótica i entusiasta exclamó: «Gracias te doi, Gran Señor, que me dais la ocasion de cumplir con mi deber!»

Desde ese momento la agobiada escuadra británica por los bloqueos i vijilancia, inspirándose en el patriótico sentir de su jefe, cambió la monótona rutina en frenética actividad para llevar a la victoria los colores de su patria.

Esta escuadra compuesta de 27 buques, leva sus anclas i en són de combate avanza a cortar el paso a la escuadra compuesta de 33 navíos. Las escuadras no se divisan, la distancia que las separa es de unas 20 millas, el viento flojo hace la marcha mui lenta.

Día 20.—Se aproximan las escuadras, pero la calma las oculta. En la tarde, una claridad permite a las fragatas de Nelson di-



“Victory”



visar al enemigo como a diez millas. Viene la noche, las escuadras, sin verse, marchan paralelas, pero las vijilantes fragatas no pierden el contacto del enemigo, comunicando a su Almirante su posicion.

Dia 21.—Clarea la mañana. Nelson, de gran parada, con su pecho cubierto de medallas, desde el puente de su « Victory » divisa en el horizonte, sobre un fondo ceniciento, la gran escuadra aliada que, en momentos mas, iba a ser la base del cuadro histórico mas grande del mundo, en el que Nelson iba a ser su primer término.

Las escuadras se aproximan i preparan sus mejores armas para arrebatarse el dominio del mar, que es el mundo.

Son las 11 de la mañana. Las escuadras están a 4 millas de distancia. A Nelson se le ve alegre i hasta jovial. Tal es su entusiasmo, que al ver que a proa se hace mal una maniobra de alas, él, en persona, va a apurar su ejecucion.

Ya sólo faltan dos millas. Nelson, lleno de entusiasmo, dice a su ayudante: «Ahora voi a dar a la Escuadra una última entretencion». Hizo desplegar aquella famosa señal, que desde entóncees todos los que mandan en jefe, han pretendido parodiar: «England speets that every man will do his duty».

Momentos despues de medio dia, las escuadras se cruzaron. La «mellée» se hace jeneral. El cañoneo, el humo, el crujiir de los mástiles que caen, el rechinar de los navíos al chocar unos contra otros, hacen de aquella escena una lucha jigantesca, en que miles de hombres se disputan la vida cuerpo a cuerpo.

Desde que la lucha se inició, ya la mision de Nelson era sólo de espectador. Cada capitan sabia de antemano cuál era su deber: pegarse al lado de un enemigo i no separarse de él hasta rendirlo o hundirse. Nelson veia caer uno a uno a los que lo rodeaban, hasta que a él tambien le llegó su turno; una bala dirigida desde cofa enemiga, penetrándole por el hombro se alojó en la espina dorsal, haciéndole una herida que, desde el primer momento, fué declarada fatal, i él, comprenhiéndolo así, decia al cirujano: «No pierda su tiempo en mí, ya no tengo remedio; atienda a otros que tienen salvacion».

Trasladado a lugar mas seguro i rodeado del mas cariñoso i atento cuidado, la vida lo abandonaba rápidamente, pero no por eso perdía su carácter i fuerza de voluntad. A cada momento se hacia informar del estado del combate i daba órdenes para ser eumplidas una vez concluido.

Hardy, para aliviar a su querido Almirante i amigo, le propone advertir al Almirante Collingwood para que asuma el mando de la Escuadra, i Nelson, con toda enerjía, le contesta: «Nó, miéntras yo viva, yo mando».

Poco mas tarló en este estado. La agonía principiaba i la respiracion se dificultaba.

Repentinamente, se sienten repotidos ¡hurra! Nelson, haciendo esfuerzo para incorporarse, pregunta su significado; se le contesta que es la rendicion de un enemigo. Un tanto tranquilo, apretando la mano de Hardy, pregunta:—«¿Ha arriado bandera alguno de los míos?»—Nó, contesta Hardy.—«¿I enemigos, ¿cuántos han cai lo?—18, entre tomados i hundidos. Un brillo de satisfaccion corre por sus ojos, i haciendo un gran esfuerzo, dice a media voz: «¡Gracias a Dios, he cumplido con mi deber!» Trascurre un último instante, i haciendo esfuerzos para incorporarse, sin conseguirlo, i siempre asido de la mano de Hardy, i con un último suspiro, pronunció aquellas famosas palabras que han quedado grabadas para siempre en aquel recinto, i que repercutieron en el mundo entero: «Muerdo por Dios i por mi Patria».

Todos los que lo rodeaban se postraron i Hardy, inclinándose sobre aquel ilustre muerto, le cierra los ojos, i con un beso en la frente, selló para siempre la vida victoriosa i brillante de aquel marino.

Hace mas de un siglo, el mismo «Victory», que en Trafalgar llevaba la insignia de Nelson, aun permanece fon leado en el puerto militar de Portsmouth, i en lugar de preferencia.

Quien quiera que allí llega, tendrá que llamarle la atencion un enorme navío de tres puentes, con la insignia de Vice almirante al tope mayor: ese es el «Victory», i la insignia del jefe del puerto, que siempre tremola a su tope como guardian de esa reliquia i del recinto donde sucumbió el gran Nelson.

El respeto que se guarda por aquel lugar, es el mismo que se tiene por el de un templo; allí llegan los Soberanos a honrar con su

presencia i recojimiento la memoria de aquel héroe. Al palpar de cerca i ver el sitio donde Nelson dió su último aliento, parece oírse repercutir en ese ambiente las heroicas i patrióticas palabras con que ese bravo selló sus labios: «Dios i Patria».

La delicadeza i respeto con que la nacion ha sabido conservar i guardar esa reliquia, han hecho de ella una verdadera fuente bautismal, donde se bautizan los galones del marino al iniciar su noble carrera, i donde se bebe el ejemplo que aquel Nelson les dejó grabado.

---

«Huáscar», Iquique, 21 de Mayo de 1879.

I nosotros, ¿qué hemos hecho con nuestra principal reliquia histórica?

¿Qué hemos hecho con aquel «Huáscar», de fama mundial, que en Pacocha se batió contra el «Sha» i el «Amathista», que el 8 de Octubre, en Angamos, vió desaparecer a Grau i a todos los que le sucedieron en el mando defendiendo su bandera?

¿Qué hemos hecho con aquel «Huáscar» que, bajo los fuegos del Morro de Arica vió pulverizado a su Comandante Thompson en el puente del mando, i con Condell que, frente a los fuertes del Callao, el 10 de Mayo, conquistó una barra mas para sus gloriosas medallas?

I principalmente, ¿qué hemos hecho nosotros para conservar aquel buque, que en Iquique oyó la arenga de Prat i recibió en su cubierta la sangre i el último suspiro de nuestro gran Capitan, marcando con su ejemplo el rumbo que debian seguir los soldados de Chile para no arriar su bandera?

Era de suponer que la nacion i el pueblo hubiesen sido bastante lójicos en conservar aquella prenda, no sólo como una reliquia histórica i de curiosidad, sino que era justo i patriótico cuidarla, para que sirviese de ejemplo i para que al llegar a su bordo, se sintiese respeto i recojimiento ante aquel lugar que fué testigo de la escena mas sublime que rejistra la Historia,

Habría sido lógico suponer que hubiésemos sabido mantener con decencia aquel escenario donde se han desarrollado tantos actos heroicos.

Pena da tener que decirlo; se resiste la mano al tener que descubrir el velo i hacer ver claro la negra indiferencia i abandono en que se tiene nuestra delicada reliquia.

¿Sabéis dónde se encuentra ahora aquel «Huáscar», que en otra época tenia conmovido a todo el país i en espectacion al mundo entero? Allí, en Talcahuano, arrumbado en un rincón donde se depositan los escluidos; que equivale a decir, botado en el mismo sitio donde en una casa se botan los trastos rotos e inútiles, en un rincón del último patio.

No hai para él una brochada de pintura que lo conserve, no hai un guarda que lo cuide.

La plancha conmemorativa donde cayó Prat se confunde con la mugre de la cubierta; la espada de Thompson, que en otra época se conservaba bajo un fanal, ahora no es mas que un oxidado acero, i el buque todo marcha a su completa ruina.

¿Por qué no seguimos conservándolo como se hacia ántes, fondeado en medio del puerto, con la insignia del Almirante al tope, para que al amor de aquel ambiente se preparasen los elementos de defensa nacional, i para que su personal se inspirase en ese santuario de heroismo?

¿Por qué no se aprovechan en él las calderas nuevas que se le hicieron, para tenerlo en condiciones de movilidad en caso necesario?

¿Qué habrían dicho el Almirante Evans i su brillante Escuadra, si al pasar frente a nuestro puerto militar, hubiese salido a su encuentro, para saludarlo, el «Huáscar», escoltado por los nuestros?

A buen seguro, que todos nuestros buques habrían sido mirados con indiferencia por aquellos miles de tripulantes; pero, en cambio, todos los anteojos se habrían concentrado sobre el mutilado veterano; las insignias i pendones se habrían arriado ante la tremolada por el «Huáscar», i los guardias, con todo respeto, habrían presentado armas en honor del heroismo simbolizado en aquella reliquia.

¿Por qué somos tan indiferentes? ¿Por qué no sabemos conservar los elementos que tenemos para mantener latente el patriotismo, que es el alma i la vida de las naciones?

¿Por qué somos tan pequeños e injustos en no conservar como es debido la memoria de los que se han sacrificado i sucumbido por la Patria?

No nos durmamos sobre los laureles, no desperdiciemos con la indiferencia la sávia de patriotismo que los antepasados nos han legado.

Volvamos sobre nuestros pasos, no sigamos profanando la tumba de tanto héroe, saquémosla de donde está i hagamos con ella lo que Francia ha hecho en la Isla de Santa Elena con el recinto donde Napoleon I murió i permaneció sus últimos días, designando una guardia encargada de velar por su cuidado i conservación.







## EJEMPLOS

---

Hojeando el libro de memorias del teniente retirado de la Armada, don Samuel Yávar, en una de sus páginas encontramos la descripción que hace del puerto de Portsmouth i la visita al navío «Victory» en que murió el vice-almirante Nelson.

La sencilla i espontánea relacion demuestra, por la impresion que en el jóven marino causó ese sagrado templo del heroismo, cuánta razon ha tenido el pueblo ingles en conservar aquella reliquia para ejemplo de sus ciudadanos i de los que allí lleguen a honrar su memoria.

«El año de 1899, dice el teniente Yávar a los oficiales i guardiamarinas de la corbeta «Baquedano», nos cupo en suerte encontrarnos presente en Portsmouth el 21 de octubre, aniversario de la batalla de Trafalgar i poder pisar la cubierta del famoso «Victory», conservado i cuidado como preciosa reliquia nacional.

Recorriendo sus hoy solitarias cubiertas nos encontramos luego, i descubriéndonos respetuosamente, en el sitio mismo donde tan ilustre almirante concluyó su brillante i gloriosa carrera para ser el recuerdo i motivo de veneracion de todo un pueblo.

En tales momentos, el corazon del hombre se siente sinceramente conmovido i mas aún el del marino chileno al recordar que noso-

tros en nuestra historia marítima tenemos tambien héroes a quienes venerar i de ellos nobles ejemplos de abnegacion i sacrificios que sirvan de guia en el futuro a todos los buenos ciudadanos.

Recorriendo las diversas cubiertas, vimos en la primera una pequeña plancha de bronce con la inscripcion «Here Nelson foll», que está atornillado a un pedazo de tablon de la cubierta que tenia el buque en aquel tiempo, pues todas las cubiertas han sido cambiadas excepto la cuarta,

Debajo de la toldilla está la falúa donde fueron conducidos los restos de Nelson hasta Whitehell, para ser enterrados en la abadía de Westminster donde se colocan los restos de los hombres ilustres.

Esta falúa fué obsequiada por la reina Victoria.

En la segunda cubierta está aun la bomba usada en aquella época i que todavia presta servicios.

En la tercera vimos la vela velacho usada el dia del combate; tambien habia un tambor, porta cartuchos i varios artículos usados en ese combate.

En la cámara de oficiales hai varios cuadros representando las diversas fases del combate i en otro la muerte del almirante.

En la cuarta cubierta, que es la única existente de aquella época, se ven a la simple vista los estragos de los cascos que incendiaron pues está agujereada en varias partes.

En la mitad de esta cubierta al lado de babor, está el recinto donde murió Nelson, es decir, el sitio donde fué trasladado despues de herido. Hai aquí una plancha que dice: «Here Nelson died.»

La célebre señal izada por el almirante momentos ántes del combate está pintada en la rueda de gobierno que es una copia exacta del orijinal, porque la otra voló junto con los cuatro hombres que la gobernaban.

La señal es: «England expects that everyman will do his duty.»

Para dar por concluida la visita, todos los guardiamarinas se proveyeron de fotografías.

---

Luego que hubo terminado la guerra entre la Rusia i el Japon, que como se sabe fué desastrosa para la primera de estas naciones, el Mikado ordenó se trajesen al Japon todos los trofeos tomados al enemigo, sin esceptuar uno sólo; así pues se trasportaron los caño-

nes, ametralladoras, rifles, carabinas, sables, lanzas quitados al vencido, sin olvidar los barriles colocados sobre ruedas, que usaban los rusos para acarrear el agua.

Todos estos trofeos se limpiaron i pintaron para ser exhibidos en el gran parque que rodea el Palacio Imperial.

Abí estaban, los cañones en número de 1,100, clasificados por calibres, lo mismo que las ametralladoras; luego se veían despues 400,000 rifles armados en pabellones, junto con las carabinas, sables i lanzas, todos ellos arreglados artísticamente, en cuarteles cerrados por alambres.

En seguida el Mikado invitó a todas las autoridades civiles i militares, para visitar en una fecha dada los trofeos aludidos, Des pues fué invitado el pueblo japonés, también por el Mikado, para lo cual se hicieron grandes rebajas en los vapores i ferrocarriles.

Terminada la fiesta separaron ciertas armas para el museo de guerra, procediendo luego despues a repartir los cañones i ametralladoras en todos los pueblos, ciudades i aldeas del país, para que fuesen colocadas al frente de los edificios públicos, intendencias, gubernaturas, etc., etc., i ahora puede verse en cualquier pueblo un trofeo que recuerde a los ciudadanos aquella tremenda guerra, i ante cuyos trofeos las jeneraciones venideras retemplarán el patriotismo para defender i morir por la patria en cualquier circunstancia.

\*  
\* \*

A raíz del tratado de Portsmouth, que puso término a la guerra ruso-japonesa, el jeneralísimo Kuropatkine, que comandaba los ejércitos moscovitas, publicó un concienzudo informe sobre las enseñanzas i conclusiones que les diera aquel sin igual desastre, en este informe que fué la resonancia universal, hai párrafos que también son de enseñanza para todo el mundo.

En uno de ellos se espresa de la manera siguiente:

«Los defectos de nuestras tropas de línea como también de nuestras reservas, son los defectos de todo el pueblo ruso.

En el Japon, Alemania i otros países, se hacen esfuerzos para inculcar al pueblo un espíritu patriótico. *Se despierta en los niños el amor a su patria i se estimula su orgullo.*

En estos países se ayuda a los habitantes a fundar asociaciones patrióticas. Se protejen todos los ramos de deporte físico; el Gobierno no teme entregar en manos de los pobladores cientos de miles de fusiles para la práctica del tiro. Nosotros no hacemos nada de eso, i tenemos miedo de hacerlo porque por todas partes vemos visiones de los fines que persiguen las sociedades políticas i separatistas que existen entre nosotros,

\*  
\* \* \*

Con estos ejemplos, veamos ahora, qué es lo que hemos hecho i lo que hacemos los chilenos por conservar esas reliquias i trofeos, i por estimular el espíritu patrio.

Concluida la campaña del Pacífico, que fué para Chile empresa de gran aliento i esfuerzo, en la que se arrojó por la ventana el máximo del vigor nacional, en la que el espíritu patrio brotaba al encuentro de cada obstáculo, en la que el lejendario jeneral Pililo, por su valentía e iniciativa propia dió señaladas pruebas de que en la sangre de todo chileno hierve el amor por esa tierra que llamamos madre, ¿qué es lo que han hecho los gobernantes que durante mas de treinta años se han ido sucediendo en la direccion de los destinos del pais?

Cuando nuestro ejército dominó por completo el territorio enemigo, cuando allí no se movía un sólo hombre sin la voluntad de nuestro jeneral, cuando teníamos en nuestras manos el numerosísimo i valioso botin de guerra, debió haberse recojido i seleccionado para formar un museo conmemorativo de la gran hazaña llevada a cabo por nuestros ciudadanos; debieron haberse confeccionado grandes cuadros históricos de las principales acciones de guerra, como los que el artista Crosso ha hecho para el Japon, i esos cuadros haberlos multiplicado en miles de copias para difundirlos en toda la República; del sinnúmero de cañones haber formado una gran columna con las inscripciones de los cientos de hechos de armas que registra nuestra historia; muchas, muchas cosas debieron haberse hecho; pero desgraciadamente todo aquello se miró con indiferencia, i como cosa inútil, i en tal concepto la subasta pública hizo pasar a manos estrañas la mayor parte de ese material pesado de guerra, i como fierro

viejo en cargamentos fué trasladado al Japon para allí hacerlo servir como materia prima en sus nacientes construcciones navales; i de lo mucho que se trajo al pais, difícil seria decir dónde se encuentra, i sólo una que otra cosa se podrá ver aglomerada en ese cuarto que llaman Museo Militar.

Aun mas, la joya de nuestras reliquias, ese lejendario «Huáscar», que no hai en el mundo quien no conozca su nombre, hasta esa la echamos a un lado.

En un principio, ese buquecito restaurado i refaccionado era nuestro orgullo nacional; se colocó una plancha de oro en el sitio donde Prat rindió su vida; la espada de Thompson la cobijaba delicada urna de cristal; las hendiduras que el «Shah» i «Amathista», hicieron en su torre, eran miradas i observadas con curiosidad; en fin, todo aquello era historia viva i catecismo de enseñanza.

Pasando el tiempo, la plancha de oro se reemplazó por una de bronce. i cuando el buque salió del servicio activo, fué a parar al Apostadero de Talcahuano, para allí arbolar la insignia del jefe de ese puerto militar.

Pero dado nuestro carácter de desidia, poco duró en ese recinto, resolviendo sacarlo de allí i arrumbarlo a un rincon como costilla inútil.

La espada de Thompson dicen que está guardada, i la plancha de oro que se colocó en su cubierta conmemorando i señalando un sagrado lugar, bajo llave está en la caja de fierro del Apostadero, i la de bronce, que la reemplazó como fierro viejo, apareció en una partida que se llevó a Caleta Coloso, para emplearla allí como elemento de fundicion.

Los extranjeros que van a conocer nuestro puerto militar, siempre manifiestan deseos de ver el «Huáscar»; pero como llegar a su bordo es bastante difícil, porque ni escalas tiene para subir, por lo jeneral tienen que desistir; pero cuando a pesar de esas dificultades, llegan a su cubierta, es para sufrir tremenda descepcion, i en lugar de encontrar allí las reliquias, un recinto de veneracion i objetos que les llamen a la meditacion por los actos de heroismo allí desarrollados, se siente vergüenza de ver tanta desidia e inmundicia.

Cuando los boy-scouts regresaron de su jira que en dias pasados hicieron a Talcahuano, me apersoné al doctor Vicencio para preguntarle por la visita hecha al «Huáscar», i por contestacion me

dijo: —No me pregunte, Almirante, por que se me cae la cara de vergüenza, fui a bordo con mis scouts para hacerles una conferencia sobre aquella epopeya, pero al pisar la cubierta, creyendo llegar a un buque de guerra, me encontré con una verdadera letrina.

¿Será posible, señores gobernantes, que no se haga caso a las indicaciones i pedidos patrióticos del pueblo, en que pide la restauracion de esa reliquia?

¿Será posible que ese sinnúmero de trofeos anden aun diseminados i fuera del alcance del pueblo, para que estudie, venere i aprenda en su contemplacion, la manera cómo debe servir a su Patria?

Si el Congreso votó un puñado de pesos para formar un Museo Militar, ¿por qué no se activa i emplea de una vez ese dinero?

No será nada extraño que concluya el año, i entónces esos fondos pasen a arcas fiscales.

I así como se votó dinero para Museo, por qué no se hace otro tanto para restaurar el «Huáscar» i dejarlo accesible i en condiciones fáciles para que en los aniversarios del 21 de Mayo se hagan romerías populares a ese templo?

No seamos descuidados con la enseñanza patriótica, factor tan indispensable para la grandeza de los pueblos.

Oigamos lo que el jeneralísimo Kuropatkine dice a su Gobierno i a su pueblo:

«Pongamos desde las primeras letras en manos de los niños cartillas que desde jóvenes los eduquen en ese sentimiento, así como en Italia los cuentos patrióticos de Amicis robustecen i forman el alma del ciudadano italiano.»





## MUSEO MILITAR

---

Hace dias, «El Mercurio» publicó un editorial bajo el título «Pedimos tregua». Ese editorial ha sido escrito con pluma delicada e inspirado en sentimientos patrios, que revelan ser arrancados del rincón mas oculto donde se guardan las lágrimas que al rodar no caen como perlas en las rosadas mejillas de jóven hermosa, sino que quemán candentes en la desesperacion de no divisarse la manera cómo secarlas o enjuagarlas, i divisar un horizonte limpio i con esperanzas de alcanzar a ver un porvenir tranquilo i feliz para esta querida patria. Cada frase, cada sentencia, todo él es una lágrima continúa por las desgracias e infortunios que se han cebado en nuestro destino. Busca responsables i culpables para descargar sobre ellos duros anatemas como castigo; pero esos culpables son tantos que sería menester fundirlos a todos en el mismo tiesto i aun así no tendríamos sancion suficiente.

Los médicos i remedios aplicados durante tanto tiempo a este desgraciado Chile, son tan variados i numerosos; que ya no hai cuenta ni memoria para indicarlos.

Con razon «El Mercurio» pide paz, pide tregua, i que dejemos sólo al enfermo i esperemos que la naturaleza obre con seguridad, que ella será mas sábia que todos esos médicos aficionados que no han hecho sino enturbiar aguas, que si se las hubiese dejado correr naturalmente, ya estaríamos gozando de la pureza de ese manantial de riquezas especiales con que Dios dotó a este sin igual Chile.

Ese llanto de «El Mercurio» contajia i hace pensar en el sinnúmero de errores i equivocaciones cometidos, i en que muchos de no-

sotros no alcanzaremos a divisar la solución de tanto problema de vital importancia para hacer marchar en prosperidad continua a un país de condiciones tan especiales i ricas para hacerlo feliz.

Esas quejas sin esperanzas de alivio, enterman, hacen sufrir i desvelarse alrededor de tanto tropiezo i cataclismo.

Se da vuelta hácia los cuatro cardinales, buscando, pidiendo un calmante para esta enfermedad; los cuatro rumbos están sordos, mudos; no son médicos que pueden decir a Ud. váyase a tales baños, refresque su espíritu en distracciones que le hagan olvidar tanta pena. Nó, no hai pronto remedio; pero buscáudo un alivio, se me vino a la mente un calmante que nos indicó el jeneral inglés Baden Powell, en la rápida visita con que nos honró, no hace muchos meses.

Cuando ese soldado de fama mundial visitaba nuestros establecimientos militares, pidió con insistencia que le mostráramos el Museo Militar.

Allá se le llevó.

Desde que trasmontó sus umbrales se vió, se notó en él que su fisonomía i jovialidad acostumbrada se habia cambiado en respetuosa seriedad, como cuando se entra a un templo o recinto sagrado.

Comprendia que ese cúmulo de objetos históricos debian de ser mirados con respeto, puesto que ellos simbolizaban la historia de un país, i eran a la vez la representacion viva de mil proezas i hazañas de heroicidad.

Cada bandera, cada objeto, era mirado i examinado por el jeneral con la mayor escrupulosidad.

I este uniforme ¿de quién es? preguntó el jeneral. I con decirle de O'Higgins: haciéndole frente al uniforme se descubre e inclina respetuosamente su cabeza, saludando a la memoria de nuestro gran capitán jeneral.

Mas allá, este cañon, esta otra cosa, esta bandera tan agujereada: es del 2.º de línea i ha pasado por tales i cuales peripecias: nuevamente vemos al jeneral cuadrado frente a ese estandarte i militarmente lo saluda.

Raro fué el objeto que no vió i preguntó por él, segun el concepto del director del Museo, nadie habia mirado i observado todo con tanta minuciosidad como ese jeneral extranjero.

Concluida la visita, no se cansaba de manifestar con admiracion la fuente de riqueza patria tan grande que allí se tenia reunida.

Todo esto, decia, es un catecismo donde puede enseñarse la historia viva de los padres de la patria.

Aquí debe venir el niño a aprender la historia, i a ser patriota; aquí debe venir el jóven i el viejo a reverenciar la memoria de los que le dieron libertad; aquí deben venir a fortalecerse, imitando la resistencia i sacrificios de sus capitanes; aquí encontrareis retemplanza en los sufrimientos que os aquejen

Todas estas divagaciones del distinguido jeneral, me hicieron encaminarme hácia el museo a retemplar mi contristado espíritu.

Al llegar a la puerta fuí recibido i guiado por su atento director, quien con el conocimiento de todos los objetos i las esplicaciones dadas con oportunidad reemplazaban la falta del catálogo i que en todo museo es lo primero que se pone en manos del visitante.

Cuando me ví dentro de esa pieza que llaman museo, sentí frio como que una corriente surcase por mis venas; aquella sensacion no era producida por la baja temperatura, sino por lo mismo que al jeneral lo hizo revestirse del respeto que todos aquellos objetos imponen al que verdaderamente comprende lo que ellos significan.

Verse cobijado por un sinnúmero de banderas que han visto correr a torrentes la sangre de otros tantos valientes sucumbiendo en su defensa; ver i reconocer cañones conquistados con las bayonetas de nuestros soldados; ver sables que parecen aun estar húmedos despues de haberse abierto camino a traves de compactas filas enemigas; ver i reconocer el mismo pico de mesana, que en su extremo llevó colgada la bandera con que se hundió la «Esmeralda» en Iquique.

Quien tiene a su alcance para palpar tanta preciosa reliquia, no puede mirarlas con indiferencia, i forzosamente al recordar su orijen, siente algo que lo sugestiona i le hace palpar con fuerza el órgano del sentimiento, admirando a los héroes que nos han regalado esos trofeos, símbolos del valor i del patriotismo.

¿Dónde podrá encontrarse una cartilla mas sencilla, clara i objetiva para enseñar el patriotismo?

¿Dónde podrá encontrarse un templo de doctrina mas pura i verdadera para dirigir i encarrilar a los perturbadores de la marcha próspera de la nacion?

Estos elementos en todas partes del mundo son la palanca principal de que se echa mano para inculcar al niño como primer alimento i servir a su patria con la decision que lo hicieron los que cargaron esas armas o llevaron esos uniformes.

I así como al niño le sirve de enseñanza, tambien lo sirve al hombre para ir allí a retemplarse i a reverenciar la memoria de esos servidores como a santos de ese templo de la patria.

Concluida la visita, me retiré un tanto tranquilo; pero a la vez salí con pena de ver la indiferencia con que hasta hoi se ha mirado lo que llaman Museo Militar; por mas voluntad i empeño que pongan las pocas personas encargadas del cuidado de tanta reliquia, es imposible que puedan conservarlas con seguridad i en forma conveniente para que el público pueda verlas sin destrozarlas o estraviarlas.

Lo que ahora llaman Museo, no es museo ni es nada; es una pieza donde se han acumulado o hacinado muchos objetos para que de ellos dé cuenta la humedad o la polilla.

Allí no hai vitrinas para la conservacion de las banderas i uni formes; no hai barandas para impedir que el público toque los objetos o se los eche al bolsillo:

¿Por qué los hombres dirigentes, así como han votado cientos de miles de pesos en construir un Museo de Bellas Artes, en el que no se hará sino una reducida enseñanza, no han votado tambien igual cantidad para un Museo que es enseñanza para todo el mundo?

¿Por qué no hacemos un gran edificio donde recojer el sinnúmero de objetos esparcidos en toda la República i juntándolos con los que ahora existen, formásemos un gran conjunto que llamaríamos Museo Histórico?

Si existiese, podríamos decir que en él tendríamos la Catedral del patriotismo, i así como a la iglesia se va a orar por Dios, allí en esa otra catedral se iria a orar por los que por la Patria han sucumbido.

A ese templo se iria en romería los dias de la Patria, i las escuelas i niños, en lugar de andar revoloteando por las calles, hipódromos i otros lugares que no son de enseñanza patria, se reunirían al pie de la bandera, origen de la Patria, para entonar el Himno Nacio-

FIN





F  
3082  
S5

Silva Palma, Alberto  
Crónicas de la Marina  
chilena

PLEASE DO NOT REMOVE  
CARDS OR SLIPS FROM THIS POCKET

---

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY

---

