

En 1965 se cumplió el primer centenario de la declaración de guerra de Chile y del Perú a España. No es del caso repetir lo que historiadores de los países contendientes¹ han expuesto en detalle sobre el origen y desarrollo de ese conflicto. Tan sólo se trata de reproducir aquí algunos textos que, sin alterar la visión fundamental que hasta ahora se tiene de ese hecho histórico, contribuyan a precisar ciertas circunstancias de detalle poco conocidas.

Al romper Chile las hostilidades con España el 25 de septiembre de 1865, envió a varios países de América y Europa agentes diplomáticos para lograr apoyo a su causa. Entre estos agentes se contaba don Domingo Santa María, que se dirigió al Perú en busca de su concurso bélico contra la Madre Patria. Sus relaciones estrechas con el coronel don Mariano Ignacio Prado, que se adueñó del mando en lucha con el oscilante Presidente Pezet, facilitaron la declaración de guerra del Perú a España, la firma de un tratado de alianza con Chile y el envío a este país de su escuadra para reforzar la defensa de la prolongada y desguarnecida costa sureña.

El 3 de diciembre de 1865 zarparon del Callao las fragatas peruanas Apurímac y Amazonas, al mando respectivo de los comandantes Mariátegui y Sánchez Lagomarcino y llevando a bordo al agente chileno don Rafael Sotomayor, premunido de instrucciones secretas del gobierno limeño para obtener la adecuada coordinación entre la jefatura naval peruana y la chilena, encabezada ésta por don Juan Williams Rebolledo. No fue fácil a Sotomayor llevar a cabo su tarea y así se deduce de la correspondencia que mantuvo desde su salida del Perú con el Ministro del Interior y Relaciones Exteriores de Chile, don Alvaro Covarrubias, y que a continuación se reproduce. El historiador peruano doctor Alberto Wagner de Reyna, ha sintetizado así las dificultades surgidas entre los aliados chileno-peruanos: "Defectos de disciplina; rivalidad entre oficiales chilenos y peruanos y entre la

¹ Vid.: Pedro Novo y Colson: *Historia de la Guerra de España en el Pacífico*, (Madrid, 1882); Carlos E. Grez Pérez: *Los intentos de unión hispanoamericana y la guerra de España en el Pacífico*, (Santiago de Chile, 1928); y Alberto Wagner de Reyna: *Las relaciones diplomáticas entre el Perú y Chile durante el conflicto con España (1864-1867)*, (Lima, 1963).

oficialidad de ambas fragatas —los de la Apurímac habían sido partidarios del general Pezet en la última guerra civil y los de la Amazonas del coronel Prado—; rozamientos entre los señores Williams —de difícil trato y autoritario— y Mariátegui —sin autoridad e indeciso— llevaron a ingratos incidentes, ocasionaron dificultades en el pertrecho de las naves peruanas y determinaron al fin la pérdida de la Amazonas en los canales de Abtao, que los marinos chilenos atribuyeron al Comandante Lagomarcino y los peruanos al Teniente Errázuriz, comisionado por el Comandante Williams para guiar la fragata (17 de enero de 1866). A esto se añadía que el Capitán de navío Mariátegui no tenía instrucciones claras de su Gobierno de poner la Apurímac a órdenes de Chile”.

La correspondencia de Sotomayor, si bien anota más de un rasgo ingrato, no aparece insuflada de pasión ni de estrecho nacionalismo. En su carta de 8 de febrero de 1866 dice: “Sin jefes, oficiales, ni tripulación competente, sin los útiles más indispensables, el gobierno del Perú, sea dicho en su honor, tuvo que arrostrar todos los inconvenientes para que el auxilio a Chile fuese oportuno, con la mira de que en Chile ambos buques recibirían los elementos de que carecían”. Y más adelante, aunque se muestre desfavorablemente impresionado de la aptitud técnica y de la disciplina de los marinos peruanos, da sobre su oficiales superiores un juicio amistoso: “. . . tengo estimación personal a jefes como Mariátegui, Pareja, Sánchez; fueron caballerosos y atentos siempre con nosotros durante el viaje”.

Es indudable que esta alianza chileno-peruana contra la ocasional y común enemiga España, no ayudó a estrechar los vínculos de las dos repúblicas del Pacífico. Por el contrario, acentuó la distancia psicológica que entre ellas ya existía. Al concluir la guerra, ¿qué experiencia se sacó de esta alianza carcomida de rivalidades? El historiador peruano Wagner de Reyna nos lo dice: “Indudablemente que el Perú tenía más armamento y pertrechos navales, pero no se podía decir que quedaba con dinero, sino en una penuria fiscal aguda. De otro lado, Chile conocía por dentro los puntos débiles de su aliado y futuro adversario: indisciplina, falta de preparación militar, etc., circunstancia que adquiere su verdadero relieve si se considera que buen número de los protagonistas de la guerra con España habían de ser figuras de importancia en la de 1879. Los peruanos no valoraron las sobrias calidades de sus vecinos del sur, aunque nunca faltaron en Lima admiradores de su organización política y social. El Perú sobrestimaba sus fuerzas y procedía en consecuencia: Chile sabía que las sobrestimaba en mucho”. Puede aún añadirse que Chile sólo cosechó de la guerra la ruina de su puerto principal, Valparaíso, bombardeado por la marina española y que ésta paradójicamente proporcionó al Perú la destrucción del rival del Callao.

Ha de advertirse, sin embargo, que no todo fue resquemores entre chilenos y peruanos durante el conflicto con España. Los marinos peruanos cumplieron su deber en el combate de Abtao en aguas chilenas; y asimismo no faltaron individuos de esta última nacionalidad que participaron más adelante junto a los peruanos en la defensa del Callao contra la escuadra española, el 2 de mayo de 1866. Sus nombres figuran en una lista inserta en el diario *La República de Santiago*, el 11 de junio de 1866 y reproducida al día siguiente en *El Independiente*. Ahora se incluye una vez más, a continuación de las cartas de Sotomayor a Covarrubias.

J. E. G.

I. CARTAS DE DON RAFAEL SOTOMAYOR AL MINISTRO DON ALVARO COVARRUBIAS SOBRE EL VIAJE DE LA ESCUADRA PERUANA A CHILE ²

1.

Señor don Alvaro Covarrubias

Arica, diciembre 9 de 1865.

Estimado amigo:

Las fragatas *Apurímac* y *Amazonas* que salieron con nosotros del Callao el día 3 a las doce de la noche han llegado a este puerto hoy a las 10 de la mañana una y la otra anoche a las 9. Tanto el jefe de la expedición don Benjamín Mariátegui, como los demás jefes y oficiales, saben el objeto de este viaje y están deseosos de tomar parte en nuestra contienda. No hay pues hasta ahora motivo alguno de duda que estos buques llegarán a Chiloé en 20 a 25 días más. Tenemos que tomar carbón en Iquique y luego dirigirnos a Chiloé. Hoy acordaremos definitivamente el rumbo que debemos llevar, sin cambiar sustancialmente el convenido en Lima con aquel gobierno.

Preciso es que se reúnan en Chiloé con antelación todos los elementos que son necesarios tanto para tripular los buques como para repararlos

² La correspondencia original ha sido facilitada amablemente a *Historia* por su propietario el profesor don Alvaro Covarrubias Bernal, descendiente del Ministro del mismo nombre.

y pertrecharlos. Le recomiendo principalmente dinero, víveres de armada, ropa de marineros, ingenieros para las máquinas, porque son pocos los que van, marinería, oficiales de marina (además de los jefes, sólo van muy pocos oficiales subalternos), carbón de piedra.

Al gobierno del Perú y a los jefes que conducen los buques se les ha dicho que en Chiloé podrían repararse y proveerse de todo cuanto necesitasen.

En este punto hemos sabido la toma del *Covadonga*; tú debes figurarte el entusiasmo con que hemos recibido tan importante noticia. Ella ha contribuido a estimular más aún el entusiasmo de los jefes y oficiales peruanos.

Para que las fragatas en unión con los buques chilenos puedan dar un golpe de mano, es indispensable obrar con grande actividad en las reparaciones más urgentes y en tripularlas con buena marinería. Creo que anticipando tus órdenes, en ocho días después de llegar a Chiloé, podrán dirigirse contra la *Resolución* o contra la *Villa de Madrid*, si aun no se hubieren concentrado las fuerzas españolas. Tú concebirás muy bien toda la importancia que tendrá para el acierto, que a las fragatas se reúnan la *Esmeralda* y *Maipo*; la emulación hará mucho.

El capitán de Corbeta don Francisco Dublé, que va conmigo en la *Apurímac*, ha sido hasta ahora y lo será en todo el viaje muy útil; ha sido el nombramiento hecho por Santa María muy acertado y provechoso. El Comandante Mariátegui quisiera mantenerlo agregado a un buque aún después de llegar a Chiloé durante toda la campaña; porque le inspira confianza su capacidad y valor.

Te desea toda felicidad.

Tu S. S. y amigo

R. Sotomayor.

Adición: Como estas fragatas van mal tripuladas y sobre todo la *Apurímac* no puede navegar a vela, sería muy útil si posible fuese, que el *Maipo* nos convoyase o la *Esmeralda*. Tendremos que tocar en la Isla San Félix para tomar carbón, del *Antonio Varas*. Te doy este dato por si fuere posible al Gobierno comunicar órdenes en tiempo oportuno a algunos de los buques de la escuadra. De Arica saldremos el 12 ó 13, pasaremos a Iquique y en este punto permaneceremos hasta [roto] el carbón preciso, es decir podremos salir de Iquique el 15 ó 16 y estaremos del 20 al 21 en las Islas. El 22 nos ocuparemos en proveer de nuevo a las fragatas de carbón y haremos rumbo a Chiloé.

Señor don Alvaro Covarrubias

Iquique, diciembre 17 de 1865.

Estimado amigo:

Las fragatas peruanas saldrán de este puerto mañana en la noche; hemos tenido en Arica algún atraso por la necesidad de embarcar víveres y útiles indispensables para un viaje largo. Los comandantes van siempre animados del mejor espíritu y llenos de entusiasmo por la causa que van a defender.

Calculamos estar en las Islas el 24; demoraremos dos días para trasbordar el carbón que conduce el *Antonio Varas* y estaremos en Chiloé próximamente el 6 ó el 7 de enero.

Los dos buques van con tripulación muy escasa y de poca instrucción marinera; no hemos querido tomar marineros en estos puertos con la esperanza de tomarlos en Chiloé más instruidos y sobre todo más morales.

Los dos jóvenes Walker y Larraín llegaron a Chiloé con el propósito de tener colocación en la marina o bien en la artillería de tierra. Ellos prefieren servir en Ancud. Convendría que el gobierno dirigiese órdenes a la Intendencia de Chiloé para que obtuviesen colocación y se aprovecharan sus servicios tan desinteresados, como entusiastas.

Luego que llegemos a Chiloé te mandaré aviso de todo lo que ocurra con algunos de los jóvenes que nos acompañan.

En el vapor que pasó ayer por este puerto para el Callao, iba D. Francisco Prado Aldunate y me dijo que creía poder reunirnos con las corbetas peruanas. Santa María está tan bien colocado respecto del nuevo gobierno y tiene tal influencia en todos los hombres que lo forman que creo que él será el mejor representante del Gobierno de Chile en este país, durante la guerra. No dudo que ya habrá determinado al general Prado a poner todos los elementos marítimos del Perú al servicio de la causa común. El señor Prado podrá ser un excelente auxiliar de Santa María. Convendría mucho que tú resolvieses a Domingo a permanecer en Lima hasta el fin de la guerra y quizá otro no tendría ni las oportunidades, ni el conocimiento personal, ni la influencia que él le ha formado cerca de los hombres importantes que rodean al general Prado. Puedo asegurarte, por lo que he visto, la verdad de lo que digo.

El señor Valdivieso, que conduce correspondencia de Domingo Santa María, te impondrá de lo que haya ocurrido en Lima desde que yo sali.

Te desea toda felicidad tu S. S. y amigo

R. Sotomayor.

3.

Señor don Alvaro Covarrubias

Santiago, febrero 8 de 1866.

Muy señor mío y amigo:

Aunque he dado cuenta verbal de la comisión que me fue confiada para venir a Chiloé con las fragatas peruanas, *Apurímac* y *Amazonas*, creo que es conveniente que el Gobierno de Chile conozca muchos detalles del viaje y muchos incidentes que ayudan a formar juicio respecto de las precauciones que conducen a hacer eficaz en su resultado la alianza del Perú, importante para los dos países; pero no carece de embarazos en su ejecución.

El gobierno tiene ya conocimientos de las diligencias, de los sacrificios y dificultades, que hubieron de vencerse para que las fragatas zarpasen del Callao el 3 de diciembre último. Sin jefes, oficiales, ni tripulación competente, sin los útiles más indispensables, el gobierno del Perú, sea dicho en su honor, tuvo que arrostrar todos los inconvenientes para que el auxilio a Chile fuese oportuno, con la mira de que en Chile ambos buques recibieran los elementos de que carecían. Los jefes y oficiales fueron nombrados uno o dos días antes, la tripulación de la *Amazonas* compuesta de chilenos, fue organizada por medio de enganches practicados dos días antes, bajo mi dirección, por comisión de don Domingo Santa María. El carbón, sacos, parte de víveres secos, fueron también comprados juntamente con otros objetos, en esos días como ya há sido impuesto el Gobierno, y las personas designadas para cooperar a mi misión fueron distribuidas en las fragatas.

A nadie podría ocultarse que el deber de los comandantes, atendidas las circunstancias especiales de nuestro viaje, y a la próxima ruptura de las relaciones del Perú con la España, era activar el viaje por todos los medios posibles, y atender a la más rápida instrucción y disciplina de oficiales y de la tripulación. No era improbable un combate, o a lo menos era prudente esperar que se penetrasen de que el auxilio a Chile cuya cau-

sa era común, debía tomar importancia de la actividad con que se aprestasen para un combate, aprovechando la situación de la escuadra española. Sin embargo, sensible es decirlo, en las costas del Perú y en las Islas de San Félix perderíamos, a lo menos, diez o doce días por indolencia, falta de actividad y disciplina, y más que todo por el deseo inmoderado de estar en tierra que dominaba a todos, desde el jefe hasta el último grumete. El embarque de los objetos más insignificantes, se hacía un motivo de retardo, y se desatendía el de artículos que, como el carbón de piedra, era esencial para nuestra marcha. Algunos incidentes, corroboran este juicio que podría creerse exagerado.

Al día siguiente de la partida del Callao supe que se había intentado incendiar la *Apurímac* en la noche anterior, preparando y prendiendo combustibles cerca de la Santa Bárbara. Este intento se repitió por dos veces, y aunque hablamos con el comandante, que supo estas criminales tentativas, que sabía además que venían a bordo tres españoles empleados, siendo uno contraamaestre, de la necesidad en que estaba de adoptar medidas enérgicas para castigar a los culpables, no se adoptaron, y se limitó a desembarcar a los que todos designaban como autores en Iquique pocos momentos antes de nuestra partida. Este hecho no requiere comentarios; nace de una causa general que dominó en todas las circunstancias, falta de hábitos militares, ausencia de disciplina y de energía.

En Arica se me comunicó por un señor Rey Riesco que la *Villa de Madrid* había partido de Valparaíso para el norte y se creía que tendría por objeto ponerse en persecución de las fragatas peruanas; comuniqué estos datos al Comandante Mariátegui, pidiéndole que nos pusiésemos en marcha para evitar una vergüenza, y lo que era aún peor para no dejar sin efecto el empeño de honor contraído por el Perú al enviar a Chile las fragatas, que fácilmente habrían sido presas por la carencia absoluta de hombres preparados para un combate, y por el abandono en que quedaban diariamente; él me prometió que saldríamos en el mismo día; pero contra lo que debía esperar aún retardamos dos días nuestra partida. Los paseos en tierra, los bailes y los más fútiles motivos eran superiores estímulos al de la salvación de los buques y el honor empeñado.

En una de esas noches pasadas en Arica en la que, como era de costumbre, todos los jefes y oficiales se encontraban en tierra, se me dio aviso por el oficial de guardia (de la guarnición, no de marina) que estaba a la vista un vapor muy grande, al parecer de guerra. Me puse en observación y confiado más en la práctica y vista de un marino inglés, le recomendé que observase con un antejo hasta cerciorarnos si era o no vapor de guerra. Me contestó que creía que era de guerra y muy grande por las luces y por la arboladura. En el acto mandé al oficial de guardia

que fuese a tierra en busca del comandante y le diese parte de lo ocurrido, llamándolo a bordo; a otro oficial, Cavada, chileno, le recomendé que enviase un bote que se aproximara un poco al buque que parecía estacionado, y nos diese conocimiento más seguro. El comandante y algunos oficiales se hallaban en esos momentos en un baile, la alarma se esparció por la población, y llegaron a sus puestos cuando ya estábamos seguros que aquel buque era mercante. Tú podrás concebir, cuánto riesgo no habría en perder las fragatas ante un enemigo medianamente organizado, con jefes y oficiales que jamás quisieron ni aún imaginarse que estaban en campaña. No dudo que los jefes son de honor y caballeros; pero todas sus buenas cualidades no bastaban a dar instrucción y disciplina. ¿Se tuvo más cuidado por la alarma producida? Si así hubiese sucedido, la ilusión del vapor enemigo habría traído un bien; pero el mal que es radical no es de fácil remedio.

El día 24 al amanecer arribamos a la Isla de San Félix en donde debíamos trasbordar carbón del vapor *Antonio Varas*, era un día de calma, un tiempo excelente; el comandante en vez de aprovecharlo, como creíamos, prefirió dar descanso (así me lo dijo) a su tripulación, que jamás trabajó en un día lo que he visto trabajar a la tripulación de la *Esmeralda* en una hora. Sobrevino después mal tiempo y hubo que hacer el trabordo con mar gruesa, rompiendo botes y empleando siete días sin que las fragatas se hubiesen provisto del suficiente carbón para su viaje a Chiloé. De esta última causa provino un retardo en el viaje hecho en parte a vela, a lo menos de dos días por la altura que fue preciso tomar para buscar los vientos favorables, en vez de haber hecho rumbo directo a Ancud. Mientras tanto la *Amazonas* daba lugar a incidentes más desagradables y graves. Ya a la salida de Iquique, teniendo franco paso se fue encima de la *Apurímac* y por una felicidad sólo hizo averías en el bote de popa, habiéndose corrido un peligro evidente de haberse inutilizado los dos buques para el viaje. En el día que precedió a la llegada a San Félix la fragata hacía tanta agua que estuvo por momentos al apagar los fogones; al ancla estaba con toda su máquina en movimiento, para dar impulso a las bombas y sostenerla a flote. Tan alarmante era aquella situación que el buque se creyó perdido. Su comandante pidió una junta de oficiales y fue nombrada con otra de ingenieros para el reconocimiento de la fragata. En estas juntas no siempre ha dominado el mejor espíritu, y temí que precipitadamente se regresase aquella al Callao, y burlase nuestros esfuerzos.

En efecto; el Comandante Mariátegui, el primero, inició el pensamiento de hacerla regresar y procedió como si esta medida fuese la única posible, sin hacer, ni procurar, la más leve diligencia de llenar su comisión que le imponía el deber de llegar a Chiloé.

Largo sería exponer todas las combinaciones, los temores y rivalidades odiosas entre los jefes y oficiales en general de ambas fragatas; me bastará decir que, mediante insinuaciones y consejos, y sobre todo por el auxilio siempre pronto del *Antonio Varas* que puso a nuestra disposición una máquina a vapor para aplicar a las bombas de la *Amazonas*, se abandonó el pensamiento cobarde de regresar al Callao. Los ingenieros de la *Apurímac* y del *Antonio Varas* dieron datos prolijos que ponían en evidencia, o la ineptitud, o la mala voluntad de los de la *Amazonas*; un buzo reconoció los fondos de ésta, y resultó que el buque estaba entonces en el mismo estado que antes de la partida. No era otra la causa, que las válvulas de la máquina, al proveer de agua los calderos la daban también al casco en mucha abundancia y aunque la bomba real sola bastó a secar en tres cuartos de hora de trabajo la fragata, el comandante, siempre consultando el alivio de su tripulación no ocurría a este medio expedito, y sencillo con la frecuencia necesaria. Se hicieron algunas reparaciones en las bombas, y todo estuvo listo para continuar viaje. Nótese sí, que tampoco la *Amazonas* hizo su provisión de carbón en la cantidad que necesitaba para llegar a Ancud, teniéndolo a bordo del *Antonio Varas*. Por esta causa tuvo que arribar a Valdivia y sufrir allí un golpe a la salida en un banco.

Al dar al *Antonio Varas* instrucciones para continuar su viaje, propuse al Comandante Mariátegui, la idea de que este vapor hiciese convoy a la *Amazonas*, para que le prestase auxilios en caso necesario; el comandante Sánchez Lagomarcino reclamó el convoy de la *Apurímac*; pero aquél se negó con razones que no pude explicarme sino más tarde, puesto que el retardo de uno o dos días para garantir mejor la seguridad de un buque en mal estado no era motivo plausible. Tampoco se quiso que el *Antonio Varas* marchase con la *Amazonas*, y aunque yo podía ordenarlo por venir a mi disposición, se me pidió, por Mariátegui que lo hiciese salir antes que las fragatas para que pudiera darnos aviso si había o no buques enemigos que nos cerrasen el paso para Ancud, y no creí que debía negarme a este acuerdo. El comandante Mariátegui y don Francisco Dublé al deliberar conmigo sobre este asunto estuvieron acordes en que era más conveniente el partido adoptado, y la *Amazonas* quedó entregada a sus propios elementos.

Por lo que acabo de exponer, por haber oído al mismo Mariátegui expresarse "que si tuviera facultades cambiaría al jefe de la *Amazonas*, reemplazándolo por Pareja; (un pariente) que estaba seguro que éste llegaría con el buque sin novedad a Chiloé", por quejas muy marcadas de Sánchez Lagomarcino, estoy persuadido que la rivalidad, y prevenciones reciprocas de los jefes y oficiales dio origen a muchos de los incidentes rela-

cionados. Mientras tanto, Mariátegui nunca se resolvió a dar a la *Amazonas* uno de sus ingenieros para estar seguro del buen servicio, ya bien dudoso de los de esta fragata y aún le negó carpinteros, teniéndolos a bordo.

Muy raro parecerá a cualquiera que durante una navegación de 37 días no se diese a la tripulación la más ligera instrucción, ni contrajesen algunos minutos los jefes y oficiales a crear una disciplina militar en sus buques; sin embargo esta es la verdad: nunca se vio a bordo una sola medida conducente a preparar y utilizar en la guerra los elementos que poseían las fragatas. ¿Pensaban poner resistencia al ataque de un buque español en un caso nada improbable? No quiero poner en duda el patriotismo de los jefes; pero habríamos presenciado el sacrificio de tripulaciones inexpertas, de oficiales improvisados en su mayor parte, sin fruto para la causa que están llamados a sostener.

Arribamos al fin en la *Apurímac* el 10 de enero y principió muy pronto a manifestarse otro orden de inconvenientes que pueden ser muy radicales y la causa permanente de fracasos en la guerra, si no se adoptan medios prudentes y enérgicos que salven el mal. La susceptibilidad quisquillosa y exagerada; la indolencia; la falta absoluta de contracción a la disciplina e instrucción, la mala tendencia a no ajustarse bien a las condiciones a que se somete todo buque en campaña, y la falta de economía en los gastos, todos son males que se tocan de cerca al más ligero examen de lo que hasta ahora ha acontecido en las fragatas peruanas. Estas salieron del Callao bajo el conocimiento que tenían que recibir tripulaciones en Chiloé y sin embargo el comandante Mariátegui se resistía a recibir oficiales chilenos en general, por solo "ser chilenos", puesto que nunca llegaron en aquellos días a designarse ni tampoco quería marineros ni artilleros chilenos, iba, me dijo a pedir marineros y oficiales al Perú. ¡Cosa extraña! en el Perú se buscan marineros chilenos y el señor Mariátegui desde Chile quería pedirlos peruanos. Esto explicará esa susceptibilidad exagerada que rechaza todo elemento extranjero, sobre todo chileno, mientras que en la escasísima tripulación de la *Apurímac*, de 80 marineros, hay ingleses, canacas, chilenos, alemanes y algunos peruanos. Esta conducta de Mariátegui estaba en contradicción, con lo que habíamos acordado durante el viaje; entonces no resistía a recibir el completo de su tripulación, ni tampoco rechazaba la idea de recibir oficiales chilenos en calidad de agregados, salvando siempre la posición de su segundo comandante y de un teniente primero a cuya idea habría sacrificado todo. Así, habiendo dado ocupación (nominal) a don Francisco Dublé que traía el título de capitán de corbeta de Chile y a quien consultaba todo lo relativo a la parte científica de su viaje, le designaba su puesto bajo las órdenes de su teniente primero. El comandante Mariátegui no ocultaba a nadie que habiendo estado desem-

barcado muchos años no conocía ya la marina y me aseguré varias veces que en Chile jamás tendríamos por él la más ligera dificultad. ¿Cuál era la causa de un cambio tan brusco? Fútiles pretextos que voy a diseñar.

A nuestro arribo a Chiloé las autoridades, como los vecinos, hicieron toda clase de demostraciones de simpatías y entusiasmo por la alianza del Perú; el comandante Williams envió a uno de sus oficiales a saludar al jefe de la *Apurímac*; pero al mismo tiempo me comunicó por escrito la urgencia que había de atender desde luego con toda actividad a la reparación de las fragatas y al completo de su tripulación por ser esas las órdenes del gobierno de Chile. Nada más justificado que el deseo del comandante Williams de no perder un solo minuto en los trabajos, puesto que en la guerra la pérdida de minutos puede a veces influir en el éxito de una campaña. Sin embargo, quise que primero se entendiese en una conferencia con el comandante Mariátegui y éste mismo quiso acompañarme a ver a Williams en la *Esmeralda*. En efecto pasamos a bordo de la corbeta con el Intendente, juez de letras, y algunos jefes militares. De estos y otros pasos y conferencias resultó que Mariátegui no tenía instrucciones para poner los buques de su mando a la disposición del gobierno de Chile, y aunque afirmaba que por su parte se prestaría espontáneamente a todo lo que fuese preciso, no podrían hacerse los trabajos ni atenderse a la instrucción militar con la actividad y prontitud que habrían tomado bajo la dirección responsable de Williams. En efecto, desde el primer día, jefes, oficiales y tripulación paseaban en tierra, sin recordar su posición, hasta el punto que se hacía notable para todo el vecindario, el contraste radical entre la fragata peruana y la corbeta chilena. En ésta todo era trabajo, actividad, celo por la instrucción y disciplina, seis a ocho horas diarias se consagraban a estos objetos; en aquélla, ningún síntoma siquiera de reformas: paseos, descanso y hasta desorden en tierra, un minuto solo de ejercicios. Williams, estimando el carácter bondadoso y franco de Mariátegui creyó, y me lo dijo de antemano, que debía insinuarle como un consejo de que no dejase libertad a sus oficiales y tripulación de andar tanto en tierra y Mariátegui contestó en mi presencia que su tripulación hacía once meses que no pisaba tierra y que deseaba refrescarla. Williams le dijo entonces que él pensaba de otro modo, que en su corbeta, ni oficiales, ni marineros habían bajado a tierra desde el principio de la campaña; porque el marinero debía refrescarse en el mar. A la verdad era raro el deseo de refrescar a una tripulación que jamás hizo en los puertos otra cosa que andar en tierra. Se encontró pues poca voluntad para el trabajo, único medio de sacar provecho eficaz en la guerra de un buque. Todo esto era lamentable; pero se creía cesase desde que recibiesen los jefes peruanos instrucciones de su gobierno conforme a las bases del tratado de alianza. Llegó el vapor y esas

instrucciones no llegaron y ya las susceptibilidades y resistencias se habían desarrollado; en esta situación creí prudente aconsejar la medida de que el Intendente citase a Mariátegui a una conferencia para darle conocimiento del tratado de Alianza, en virtud del cual las fuerzas navales del Perú debían ponerse a disposición del gobierno de Chile. Así se hizo con buen éxito, y yo mismo conduje a la *Apurímac* la citación amistosa del Intendente, porque quise conferenciar privadamente con Mariátegui antes que desembarcase. Encontré a éste tan cambiado y tan exaltado contra toda idea de recibir oficiales y tripulación chilenos, que no pude dejar de decirle que aquello era contrario a su carácter y que cedía a sugerencias apasionadas, más que a sus inspiraciones. Le pedí en fin que me explicase sus motivos de queja.

Resumiendo esta conferencia diré: que sus motivos de queja nacían de la preocupación que se había inspirado a Mariátegui de que Williams quería dominarlo e introducirse en el mecanismo de su buque. Esa preocupación para él encontraba apoyo en los hechos siguientes: 1º que Williams no pasó a visitarlo en persona en el momento de su llegada; 2º que le había puesto dificultades para proveerlo de víveres frescos; 3º que le había pasado en ese día una nota amenazante en la que le prevenía que debiendo marchar a las diez de la mañana del siguiente día en la *Esmeralda* al apostadero de Abtao, punto designado para componer las fragatas, se lo avisaba para que lo siguiese con la *Apurímac* y *Amazonas* y que, si por no tener instrucciones de su gobierno o por otra causa tenía inconvenientes para seguirlo, ordenase el desembarco de los individuos que se habían embarcado en Valdivia en la *Amazonas*. Sólo un ánimo prevenido podía encontrar un motivo de resentimiento en estas consideraciones; no quise ocuparme del primer capítulo, que me pareció pueril y le explique los otros. Williams, a quien yo vi en persona para que arreglase la provisión de víveres de la *Apurímac*, me dijo que nada le faltaría, que sólo se necesitaba que el contador de la fragata, se viese con el de la *Esmeralda*, para que se impusiese de las formalidades requeridas por nuestras leyes, para hacer los pedidos, y provisiones y para llevar la contabilidad, en razón de que tenía el deber de velar por la legalidad de los gastos, desde que iban a gravar a las dos repúblicas. Se pidió una razón del número de tripulantes para calcular el número de raciones que debían entregarse. Esto se calificó mal; se creyó ver un avance en el mecanismo de la fragata. Además Williams observó que, estando en campaña, los buques chilenos no consumían víveres frescos porque tenían provisiones secas en abundancia, y que los buques peruanos debían someterse a la misma regla. Que en cuanto a jefes y oficiales de su tripulación, el Intendente les había obsequiado y les obsequiaría corderos y animales vacunos sin cargo, teniendo presente

que los expresados jefes y oficiales debían, como sucede en Chile, costear su rancho. He aquí que, porque no se daba carne fresca a los marineros de las fragatas, se ponían embarazos a su buena y pronta organización y disciplina. No tenía más valor el 3.er cargo: los individuos trasladados de Valdivia en la *Amazonas*, no estaban destinados a la fragata, había muchos calafates, contra maestros, mayordomos, etc., que debían incorporarse al depósito de Abtao y Williams quería trasladarlos a su destino, si las fragatas no marchaban a aquel punto. Esto se estimó como una amenaza. Hice varias reflexiones a Mariátegui sobre las órdenes que Williams tenía recibidas del gobierno, del espíritu que lo animaba de organizar y dotar con buena gente a los buques sólo con el propósito de que pudieran batirse con honor, desde que carecían de buena y suficiente tripulación y sobre todo le hablé de la magnitud de la causa que defendíamos y de las pequeñeces en que parecía querer estrellarla. Me contestó al principio que él no necesitaba oficiales ni tripulación, porque pediría todo al Perú y con lo que tenía sabría batirse. Bien conocía yo, como Mariátegui, que esta era una burla, a la verdad, y así se lo expresé, puesto que fuera de los comandantes y del teniente 1º no tenía un sólo oficial de marina capaz, ni habían hasta entonces podido adiestrarse en ninguna clase de ejercicios militares.

Después de esta conferencia y la tenida con el Intendente parece que hubo mejor voluntad; pero ya Mariátegui había transmitido al comandante de la *Amazonas* sus recelos y preocupaciones y su susceptibilidad y encontró a un jefe bien capaz de inspirarse en los mismos sentimientos.

Debo ser franco, pero no injusto; creo que el señor Mariátegui, sin malos consejeros jamás se habría inspirado en tan pueriles rencillas. Creo también, por motivos largos de exponer, que don Francisco Dublé (aspirante al empleo de capitán de corbeta de la marina peruana) y el segundo comandante fueron los que tocaron cuerda tan delicada, interpretando todos los procedimientos de Williams torcidamente, como lo hicieron.

La verdad es que si Williams no hubiese encontrado embarazos se habría consagrado en persona a la disciplina de la gente que debía montar la *Apurímac*, habría agitado con todo su celo la pronta reparación de ambos buques y estoy completamente seguro que en un mes de tiempo las fragatas habrían rivalizado en disciplina e instrucción con las corbetas chilenas, en las que no se pierde un momento de tiempo. El espíritu militar; el vigor de la disciplina y la economía, todo se habría aprovechado contra el enemigo. Parecería a cualquiera que me dejó arrastrar por el espíritu nacional; así temo que se crea; pero la mejor prueba y testimonio sería el informe imparcial de un comisionado extraño a los dos países y nombrado de acuerdo entre los gobiernos. Estoy cierto no me desmentiría. ¿Acaso no conocemos todos la importancia de la alianza para que no miremos

con interés y amor a la marina peruana? Que se pongan ambas en un pie de igualdad es lo que todos debemos querer.

Desde luego pude dar a Mariátegui una prueba de nuestros sentimientos fraternales, en contraposición a los suyos en aquel momento, diciéndole que Williams, y respondiéndole de la verdad de esto, estaba pronto a recibir en su buque a oficiales peruanos, así como le observé que todo era recíproco en nuestra alianza; que las facultades que ejercía el gobierno de Chile, las ejercería el del Perú en nuestros buques cuando fuesen a aquellas costas, si no iban bien dotados y servidos. Los principios generales que rigen las alianzas, y que se invocaban por Mariátegui, que no excusaba obediencia a Williams en caso de un combate, no pueden tener aplicación al caso actual, como se lo dije, puesto que las fragatas habían salido desde el Callao con el propósito de completar sus dotaciones y hacer su instrucción en Chiloé, y sobre todo antes que principios abstractos está el asegurar el triunfo contra el enemigo común.

Fue convenido que el 16 de enero a las 10 de la mañana saldrían todos los buques para Abtao; a las 10 en punto la *Esmeralda* estaba lista; pero no lo estuvieron las fragatas cuyas tripulaciones paseaban tranquilamente por el pueblo de Ancud. No se habían excusado las observaciones de que allí la pérdida de las altas mareas del novilunio importaba un atraso de quince días y que siendo los canales peligrosos por las corrientes que tenían períodos fijos, la exactitud en la hora de partida era importante. Se perdió pues aquel día, Williams llamó mi atención a los inconvenientes que sobrevenían y observó que él pensaba dirigir a la *Amazonas* hasta el varadero; pero se veía imposibilitado para hacerlo por las susceptibilidades ya muy conocidas en ambos comandantes. Quedó fijado el día siguiente a las cinco de la mañana para nuestra partida; iba yo en la *Esmeralda*, a la hora convenida ésta estuvo lista con tres lanchas grandes a remolque, y se puso en movimiento, pasando por el costado de la *Amazonas*. Esta, ni la *Apurímac*, daban muestra de seguirnos, el *Antonio Varas* nos siguió inmediatamente y tuvimos que esperar algún tiempo. Se movió la *Amazonas* y minutos después la *Apurímac*, y salimos del puerto sin novedad. Al dirigirnos a la boca del canal de Chacao, se cortó una de las tres lanchas que llevábamos a remolque; el *Antonio Varas* que iba más cerca tiró un cabo y remolcó la lancha; pocos momentos después se cortó otra que fue arrastrada al bajo Inglés, muy conocido y marcado en todos los mapas náuticos. La *Apurímac* quiso tomar a esta lancha y cambió su rumbo para conseguirlo, internándose en el banco. Williams en el mismo momento me hizo notar que aquella fragata podía perderse por no seguir las prevenciones que había hecho al comandante de seguir de cerca a la *Esmeralda*; en el acto hizo tripular un bote que fue en busca de la lancha

y creo que a prevenir del peligro a la *Apurímac*. Esta en efecto tocó en el banco y según lo he sabido después, ha tenido que reponerse una pieza, perdida o descompuesta por este accidente, habiéndose mandado fundir a Lota.

Sin novedad llegamos a las inmediaciones de la isla de Abtao, habiéndose quedado atrás las fragatas no obstante el poco andar de la corbeta, disminuido aún por el remolque; Williams hizo parar la máquina; mientras que almorzábamos, la *Amazonas* se vino encima de la corbeta y tan próxima que se temió una avería.

Seguimos a tomar la entrada a los canales angostos que conducen al apostadero; en aquel punto la corriente que establecen las mareas vivas es de seis a ocho millas; la *Esmeralda* paró de nuevo para que los otros buques pudieran seguirla de cerca en aquellos canales y ya por prestar atención a las fragatas, ya por un equívoco del timón, el que tomaba la sonda y que daba nueve brazas en aquel momento, o porque la corriente poderosa la arrastró, la corbeta varó en la punta de la Isla. Luego se hicieron señas al *Antonio Varas*, para que evitase el bajo; éste las repitió a la *Apurímac* que le seguía; pero éste se cuidó poco de hacérselas a la *Amazonas* que venía siguiendo sus aguas. Williams me dijo que era probable que no saliésemos hasta la alta marea de las doce de la noche y que estaría dispuesto a irse en la *Amazonas* hasta el fondeadero, ya muy cercano, pero temía la susceptibilidad a que he hecho referencia. Le aconsejé entonces tomar el *Antonio Varas* y guiar en éste a las fragatas y así se lo mandó prevenir a Mariátegui. Este que ya no estaba inspirado en los mismos recelos o porque en aquel lugar conocía prácticamente la necesidad de marchar en más armonía, le contestó que sentía el incidente y que habría deseado, que hubiera preferido a la *Apurímac* para llegar al fondeadero. La corbeta con muy pocos esfuerzos y por sólo la influencia de la marea, que aún subía salió a la hora más o menos y volvió a reunirse al convoy; se esperó de nuevo a la *Amazonas* cuyo retraso no sé explicarme y seguimos nuestro viaje salvando la punta de la Isla. Adentro ya de los canales de Abtao me hizo notar Williams que en aquel lugar no podía pasar su buque sin exponer a los otros a ser arrastrados por la corriente y varados, y que temía que la *Amazonas* quedándose, como venía, atrás, se varase. Le indiqué a Williams que mandase a su segundo a bordo de esta fragata para que la guiase; aceptó la idea, pero eligió al teniente primero Errázuriz cuyos conocimientos le inspiraban confianza y en mi presencia le ordenó "que se fuese a la *Amazonas* y dijese al comandante que iba a tomar la dirección de la fragata para guiarla en los canales"; le advertió también los puntos en que debía tener cuidado. Llegaron la *Esmeralda*, el *Antonio Varas* y la *Apurímac* al fondeadero sin novedad; pero la *Ama-*

zonas varó en el mismo bajo que tocó la *Esmeralda* pocos momentos antes a la vista de todos los buques. No pudo creer Williams que allí debía temer nada, era en el interior del canal que el comandante no había visto donde podía correr riesgo de vararse, Errázuriz llegó a dar parte y dijo: que al comunicar al comandante de la *Amazonas* la orden que llevaba de guiarla, éste le contestó, "creo que no es necesario, es tan fácil"; a los dos minutos, poco más o menos, el comandante le preguntó si sería bueno orzar un poco; Errázuriz le contestó: "Sí, señor, porque Ud. va mal", y un minuto después: "Ud. está varado". Esta fue la relación de Errázuriz, cuyas circunstancias él principió a comprobar para salvar su responsabilidad. El resultado pues de las rivalidades, de la susceptibilidad ya expresada, no pudo hacerse esperar. Se inutilizaba una fragata, que aunque en muy mal estado quizá habría contribuido, mediante algunas reparaciones, a sostener con honor la causa común.

Williams conmigo nos fuimos en el acto a la *Amazonas*, invitando a Mariátegui que nos acompañó y el comandante del Maipú. Se ofreció por Williams todos los auxilios, y quedó convenido en que a la hora de la alta marea la *Esmeralda* daría remolque a la fragata: hizo algunas observaciones para que no se hiciesen trabajos inútiles y sobre todo recomendó que no botasen al agua los cañones. La posición del buque era buena, no había piedras que pudieran dañarla ni marejadas: la marea le daría fondo bastante para flotar. Nos regresamos; dejamos a Mariátegui en su fragata y se le invitó a tomar parte en los trabajos viniéndose a la *Esmeralda*. En el momento se hizo vapor, se levantó el ancla y nos pusimos en movimiento, no obstante la obscuridad de la noche; se esperó a Mariátegui; se le mandó aviso de que se le aguardaba y contestó que estaba enfermo. La *Esmeralda* con algún peligro se aproximó a la *Amazonas* y luego recibió aviso de que el remolque era inútil porque el buque estaba lleno de agua. Williams me había prevenido ya que consideraba la fragata en muy mal estado porque se había quebrantado con su propio peso. En el acto escribí a Mariátegui que se viniese con el primer ingeniero con el objeto de acordar lo que debía hacerse para salvar el buque. Lo esperamos inútilmente hasta la una en la *Amazonas*. El comandante de ésta, después de muchas y largas explicaciones hechas por Williams sobre aquel contraste que provenía de las susceptibilidades, pidió consejos sobre lo que debía hacerse. Williams le propuso los dos únicos medios que él veía convenientes; el primero era que Mariátegui o Sánchez se hiciesen cargo de los trabajos recibiendo todos los auxilios que pidiesen, incluso la *Esmeralda* y su tripulación; el segundo era que se entregase el buque perdido a Williams para emprender trabajos bajo la responsabilidad de éste con sus tripulaciones: en este caso debían desembarcar jefes, oficiales y

tropa del *Amazonas*, para mandar y ser obedecidos con la puntualidad que exigía de sus subordinados; a las 4 de la mañana del siguiente día, Mariátegui llegó a la Esmeralda y puso la *Amazonas* a la disposición de Williams, quien trabajó constantemente desde aquel instante salvando cañones, palos, velamen, etc. y aún el casco, según se ha dicho últimamente, que por su mal estado no podrá servir más que para pontón.

¿Qué hacían mientras tanto en la *Apurímac*? Descansaban tranquilamente mientras que sus compañeros, desde los jefes hasta la tropa, dormían a la intemperie en la isla con sus víveres mojados. Tuve ocasión de decir a Mariátegui que debía incorporar la guarnición y oficiales a la *Apurímac*; pero no lo hizo en esos días y el comandante Sánchez aceptó la *Esmeralda* que se le había ofrecido por Williams, sintiendo éste, como se lo dijo, no tener mediana comodidad para recibir a todos los oficiales. Dije también a Mariátegui, a nombre de Williams, que todos los oficiales a quienes él no diese colocación en su fragata podrían colocarse en servicio en los buques chilenos como una prueba de que nosotros no estábamos inspirados en las mismas susceptibilidades. Nada resolvió sobre esto.

Hice indicación a Mariátegui del deber de nombrar un oficial que formase un sumario indagatorio de la varadura del *Amazonas* para que diese cuenta a su gobierno, haciendo constar lo que se había salvado. Me contestó: "Después lo haré": no lo había hecho en algunos días siguientes.

El comandante de la *Amazonas*, sin consultar a su jefe, envió a uno de sus oficiales a dar cuenta al Gobierno del Perú, escribiendo en la *Esmeralda* la relación de todos los hechos. Este joven, impresionado por la pérdida de su buque, manifestó muchas veces el deseo de que sus elementos no fuesen a servir a la *Apurímac* cuyos jefes lo habían tratado peor, que si hubiese sido "español", ofreciéndolos a Williams. Este, tanto en este incidente como en otros análogos, le manifestó el deber de someterse a su jefe y ponerlo todo a su disposición y que la *Esmeralda* nada necesitaba, que al contrario iba a ceder a la *Apurímac* 4 cañones de a 68.

La rivalidad desmoralizadora entre jefes y oficiales de ambas fragatas, tan pública para todos nacía, según la explicación que algunos de ellos daban, de dos causas: 1º) los jefes y oficiales de la *Apurímac* habían estado al servicio de Pezet: los de la *Amazonas* al de la revolución. 2º) Mariátegui, pariente de su segundo comandante, Pareja, acogía el disgusto de éste por el ascenso de Sánchez Lagomarcino que, menos antiguo y muy joven, había obtenido el empleo de comandante.

Don Francisco Dublé ha esparcido rumores desde Ancud hasta Santiago en los puntos en que ha parado, contrarios a la verdad. Nombrado en comisión por Mariátegui, para obtener varios útiles en el Perú, y pedir oficiales, conseguir varios ascensos, incluso su incorporación a la marina

peruana, ha inspirado los recelos y desconfianzas de que estuvo animado este jefe. El comprende que sus servicios en la marina de Chile, por antecedentes que los marinos conocen no pueden aceptarse por sus compañeros con gusto y que Williams, uno de los que más de cerca lo conoció, mientras sea jefe de la escuadra de Chile no le ha de ser favorable. Dublé ha esparcido la noticia de que los marinos peruanos han sido mal recibidos, que se le niegan víveres, que la *Amazonas* se perdió por Williams. Se pregunta por él como por otros que han participado de los rumores: ¿porque no llevaron prácticos las fragatas? Yo contestaría que hubo dos razones, primero: que el mejor práctico es Williams; segundo, que no conviene formar muchos prácticos conocedores de los refugios de nuestros buques en una guerra desigual. Sin embargo, Dublé de quien debo decir que se portó muy bien en el viaje desde el Callao a Chile, dispuesto siempre a recibir mis órdenes, conoce mejor que otro alguno, puesto que lo hemos conferenciado muchas veces, la necesidad de nombrar buenos oficiales y dar mejor tripulación a los buques peruanos, porque en realidad sólo son de guerra porque llevan cañones.

En resumen; sin una escuela rígida por su disciplina; sin oficiales de espíritu militar, sin tripulaciones entusiastas y valientes, como las que tenemos en gran número, los buques peruanos al juzgar por los sujetos de que tengo conocimiento defenderán mal o no defenderán el honor del Perú y de Chile, irán fácilmente a engrosar las fuerzas del enemigo, porque serían apresados con facilidad. Esta es mi opinión franca y sincera, formada sin preocupación, ni prevención, pues al contrario tengo estimación personal a jefes como Mariátegui, Pareja, Sánchez; fueron caballeros y atentos siempre con nosotros, durante el viaje.

Si estos apuntes pueden servir en algo quedará satisfecho del trabajo que le hayan demandado a tu

S. S. y amigo

R. Sotomayor

II. LOS CHILENOS DEFENSORES DEL CALLAO ³

La gloria de la memorable defensa del Callao el 2 de mayo pertenece al Perú; pero la fraternidad que felizmente existe entre los natu-

³ El Académico de la Historia don Luis Valencia Avaria ha proporcionado gentilmente la copia de esta información de *La República*, añadiendo el siguiente dato: En el N^o 698 de *El Independiente*, del día 23 de mayo de 1866, en una información acerca del Combate del Callao, se menciona la presencia del Cónsul chileno Gaspar Rivadeneira entre los defensores de la plaza.

rales de las cuatro repúblicas aliadas, hizo tomar parte en aquella acción a un gran número de chilenos que combatieron a las órdenes de los denodados jefes peruanos y supieron dejar bien puesto el honor de nuestro país. Aunque sería imposible formar una razón exacta de ellos, porque muchos, una vez terminado el combate, se retiraron a sus casas, sin embargo un compatriota nuestro residente en el mismo puerto ha tenido la curiosidad de componer lo más exactamente que le ha sido posible, la siguiente:

Relación de los ciudadanos chilenos que tomaron parte en el Combate del Callao el día 2 de mayo de 1866.

Torre de la Merced

Capitán, Juan José Salcedo (muerto).

Teniente, Santiago Montalba (id.).

Sargento 2º, Ramón Guerra (herido).

Marineros: Bernabé Aravena, Pedro Martínez, Eufracio Tapia, Andrés Lobo.

Voluntarios: Carlos Dublé (herido), José Cruz (herido), Juan Herrera (herido), Florentino Oyarzún, Saturnino Arriagada, Juan Reyes, Manuel Rodríguez, Nicolás Villar, Juan de Dios Román, Felipe Ramírez, Santiago Hernández, N. Ortiz, Nicolás Figueroa, Felipe Astorga, Daniel Bañados.

Fuerte de Santa Rosa

Teniente, Bernabé Cepeda.

Subteniente, Santiago Aliaga.

Marinero, Manuel Ulloa.

Soldados: Eugenio Esquivel, Evangelista González, Serapio Araya, Tomás Quinteros.

Voluntarios: Juan Ravanales, Carlos Díaz, Pedro Gaete, Pedro Reyes (herido), Pablo Herrera, Julián Gómez (muerto), Manuel A. Medina (muerto), Bernabé Díaz.

Batería de Maipú

Presbítero, Juan J. Figueroa.

Voluntarios: Pedro Carrasco, Santos Echeves, Santiago Velásquez (muerto), Pedro González, Eduardo Buenrostro, Juan Antonio Salazar, Ma-

nuel Baños, Antonio Acevedo, Ignacio Lazo, Adolfo García, Cosme Reato, José González, José Manuel Pérez, José Manuel Córdova Sáenz, José Mercedes Villa.

Batería de Chacabuco

Sargento Mayor, Eugenio Argomedo (herido).
Voluntario, Blas Herrera.
Oficial, N. Varas (herido).
Voluntario, Gavino Muñoz.

Batería Provisional del Callao

Voluntarios: Luis Abarca, Pedro Reyes (herido), Gregorio Beltrán.

Batería del Pueblo

Voluntarios: Manuel J. Prieto, Pedro Díaz (muerto), Antonio Reyes, Luis Jiménez, Miguel Romero, Francisco Gallegos, José Luis González, Manuel Valdivieso (herido), Manuel Fajardo, Luis Listan, Belisario Lara, José M. Salas, Sebastián Cabera (muerto), Manuel Villalobos.

Fuerte de Ayacucho

Voluntarios: José L. Schers, Juan E. Schers, Manuel Díaz, Victorino Alarcón, Francisco Lobos, Ignacio Montoya, Mariano Salas, José Muñoz, Valentín Aravena, Nicolás Tauma, José L. Arias, Antonio Vargas, Andrés Peñailillo (muerto), Narciso Lobos, Nazario Vidaurre, Pablo Donoso, Pedro Bascuñán, Pedro Martínez.
Marinero, Juan Muñoz.

Torre de Junín

Capitán, Nicanor Sayago.
Sargento 1º, Máximo Pérez.
Cabo 1º, Ramón Moya.
Marinero, Manuel Díaz.
Voluntarios: José Díaz, Ramón Melo, Ramón Rojas, Manuel Salcedo, Fermín Torres, Luis Venegas, Jacinto Rojas.

Batería de la Independencia

Teniente (vol.), Pedro León Erquiñigo.

Voluntarios: Andrés Flores, Juan González.

Batería de Zepita

Voluntarios: José M. Quezada, Francisco G. González.

Monitor Victoria

Artillero (vol.), Alejandro Corona, Maximiliano Corrobarrutia.

Marinero: Melitón Fuentes.

Fogonero, José Antonio de la Fuente.

Batería Pichincha

Voluntarios: Antonio Arancibia, Nicanor Bustos, Francisco Ordenes.
José Martínez.

Ayudante de S. E.

Sargento Mayor, Balbino Comella.