

*declaración de piratería* hecha por el Gobierno del General Castilla, que no podía obligar á la escuadra inglesa ni á las fuerzas navales de ninguna nación á acatarla, sino en consecuencia de supuestas conculcaciones de la lei internacional *en un buque inglés*, que se realizó el secuestro de los vapores peruanos "Loa" i "Tumbes" en 1857. Tan cierto es esto, que en los meses trascurridos de noviembre de 1856 en que se expidió el decreto de piratería, hasta marzo de 1857 en que tuvo lugar el apresamiento de los buques aludidos, los vapores ingleses traficaron i sirvieron indistintamente al general Castilla i á la revolución i eran ellos los activos conductores de agentes del general Vivanco, de numerosas personas destinadas á su servicio y de toda clase de elementos para su escuadra; más aún, *los buques de guerra británicos estuvieron constantemente á la vista i en contacto con los del general Vivanco* en los puertos del sur i norte del litoral peruano, *sin que jamás se ocurriera á sus efes ni al almirante considerarlos piratas, ni mucho menos tratarlos como tales*, aunque el Gobierno de Lima los hubiese declarado en esa condición. Solo cuando creyeron, *antojádiza i temerariamente*, llegada la ocasión de ejercitar derechos propios en virtud de sus naturales facultades i de sus instrucciones ordinarias para reprimir actos que supusieron ser violatorios del derecho de gentes *en daño de sus nacionales i de su bandera*, fué entonces únicamente que tomaron esa arbitraria determinación."

Aquí me permito disentir de la autorizada opinión del ilustrado estadista peruano. Es inconcuso que la captura del "Loa" y del "Tumbes" no se debió al acatamiento, no obligatorio para los extranjeros, de la declaración de piratería contenida en el decreto del Presidente Castilla; pero es inconcuso también que, en virtud de ella, fueran apresados los citados bergantines, cuando el Almirante Bruce, impulsado por informes falsos, creyó erróneamente que habían sido lesionados los intereses británicos colocados en

aquellas aguas, bajo su protección. Supongamos el caso á la inversa, supongamos que los efectos encomendados al Capitán del "Nueva Granada" habían sido remitidos por el General Vivanco á uno de sus tenientes y que la extracción fué hecha por autoridad del Gobierno establecido y por marinos del "Ucayali." En este caso ¿habríase atrevido un Almirante inglés á capturar en aguas peruanas á un buque de guerra, peruano también, y perteneciente al Gobierno reconocido por el de S. M. B? Evidentemente que nó. En tal caso, y siempre bajo la errónea creencia de que habían sido lesionados los intereses británicos, se habría recurrido á una reclamación por la vía diplomática; pero no al uso de la fuerza. Puede asegurarse que, si el Almirante Bruce capturó buques de guerra peruanos, en aguas peruanas, fué porque la correspondiente declaración de piratería privó á dichos buques de la protección de su bandera y los dejó sin representación legal. Aunque obrando por error, el Almirante ajustó su conducta á la regla preconizada más tarde por las grandes potencias navales y no consideró como piratas á los buques rebeldes, sino cuando éstos, á su juicio, ofendieron la bandera y los intereses británicos.

Por lo demás, y reprochando al Almirante Bruce que no cuidara de verificar la exactitud de su información, este caso revela que es del todo potestativo, para los Gobiernos extranjeros, tratar como piratas á los rebeldes declarados como tales por su propio Gobierno; puesto que basta para ello, no que hayan sido lesionados por éstos, los intereses extranjeros, sino que así lo crean los autorizados agentes de sus respectivos Gobiernos.

En los primeros meses de la insurrección de Cartagena, el Gobierno legítimo no contaba, en aguas españolas, sino con un solo buque de guerra, y, prevaleándose de esta circunstancia, los barcos de la escuadra rebelde recorrían el litoral del Cantón murciano, imponiendo en sus puertos

contribuciones de guerra. Con este objeto, presentóse frente á Alicante el 17 de Julio de 1873, la fragata blindada «Victoria,» acompañada del «Vigilante;» y este buque de guerra español—comprendido en la correspondiente y ya conocida declaración de piratería—fué apresado al día siguiente, en aguas españolas, por la fragata de guerra alemana «Federico Carlos,» y devuelta al Gobierno de Madrid.

Algún tiempo después, las fragatas «Victoria» y Almanza, blindada la primera y común la segunda, fueron apresadas, cuando se dirigían á Málaga, por barcos unidos de las escuadras extranjeras, é igualmente entregadas al Gobierno matritense.

Cuando el «Huáscar,» ya sublevado, se dirigió hácia los puertos de Bolivia y Chile en busca de Piérola, encontró sucesivamente durante su correría á los buques, «Santa Rosa» y «John Elder,» de la «Compañía de navegación por vapor en el Pacífico,» hizo abordar por uno de sus botes al primero, detuvo por medio de un cañonazo al segundo, y exigió de ambos, sin lograrlo, que le entregaran la mala y despachos que conducían.

Los Capitanes de dichos buques pusieron estos hechos en conocimiento del Contra-almirante Horsey, Comandante en jefe de las fuerzas navales de S. M. B. en el Océano Pacífico, y éste dirigió en seguida al Comandante del «Huáscar,» una comunicación amenazadora, fechada á bordo del «Shah,» en el Callao y á 16 de Mayo de 1877, la cual contenía las prevenciones siguientes:

“Se hace de mi deber manifestar á V. que, no obstante mi deseo de observar estricta neutralidad en todas las disensiones internas del Perú, cualquier abordaje ó ingerencia con los buques ingleses ó cualquier acto de intervención con los súbditos ingleses y sus propiedades por el buque revolucionario que obedece á un Gobierno, no establecido ni reconocido, *no será tolerado*; y que cualquier acto de la naturaleza del ejecutado por el «Huáscar,» *me obli-*

*gará á que tome posesión de ese buque y lo entregue á la autoridad legal.*

“Tengo, además, que manifestar á V. que el trabajo forzado de cualquier súbdito de S. M. B., que hubiese estado á bordo del «Huáscar» al servicio del Gobierno peruano, ó la detención á bordo del «Huáscar» de cualquier súbdito británico contra su voluntad, será considerado *como justa causa para la captura de ese buque* por las fuerzas navales de S. M. B. que están bajo mi mando.”

Esta comunicación fué recibida, en el puerto boliviano de Cobija, por el oficial que capitaneaba entonces al «Huáscar,» quien titulándose «Comandante general de la escuadra nacional,» contestóla con entereza el 22 de Mayo, tachando de inexactas las informaciones suministradas al Contra-almirante Horsey; asegurando que la propiedad de los súbditos británicos en el Perú hallábase amparada por las autoridades nacionales, cualquiera que fuese el partido á que pertenecieran; y terminando con estas dignísimas palabras: «Por lo demás, el que suscribe, apoyado en su derecho y anteponiendo á todo otro interés la soberanía y dignidad de la República, rechaza con tranquila, pero firme resolución, no sólo en su nombre y en el de los que le obedecen, sino en el del Perú entero, la amenaza contenida en el oficio que contesta, declarando al Señor Almirante, que si, lo que no es de creer, llegase el deplorable caso de una agresión por parte suya, sin tomar para nada en cuenta las fuerzas con que se consume, *sabrá cumplir con su deber.*”

A su vez, D. Nicolás de Piérola, al asumir en Cobija, como jefe de la revolución, el mando del «Huáscar,» y refiriéndose á los peligros que dejaba entrever la actitud amenazadora del Contra-almirante Horsey, decía en un célebre Manifiesto: «No me inquietan; porque, me enorgullezco en declararlo muy alto, la resolución inquebrantable, no mía, sino de todos sin excepción entre los tripulantes del «Huás-

car» *es sucumbir luchando, es saltar la nave en pedazos, si la superioridad material del agresor extranjero no nos deja otro recurso, antes que arrancar de ella el pabellón de la república.*»

Antes de recibir la comunicación del Contra-almirante Horsey, pero después de que ésta hubiera sido escrita y enviada á su destino, el Comandante del «Huáscar,» D. L. G. Asteje, extrajo, por la fuerza, 120 sacos de carbón de la barca inglesa «Inuncina,» que hallábase fondeada en el puerto chileno de Pisagua. Este hecho era uno de los que, según la comunicación preventiva del Contra-almirante, obligaría á capturar al «Huáscar.»

Este, llevando ya á su bordo á D. Nicolás de Piérola y arbolando en sus topes la insignia del Primer Magistrado de la Nación, salió de Cobija con rumbo al Perú, y llegó de nuevo á Pisagua el 28 de Mayo por la mañana. Tras dos horas de bombardeo, el «Huáscar» desembarcó un destacamento de 80 hombres que, sostenidos por el fuego del citado monitor, se apoderaron por breves horas de la población de Pisagua, abandonada por los 30 soldados que componían su escasísima guarnición, y los cuales se replegaron á las alturas vecinales.

Al anuncio telegráfico de dichos acontecimientos, y por orden expresa de su Gobierno, el Comandante en jefe de la escuadra chilena que hallábase en Iquique, dejando para resguardo de este puerto al monitor «Atahualpa» y al transporte «Limeña,» partió con la blindada «Independencia,» la «Unión» y la cañonera Pilcomayo en busca del «Huáscar.» Encontróle á las cuatro de la tarde cerca de Pisagua, á la altura de la caleta de Junín, y, disparando sobre él, abrió un combate que duró dos horas y al que dió término la llegada de la noche, al amparo de cuyas sombras alejóse el «Huáscar,» prevaleiéndose de su mayor andar respecto de la «Independencia.»

Al siguiente día, y á la altura de Punta de Coles, el «Huás-

car» encontró á los buques de guerra ingleses «Shah» y «Amethyst» que navegaban rumbo al Sur, y el primero de los cuales ostentaba la insignia del Contra-almirante de Horsey. Usando la acostumbrada señal preventiva, el «Shah» disparó un cañonazo para detener al «Huáscar,» y en seguida el Contra-almirante inglés intimó que se rindiera al rebelde buque peruano; después, y ante la formal negativa del «Huáscar» á someterse, trabóse un combate que terminó al anoecer dentro del puerto de Pacocha, y sin que el monitor se rindiera.

La noche era muy oscura y á su amparo logró el «Huáscar,» como la víspera, alejarse de las aguas del combate, burlando á sus perseguidores. Dirigióse resueltamente á Iquique, donde llegó al día siguiente y en cuyo puerto halló reunida de nuevo la División naval de operaciones organizada para buscarle, batirle y apresarle. Piérola invitó inmediatamente al Capitán More, para que se le uniera con los buques de su mando, á fin de batir á los ingleses que lo habían atacado. Como era natural, no sólo fué rechazada su invitación, sino que More á su vez, intimó la rendición del buque rebelde. Entonces Piérola, ofreció rendir el «Huáscar» si se otorgaban garantías á todos sus acompañantes; pero sin solicitarlas para sí. Aceptada esta condición, el monitor rebelde fué recuperado por los marinos fieles, y Piérola quedó á disposición del Gobierno, sin garantía ni concesión alguna.<sup>1</sup>

1 «Iquique, 31 de Mayo de 1877.

«Excmo. Señor:

«Huáscar» se entregó anoche, bajo condiciones siguientes:

«Fenecimiento de todo juicio abierto ó por abrir después de la revolución del 6.—Derecho de trasladarse al extranjero, con seguridad, los que quieran hacerlo.—Libertad personal á los que quieran quedarse.—Piérola á disposición del Gobierno, sin garantía ni concesión alguna.

«He aceptado condiciones.

«Piérola con séquito, resuelto á marchar á Lima, á disposición del Gobierno.

«Mientras recibo contestación, quedan presos en el «Limeño» con una fuerte guarnición.

MORE.

El caso del «Huáscar» se diferencia de todos los anteriores por la doble circunstancia de no haber sido declarado pirata y de no haber logrado capturarlo los buques ingleses; y, sin embargo, proporciona la enseñanza de que basta que un Estado, salvando su responsabilidad, prive á un buque rebelde de la protección de su bandera nacional y lo coloque en la posición de barco sin representación legal, para que los buques de guerra extranjeros lo consideren y traten como á pirata, cuando haya ofendido la bandera, las personas ó las propiedades de la nación á que pertenece.

Señalaré, por último, el caso del "Ambrose Light." Este buque había sido comprado por los revolucionarios colombianos y destinado á operar contra Cartagena. Hallábase, por lo tanto, comprendido en el Decreto del Presidente de Colombia—de que ya hice mención—y en el que se declaraba piratas, en general, á todos los buques rebeldes que operasen contra dicho puerto ú hostilizasen al comercio extranjero en aquella región.

El Almirante Jouett, que mandaba la escuadra americana del Atlántico del Norte, estacionada entonces en aguas de Colombia, había destacado la cañonera "Alliance" en busca de un revolucionario colombiano llamado Prestan, que, cañoneando á Colón, había perjudicado el comercio de los Estados Unidos con agravio de sus ciudadanos. El 24 de Abril de 1885, la "Alliance" encontró á 20 millas al Oeste de Cartagena, á un barco que resultó ser el "Ambrose Light" y que arbolaba una bandera desconocida: cruz roja sobre campo blanco. El Capitán Clark, que mandaba la "Alliance," consideró sospechoso al barco que navegaba bajo enseña tan extraña y disparó, para detenerlo, los dos cañonazos de prevención. El "Ambrose Light" se detuvo y enarboló inmediatamente, junto á la bandera que ya traía desplegada, el pabellón de Colombia. Un destacamento de la "Alliance" abordó y registró el buque sospechoso. Ba-

jo su entre-puente se hallaban 60 soldados revolucionarios; pero Prestan no fué encontrado á bordo. Además el buque tenía un cañón y gran número de armas y municiones. Respecto de sus papeles, el Capitán exhibió una patente redactada en los siguientes términos:

"Yo Pedro A. Lara, Gobernador de la provincia de Barranquilla, del Estado de Bolívar, de los Estados Unidos de Colombia, con los plenos poderes conferidos por el C. Presidente del Estado, doy á aquel á quien pueda concernir esta Patente del buque de vela "Ambrose Light," para que pueda navegar como si fuera un buque de guerra colombiano en aguas que toquen las costas de esta República en el Oceano Atlántico.

"En consecuencia, los Comandantes generales y Capitanes de los buques de guerra de las naciones amigas de Colombia quedan requeridos para que den á este buque todas las consideraciones que de derecho pertenecen á los buques de la clase del "Ambrose Light" en todas las naciones civilizadas. En fé de lo cual damos la presente, firmada y rubricada por el Secretario de mi oficina, en la ciudad de Barranquilla, á los dieciocho días del mes de Abril de 1885.

Pedro A. Lara.

El Secretario, R. A. del Valle.

"(Endosado) Oficina Militar. Barranquilla, Abril 18 de 1885."

"Registrado y anotado en folio y libro respectivos."

"El General en Jefe, N. Juneno Collante."

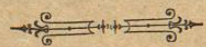
"Ayudante y Secretario, A. Solanoni."

En vista de la irregularidad de esta comisión, el Capitán Clark juzgó que el "Ambrose Light" no estaba autorizado para navegar como barco de guerra, lo apresó y lo condujo ante el Almirante Jouett, quien, á su vez, lo hizo conducir

á Nueva York, al cuidado de un destacamento de marineros del "Alliance" mandado por el Teniente Fisher Wright, para que fuese consignado al Juzgado de Distrito.

A pesar de que el "Ambrose Light" no había, en modo alguno, ofendido la bandera americana, ni á las personas ó propiedades amparadas por ella; es decir, á pesar de que no se hallaba dentro de la regla general, adoptada por las grandes potencias navales, para tratar como piratas á los rebeldes de otra nación, legalmente asimilados á dichos delincuentes; á pesar de ello, bastó la irregularidad de su comisión para que el Capitán Clark lo apresara, para que el Almirante Jouett autorizara con su aprobación el apresamiento, y para que el Juez Brown, como Corte de Almirantazgo, si mandó devolver á sus dueños el barco apresado, los condenara al pago de los gastos del juicio y explícitamente declarase legítima la captura del "Ambrose Light."<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Este caso del "Ambrose Light" viene referido en un estudio titulado: "Rebeldes y beligerantes," publicado en la Revista "Pennsylvania Law Series," correspondiente á Abril de 1905.



## X.

## El decantado heroísmo de Marín.

Referidos los hechos con exactitud y puntualidad, y fijados los principios jurídicos que rigen la materia, puédesse ya juzgar la conducta de los personajes que figuraron en aquel notable episodio de nuestra Historia.

No reprocharé aquí á Marín, por no ser pertinente en este lugar, su rebelión contra las Instituciones que él, como marino de la Armada nacional, había jurado defender. Si las creía perjudiciales para la Patria debió abstenerse de jurarlas, sacrificando su grado y su empleo; pero una vez juradas, su honor militar le obligaba á defenderlas. Juzgaré, pues, la conducta de Marín, en su condición de Jefe de Escuadra del Gobierno ilegítimo; y no le reprocharé que, en cumplimiento de sus nuevos deberes, háyase encargado de organizar, conducir y mandar la escuadrilla destinada á cooperar con el ejército de tierra, en el asedio de Veracruz.

Ya hice notar cuán indebidamente dejó Marín al "Marqués de la Habana"—buque comprado por orden y cuenta de su Gobierno y colocado bajo su propio mando superior—el supradicho nombre y la bandera española, pretendiendo así, con estas engañadoras apariencias, amparar á uno de los barcos de su escuadrilla bajo la égida de un pabellón