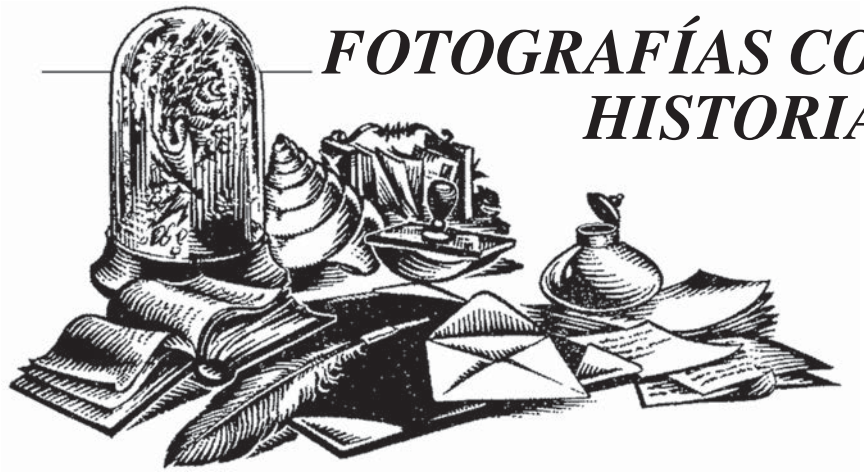


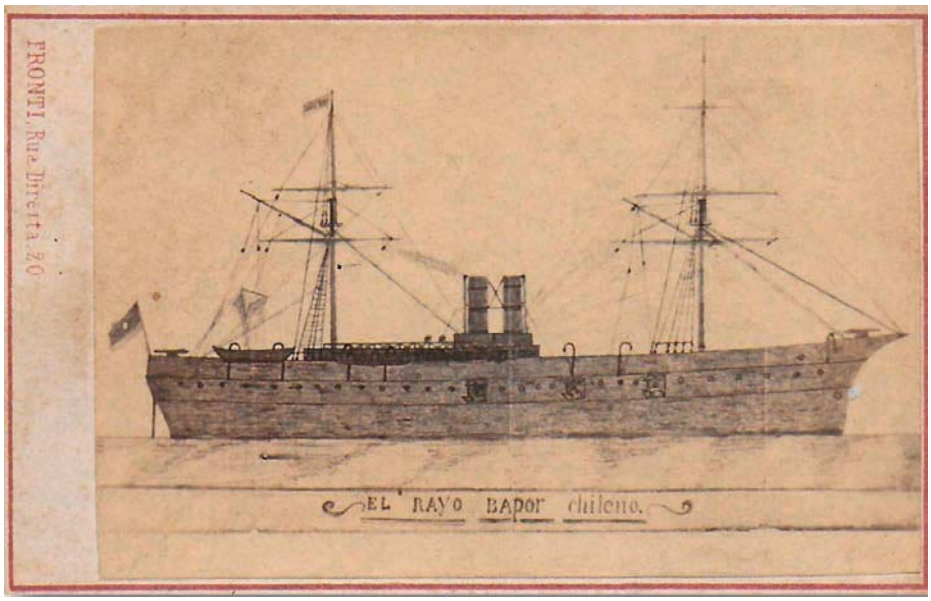
EL VAPOR *RAYO*. LA ÚLTIMA ACCIÓN DE GUERRA DE LA CAMPAÑA DEL PACÍFICO

Juan ESCRIGAS RODRÍGUEZ
Doctor en Historia Contemporánea

Introducción

USCANDO fotografías de buques de vapor de ruedas de la Armada este verano, localicé en una subasta en internet una tarjeta de visita (CDV) (1) que me llamó mucho la atención, ya que estaba publicada por un fotógrafo de Río de Janeiro, Fronti, que había editado algunas fotografías e ilustraciones de nuestra Escuadra del Pacífico. Esta era muy interesante y mostraba un buque con bandera colombiana, pero, sin embargo, el pie de

(1) Fotografía normalmente de retrato, con formato parecido a las actuales tarjetas de visita, que comenzó a comercializarse en 1854.



Tarjeta de visita (CDV) del fotógrafo Fronti, de Río de Janeiro, con la leyenda «El *Rayo* bapor chileno».

foto, en portugués, rezaba «El *Rayo* bapor chileno». Me hizo pensar en el motivo de esta inscripción, y desde luego no sabía lo que me iba a encontrar detrás de esta ilustración y mucho menos que este buque tuvo una vida muy agitada con relaciones directas con seis naciones americanas. Analicemos esta historia.

El USS *R. R. Cuyler* (2)

El *R. R. Cuyler,* que luego sería el *Rayo*, fue un vapor de hélice construido en 1860 por Samuel Sneeden de New York para la compañía H. B. Cromwell & Co. Tenía 72 m de eslora, 10,1 de manga y 5,2 de calado, con un desplazamiento de 1.200 toneladas; estaba armado con dos cañones de 32 libras y dos revólveres.

Fue comisionado por la US Navy en agosto de 1861, y durante la Guerra Civil participó en el bloqueo de Florida en 1861 y posteriormente en el del

(2) Datos del USS *R. R. Cuyler* tomados de *http://www.navsource.org/archives/09/86/-86262.htm*, visitada el 16 de diciembre de 2017.

Atlántico norte. Fue dado de baja el 1 de julio de 1865 y vendido en subasta el 15 de agosto de ese mismo año a Russell Sturgis de Nueva York.

El embajador de Colombia en los Estados Unidos se interesó por su compra y veremos en qué condiciones.

La venta a Colombia

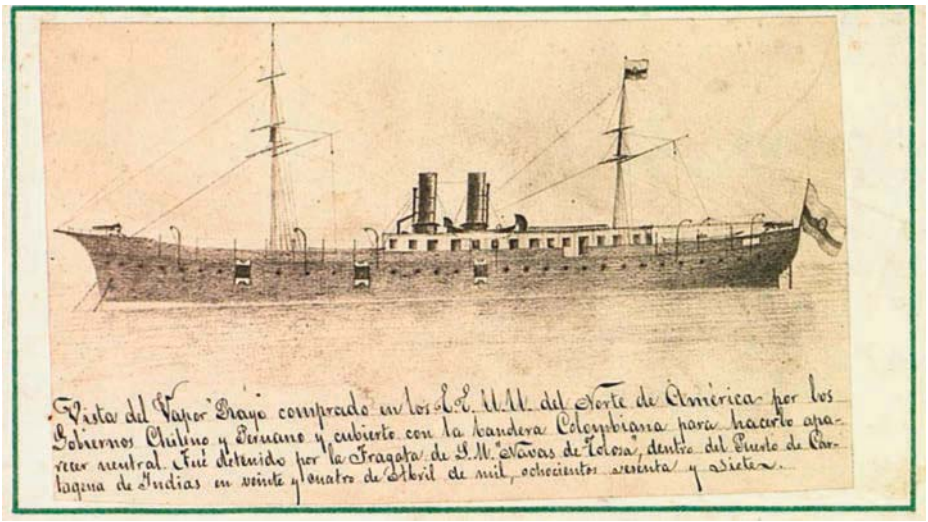
En el año 1866, durante la cuarta presidencia del general Tomás Cipriano de Mosquera, miembros del Gobierno de Colombia decidieron romper la neutralidad declarada por este país en el conflicto que España tenía planteado con algunas naciones sudamericanas sin el consentimiento del Congreso, que se plasmó con la firma de un acuerdo secreto entre Colombia y Perú el 28 de agosto de 1866, por el que, entre otras cosas, este cedía a Colombia diversos elementos y buques de guerra que había adquirido en Estados Unidos y Europa y los fondos adelantados de acuerdo con los contratos ya establecidos (3); con ello, Colombia se hacía responsable de la compra de varios buques de guerra de los Estados Unidos, ajenos al pacto, al objeto de que este país permitiera su traslado a Colombia, en donde, oficiales de Marina de Perú y otros miembros de esa Armada marinarían el buque. En contraprestación a esos servicios:

«… el gobierno de Colombia, a cambio de esos servicios (prestar su nombre en todo tipo de contratos y negocios para adquirir material bélico a favor de Perú y Chile, adherirse a la alianza de las cuatro repúblicas del Pacífico y convencer a Venezuela de hacer lo mismo) recibiría del Perú los recursos necesarios para refaccionar, restaurar y reparar las fortalezas, murallas, dársenas y baterías de Cartagena y "el morro de Santa Marta" y aquel mismo país le facilitaría a Colombia la suma de medio millón de pesos» (4).

El primer acto de este pacto fue la adquisición por parte del embajador de Colombia del vapor *R. R. Cuyler* en Nueva York, que más tarde tomó el nombre de *Rayo*. Poco antes de partir, el Departamento de Estado de los Estados Unidos ordenó su embargo e impidió que saliera hasta que no se supiera con certeza su destino final y la nación de abanderamiento. A esta cuestión, el embajador de Colombia en los Estados Unidos, Eustorgio Salgar, declaró que había sido comprado por Colombia para su Marina, por lo que las autoridades

(3) CASTAÑO PAREJA, Yoer Javier: «La Diplomacia Secreta: la participación de Colombia en el conflicto entre Perú y España por las islas guaneras». Revista *Historia y Sociedad*. Medellín (Colombia), enero-junio, 2013, p. 203.

(4) Ibídem, p. 205.



Fotografía tipo tarjeta de visita (CDV) de la colección del Museo Naval, en la que reza: «Vista del Vapor *Rayo* comprado en los EE. U.U. del Norte de América por los Gobiernos Chileno y Peruano y cubierto con la bandera Colombiana para hacerlo aparecer neutral. Fue detenido por la Fragata *Navas de Tolosa* dentro del Puerto de Cartagena de Indias en veinte y cuatro de Abril de mil ochocientos sesenta y siete». (Archivo Museo Naval).

norteamericanas dieron permiso para que el buque saliera a la mar con rumbo a Colombia el 25 de febrero de 1867, llegando a Santa Marta dos semanas después. Pronto se trasladó a Cartagena de Indias, donde quedó a las órdenes de las autoridades colombianas.

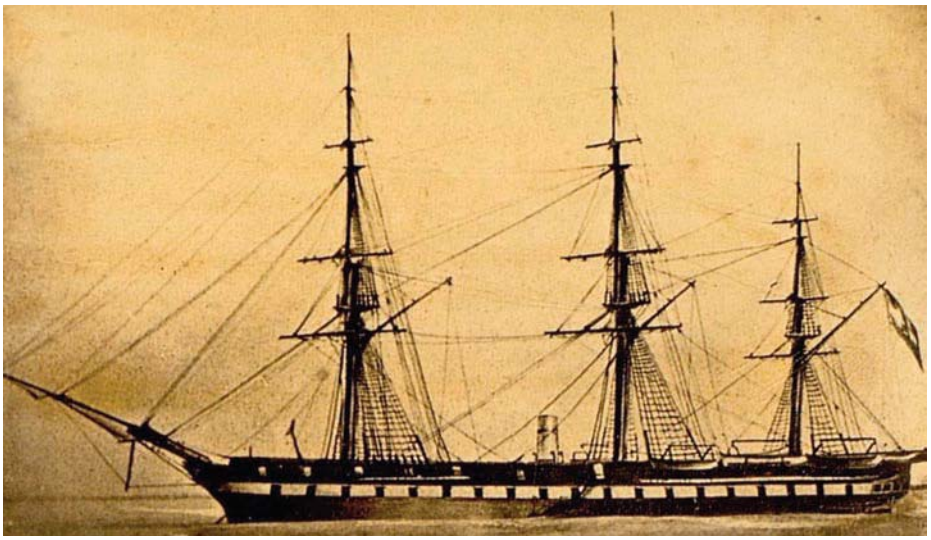
Enseguida publicó la prensa norteamericana el verdadero destino del buque y parte del contenido del pacto secreto, lo que puso al presidente colombiano en una posición muy incómoda frente a su Senado, desconocedor de los acuerdos. Esta situación llevó a la pregunta efectuada por el senador Manuel Plata Azuero, que fue contestada por el ministro de Guerra y Marina:

«Estados Unidos de Colombia.-Poder ejecutivo nacional- Secretaría de guerra i marina.-Mesa de administración.-Sección 1.ª de inspección.-Número 9.

Señor Secretario de la Cámara de Representantes.

Contesto la nota de usted fecha 26 del corriente, número 120, en los términos siguientes:

El Poder ejecutivo no ha dispuesto la adquisición de ningún vapor ni otra clase de buques, porque no tiene autorización legal, como lo sabe la Cámara de Representantes, i aunque la tuviera nada podría hacer cuando no se han acabado de pagar los tres vapores que se compraron.



Tarjeta de visita que muestra a la *Navas de Tolosa* en Río de Janeiro. (Archivo Museo Naval)

Es cierto que ha venido a Santa Marta un vapor con bandera americana comprado de orden del Gran Jeneral T. C. de Mosquera para poner con otros dos o tres más que comprarán sus ajentes en Europa o los Estados Unidos, una línea regular en el Atlántico, i si la Nación llegare a necesitarlos tendría el honor de servirla sin exijirle indemnizaciones.

El Gran Jeneral ha nacionalizado el buque, i hoy sí tiene bandera colombiana.

Soi de usted atento servidor,

F. Largacha

Bogotá, marzo 27 de 1867» (5).

Debido a esta actuación, el general fue derrocado el 23 de mayo de 1867.

La acción de la fragata *Navas de Tolosa*

Sobre el posible apresamiento del *Rayo* no se tienen muchas noticias. Nuestro maestro, Agustín Rodríguez González, en su libro dedicado a la campaña del Pacífico, establece:

(5) PLATA AZUERO, Manuel: *El* Rayo. *Exposición e informe de una comisión*. Socorro. Imprenta de Arenas i Cancino, 1867, p. 4.

Fotografía de la fragata *Navas de Tolosa* fondeada en los caños de La Carraca.

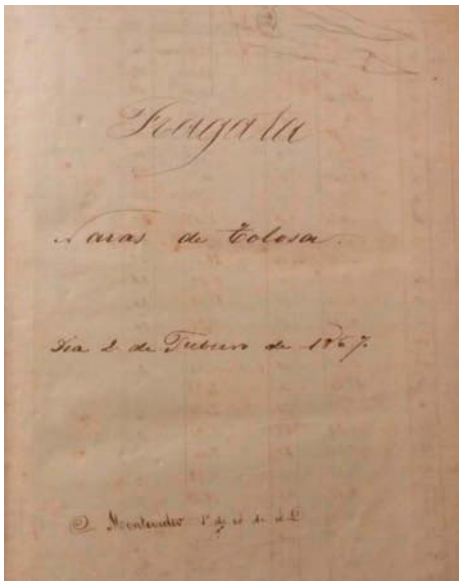
«De la última captura de un buque comprado por los aliados no hemos encontrado apenas noticias, Se trataba de un vapor de hélice aparejado de bergantín, construido en los Estados Unidos con el nombre de *Cuiler* y comprado por la Armada del Perú, que le puso el de *Rayo*. Tras ser seguido, fue apresado por la fragata *Navas de Tolosa* en junio de 1867 en Cartagena de Indias» (6).

Se puede aportar algo de luz sobre el asunto gracias al diario de navegación de uno de los alféreces de navío a bordo de la fragata *Navas de Tolosa* de mi archivo personal, que narra lo sucedido. La fragata había salido de Río de Janeiro, donde se encontraba la escuadra del Pacífico estacionada, el día 16 de abril de 1867, al objeto de cerciorarse sobre las noticias de un posible buque atracado en Cartagena al servicio de Chile o Perú. El 21 de abril, a las 16:00 horas, se izaron las banderas nacionales de Colombia y la del práctico para salir por el fondeadero de Cartagena. A las 17:15, a la altura de Bocachica, se rindieron los cañonazos de saludo de ordenanza, gobernando con el práctico ya a bordo.

(6) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín: *La Campaña del Pacífico, 1862-1871. España frente a Chile y Perú*. Madrid. Real del Catorce Editores, S. L., 2016, p. 121.

Un vapor colombiano hizo por la fragata llevando a bordo a un oficial para cumplimentar a su comandante. Posteriormente se fondeó en las proximidades del vapor de guerra colombiano *Rayo,* insignia del almirante, al que cumplimentó el comandante de la fragata española.

El día 22 una canoa española llevó un oficio al buque colombiano. A la puesta de sol se tocó zafarrancho de combate. A 07:00 un oficial colombiano procedente del *Rayo* conversó con el comandante hasta el amanecer. El *Rayo* comenzó a levar, lo que imitó la fragata española en zafarrancho de combate, pidiendo explicaciones al buque colombiano, que adujo que iba a hacer carbón a lo largo de un buque inglés que estaba en puerto. Posteriormente, un guardiamarina se dirigió a bordo del *Rayo* con un oficio del comandante.



Diario de navegación de un oficial de la fragata *Navas de Tolosa* que narra los sucesos ocurridos en Cartagena en abril-mayo de 1867.

El día 23, un oficial del *Rayo* fue en dos ocasiones y un guardiamarina de la fragata se dirigió al vapor de guerra para entregar un oficio. Sin lugar a dudas, estos días sirvieron para aclarar la situación legal del buque.

El 24, a las 13:30 dos oficiales del *Rayo* se dirigieron a la fragata y el comandante ordenó zafarrancho de combate una vez que salieron. Se comenzó a preparar la maniobra y a las 18:00 se arrió el tercer bote, llevando a bordo a un oficial, un guardiamarina, el 1.er maquinista, un ayudante de máquinas y seis fogoneros, que se dirigieron al *Rayo*. Desde luego parece claro que era una dotación de presa, ya que durante la noche regresó el oficial con varias piezas de la máquina del *Rayo*. La fragata española salió de Cartagena de Indias el 7 de mayo con rumbo a Santiago de Cuba una vez zanjado el incidente.

Más indicios los encontramos en el periódico holandés *De Curaçaosche Courant* el 25 de mayo de 1867, donde en una carta procedente de Cartagena de Indias se cita que desde el día 21 de abril la fragata de 52 cañones *Navas de Toloza* (sic) permanecía en puerto y había retenido al vapor colombiano *Rayo* y obligado a que se le entregaran las partes más importantes de las jarcias y las máquinas hasta que el Gobierno de Bogotá no les diera garantía de que no era de propiedad chilena.

En el *Diario Oficial* núm. 947 de 11 de junio de 1867, se publicó el Decreto 18670611 de 1867, que establecía en el artículo 1, hablando del

desarme y venta de los buques de guerra de la Unión, que declaraba insubsistente el decreto ejecutivo dictado en 30 de abril, ordenando que continuara en la Marina de Guerra nacional y destinando a la Escuadra del Atlántico el vapor *Rayo*. En el artículo 8.° establecía, hablando del vapor, que la propiedad no estaba claramente definida. Entretanto, dicho buque se mantendría bajo la inspección del presente o jefe superior del Estado en cuyo puerto se encontrara.

El hecho es que el buque era propiedad del Perú, lo que marcará un nuevo capítulo de la historia del buque.

La compra de Cuba

Pero su azarosa historia no acaba aquí. El 13 de agosto de 1869 la República del Perú reconoció como nación libre y soberana a Cuba, y con ello incorporaba de facto al autoproclamado Gobierno cubano a la comunidad jurídica internacional (7).

El 14 de agosto de 1869 se firma un contrato sobre la venta del vapor *Rayo* entre Ambrosio Valiente, embajador en el Perú de la naciente República de Cuba, y Lorenzo Montufar Gracé, embajador de Nicaragua, que hacía de mediador (8). El 12 de octubre la Junta de Nueva York decidió mandar a su agente en Panamá para que inspeccionara el estado del buque. El 15 de octubre se firmó su venta definitiva, consignándose la entrega de 10.000 dólares a Montufar cuando el representante cubano tomara posesión del barco y estuviesen de acuerdo Perú, Colombia y Nicaragua.

Pasó al Gobierno cubano el día 25 de octubre, aunque quedaría al servicio de Nicaragua durante tres meses. Pero debido al lamentable estado del buque tras años de abandono, nunca estuvo listo para el servicio.

Epílogo del buque

El 20 de julio de 1870, tras la firma de la paz de España con Perú, el gobierno de esta nación se hizo cargo de la venta del inutilizado *Rayo* (9). Aquí finaliza la vida de un buque que tuvo cinco banderas, al menos de forma nominal, pero sin salir a la mar desde que entró en puerto en Cartagena de Indias.

---

(7) PLACER CERVERA, Gustavo: *Carlos Manuel de Céspedes: Una aproximación a su pensamiento naval*, 2017, en *http://ascuex.blogspot.com.es/2017/01/por-capt.html,* consultada el 26 de diciembre de 2017.

(8) GÁLVEZ AGUILERA, Milagros: *La Marina de Guerra Mambisa*. La Habana. Editorial de Ciencias Sociales, 2004, pp. 61-62.

(9) CASTAÑO PAREJA, Yoer Javier: *op. cit.*, p. 210.