

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1870 a 1876

Melitón Carvajal Pareja

TOMO IX VOLUMEN 3



HISTORIA
La República

1911-1913

MARITIMA DEL PERU

*1870 a 1876 / TOMO IX
VOLUMEN 3*

Melitón Carvajal Pareja



INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU

LIMA-PERU 1995

Indice

	Pág.
CAPITULO V	
<i>EL PODER NAVAL EN TIERRA</i>	27
A. Evolución de la Estructura Orgánica de la Marina	27
1. <i>Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793</i>	30
2. <i>Real Ordenanza Naval para el servicio de los Baxeles de S.M. 1802</i>	37
3. En búsqueda de una nueva Estructura Orgánica. Las Juntas Reformadoras y Revisoras	44
3.1. Revisión de los Libros Copiadores	49
3.2. La última Junta Revisora	64
B. Los elementos de apoyo en tierra	68
1. La Factoría de Bellavista	68
2. El Arsenal	90
3. Personal	99
3.1. Cuerpo General de la Armada	107
3.2. Ascensos, indefinidos y sueldos	111
3.3. Calidad y preparación	123
3.4. Asuntos diversos sobre Personal Superior	127
3.5. Sociedad Fraternal de Marina	128
4. Los aspectos logísticos	130
4.1. Vestuario	130
4.2. Víveres y artículos navales	136

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Pág.
4.3. Suministro de artículos navales y carbón	143
4.4. La Sanidad Naval	149
C. Milicias, Matrículas y Tercios navales	151
D. Capitanías de puerto	165
1. Presupuestos; dotaciones y sus cambios; retrasos en sueldos	171
2. Visita e inspecciones a las capitanías de puerto	176
3. La Capitanía del Callao	184
4. Interferencias y desavenencias entre autoridades	189
5. Incumplimiento de las obligaciones de los capitanes de puerto, abusos y otros asuntos	196
6. Casas y locales para las capitanías	201
7. Estudio para una base en Ancón	207
8. Las embarcaciones	207
9. Los aspectos de sanidad en los puertos	209
E. El litoral: para verlo mejor	213
F. Los números en los presupuestos de Marina	227
1. El presupuesto del bienio 1875 y 1876	244
G. Misceláneas	253
1. Derecho del mar	253
2. Protocolo y ceremonial	257
3. Reglamento para evitar colisiones/Código Internacional de Señales	258
4. Las competencias deportivas náuticas	259
H. Canal interoceánico	260
I. Comisión de límites con Brasil	265
1. Antecedentes	265
2. La designación de Black como Comisario de Límites	272
2.1. La estadía en Iquitos	275
2.2. Black se desplaza a Manaus	279
2.3. Se inicia el trabajo de la Comisión Mixta	280
2.3.1. En Manaus	280
2.3.2. En el río Putumayo	287
2.3.2.1. El diario de navegación de Black	288
2.3.2.2. Término de la expedición al Putumayo	291
2.3.2.3. Los informes de Black sobre la expedición al Putumayo	291
2.3.3. Los preparativos para la expedición al Yavarí	293
2.3.3.1. A Iquitos para preparar la expedición al Yavarí	293

INDICE

	Pág.
2.3.3.2. Se inicia la expedición al Yavarí	295
2.3.3.3. El trabajo de campo en el río Yavarí	296
2.3.3.3.1. La participación del <i>Napo</i> y <i>Mairo</i>	306
2.3.4. Término de la Comisión de Límites Peruana	309
J. Comisión Exploradora de las Guaneras	312
ANEXO A. EXTRACTOS DE LEGISLACION NAVAL EN EL SIGLO XIX	318
ANEXO B. REGLAMENTO DE UNIFORMES E INSIGNIAS DE LAS TRIPULACIONES DE LOS BUQUES DE LA ESCUADRA Y DEPENDENCIAS DE MARINA	324
NOTAS AL CAPITULO	326
CAPITULO VI	
<i>EL GLORIOSO MONITOR HUASCAR - 1866</i>	337
Introducción	337
A. Primera Parte	339
1. Etapa 1ra.	339
2. Etapa 2da.	340
2.1. Aspectos contractuales y comerciales relevantes	341
2.2. Comentario aclaratorio sobre la Especificación del Contrato.	359
3. Etapa 3ra.	360
3.1. Datos sobre el diseño y construcción del <i>Huáscar</i>	360
3.2. El Libro de Elementos	364
4. Etapa 4ta.	366
4.1. Certificado el Constructor	366
B. Segunda Parte - Descripción del <i>Huáscar</i> - 1866	366
1. Introducción	366
2. Se inicia la visita	367
2.1. Información general	371
2.2. Cubiertas	372
2.3. Subdivisión del casco	373
2.4. Quilla, sobrequilla, cuadernas, forro exterior, ligazones, baos, etc.	374
2.5. Espolón	374
2.6. Codaste	375
2.7. Anclas, cadenas y embarcaciones menores	375
2.8. Blindaje del casco	375

	Pág.
2.9. Sistemas de achique, contra incendio, inundación y drenaje	379
2.10. Sistema de gobierno	380
2.11. Habitabilidad	389
2.12. Agua dulce	390
2.13. Aberturas en las cubiertas	397
3. El recorrido por el buque	398
3.1. Castillo de proa	398
3.2. Cabrestante	398
3.3. Torre giratoria de artillería	398
3.4. Artillería principal	405
3.5. Artillería secundaria, munición y armamento menor	413
3.6. Sector de tiro de la artillería principal	413
3.7. Torre de mando o de combate	414
3.8. Chimenea	414
3.9. Toldilla	415
3.10. Falcas y amuradas	415
3.11. Planta de ingeniería - Máquina principal	416
3.12. Hélice	419
3.13. Calderas	420
3.14. Arboladura	421
4. Término de la visita	422
C. Tercera Parte - Proyectos, alteraciones, modificaciones, averías y otros	422
1. Proyectos	422
1.1. Nueva torre de artillería	422
1.2. Guardines del sistema de gobierno	425
2. Alteraciones	426
2.1. El cambio de la hélice	426
2.2. El cambio de las calderas	431
3. Modificaciones	438
3.1. En la toldilla	438
4. Averías	439
4.1. En la artillería principal - Corredera	439
4.2. En la artillería principal - Retenidas de los cañones	440
5. Los planos del <i>Huáscar</i>	440
D. Cuarta Parte - Viaje de Inglaterra al Pacífico	442
ANEXO A. DATOS BIOGRAFICOS DEL CAPITAN DE NAVIO DON J.M. SALCEDO	445

INDICE

	Pág.
ANEXO B. CARTA DEL CAPITAN DE NAVIO DON J.M. SALCEDO AL CAPITAN DE NAVIO COWPER P. COLES DE LA REAL MARINA INGLESA	447
ANEXO C. TORRE DE ARTILLERIA COLES	448
APENDICE AL ANEXO C. LICENCIA PARA USAR EL MANTELETE Y APARATO PATENTADO, ETC., DEL CAPITAN DE NAVIO COWPER PHIPPS COLES EN EL BUQUE Nº 321	453
NOTAS AL CAPITULO	457
CAPITULO VII	
<i>LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS QUE NO SE CONSTRUYERON Y LA CONSTRUCCION DE LAS CAÑONERAS</i>	461
A. Período del Presidente Coronel Don José Balta, 1868-1872	461
1. Aspectos de la situación interna	461
1.1. Políticos	461
1.1.1. Inestabilidad e incoherencia ministerial	464
1.1.2. La revolución de los Gutiérrez	466
1.2. La defensa nacional en el aspecto naval. Iniciación del proceso para la construcción de cañoneras	483
1.2.1. La polémica sobre el desarme de la Escuadra	485
1.2.2. La pugna pacífica por la superioridad naval	494
1.2.3. Término de la Comisión Ferreyros y algunas aclaraciones	514
1.2.4. La contratación de las cañoneras	518
2. Aspectos económicos	528
3. Aspecto social	530
4. Aspectos de la situación externa	532
4.1. Recapitulación hasta 1868	532
4.2. El entorno internacional entre 1868 y 1872	540
B. Período del Presidente Don Manuel Pardo, 1872-1876	560
1. Aspectos de la situación interna	560
1.1. Políticos	560
1.2. La defensa nacional en el aspecto naval. La última oportunidad para mantener la superioridad naval	563
2. Aspectos económicos	589
3. Aspectos sociales	593
3.1. Costo de vida y carestía alimentaria	593
3.2. Población	595
3.3. Educación	596

	Pág.
4. Aspectos de la situación externa	597
4.1. El Tratado de Alianza Defensiva con Bolivia	603
4.2. Las gestiones para lograr la adhesión de Argentina	609
4.3. Primera frustración en la adhesión de Argentina	621
4.4. Se frustra la última oportunidad para la adhesión Argentina al Tratado	632
5. La construcción e incorporación de las cañoneras en el período Pardo	641
5.1. La gestión del comandante Muñoz durante la construcción	642
5.2. Flota la primera cañonera	659
5.3. El viaje de las cañoneras al Callao y su incorporación a la Escuadra	671
C. Período del Presidente General don M.I. Prado 1876-1879	680
1. Aspectos de la situación interna	680
1.1. Políticos	680
1.1.1. Las revueltas pierolistas	682
1.1.2. El asesinato de Pardo	684
1.1.3. Los aspectos navales en la defensa nacional	684
1.1.4. El significado de la presencia naval	693
2. Aspectos económicos	696
3. Aspectos de la situación externa	701
3.1. <i>Requiescat in Pace</i> para los acorazados de Pardo	702
3.2. Un Presidente boliviano interesado en conocer como era el litoral de su patria	703
3.3. Los rumores sobre el desarme de la Escuadra de Chile	704
3.4. Las relaciones entre Chile y Argentina	705
3.5. Las relaciones entre Chile y Bolivia y los buenos deseos del Perú para reforzar la Escuadra	707
3.6. Bolivia genera el pretexto o causa inmediata de la guerra	709
3.7. Un mal que dura más de cien años y que sigue pesando en la confianza mutua entre las generaciones actuales	711
3.8. La ocupación del litoral boliviano	716
3.9. El pretexto social de la ocupación	717
3.10. Una mentalidad mediterránea	718
3.11. Las relaciones del Perú en el Pacífico Sur	720

INDICE

	Pág.
3.11.1. Con Bolivia y los tardíos buenos oficios	720
3.11.1.1. Situación en Bolivia	726
3.11.1.2. Relaciones Chile-Bolivia	726
3.11.1.3. La participación del Perú	726
3.11.2. Con Chile	729
3.11.2.1. El Tratado que no se firmó, ¿preludio de la guerra?	742
3.11.2.2. ¿Preparación para “la guerra” o para “una guerra”?	744
ANEXO A. RELACION DEL PERSONAL EMBARCADO EN EL <i>HUASCAR</i>	747
ANEXO B. NOTAS CURSADAS POR GRAU A LAS AUTORIDADES	752
ANEXO C. INSTRUCCIONES PARA LA COMISION FERREYROS, 26 DE FEBRERO DE 1872	758
NOTAS AL CAPITULO	761
CAPITULO VIII	
<i>LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA</i>	775
A. La Marina Fluvial de Guerra	775
1. El Departamento Fluvial de Loreto	776
1.1. Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de 1870	778
1.2. Fuerte Castilla	779
1.3. Crisis financiera	782
1.4. Dique flotante	785
1.5. Nuevo Comandante General	785
1.6. La Factoría Naval de Iquitos	786
1.7. Personal contratado	795
1.8. Tráfico fluvial	797
2. Expediciones y exploraciones del Departamento Fluvial	801
2.1. Venciendo Pongos	801
2.2. Benito Arana al Morona	803
2.3. Memoria del Ministro de 1874	809
2.4. Tendencia a la privatización	810
2.5. Debate sobre privatización	812
2.6. Renuncia de Carreño y el nuevo Comandante General	814
2.7. Memoria del Ministro de 1876	815
2.8. Autoridades al río Putumayo	816

	Pág.
2.9. Se precipita la privatización	816
2.10. Una propuesta fallida	817
B. La Comisión Hidrográfica del Amazonas	824
1. Integrantes	824
1.1. Viaje de Lima a Iquitos	827
1.2. Descripción de Iquitos	828
2. Primera Expedición de la Comisión Hidrográfica al Yavarí	830
3. Segunda Expedición de la Comisión Hidrográfica al río Tambo	832
4. Tucker y Butt viajan a Estados Unidos	834
4.1. Construcción del <i>Tambo</i>	835
4.2. Viaje de Pará a Iquitos con el <i>Tambo</i>	838
5. Tercera Expedición de la Comisión Hidrográfica al río Tambo	840
5.1. Consecuencias del primer viaje del <i>Tambo</i>	840
6. Tucker en Lima	844
6.1. Tucker y la lancha <i>Mairo</i> viajan a Iquitos	846
7. La recompuesta Comisión Hidrográfica y relaciones con el nuevo Comandante General	847
8. Cuarta Expedición de la Comisión Hidrográfica del Amazonas al Pichis y Palcazu con los vapores <i>Tambo</i> y <i>Mairo</i>	854
9. Quinta Expedición de la Comisión Hidrográfica al Yavarí, afluentes del norte del Amazonas, Marañón y Huallaga	856
9.1. Tucker sale definitivamente de Iquitos para Lima	862
10. Término de la Comisión Hidrográfica	862
10.1. Actividades de los miembros que quedaron en Iquitos	864
11. El Plan de publicación de los mapas	864
11.1. Actividad de Tucker en Estados Unidos	865
C. La Marina Lacustre	868
ANEXO A. PASO DE LOS PONGOS DE MANSERICHE Y AGUIRRE POR CARBAJAL EN EL VAPOR <i>NAPO</i>	884
NOTAS AL CAPITULO	893
CAPITULO IX	
<i>LOS INTERESES MARITIMOS</i>	897
Introducción	897
A. Pesca y otras industrias marinas	902

INDICE

	Pág.
B. Comercio Exterior e Interior	905
C. Las líneas navieras y el transporte marítimo	913
1. Las compañías navieras	913
2. La Marina Mercante Nacional	930
2.1. Sobre el personal	930
2.2. Sobre la flota mercante	935
3. Movimiento Marítimo	944
4. El tráfico de inmigrantes asiáticos	950
D. Los aspectos económicos del Comercio y del Transporte Marítimos	954
1. Fletes y pasajes	954
2. Ingresos para el Tesoro	955
3. La infraestructura para recaudar los ingresos del Tesoro	960
3.1. Sistema administrativo	960
3.2. La infraestructura física de las Aduanas	964
3.2.1. Callao	964
3.2.2. Arica	966
4. Infraestructura física portuaria	967
4.1. Muelle y Dársena del Callao	967
4.2. Iquique	980
4.3. Pisagua	980
4.4. Ilo	981
4.5. Eten	982
4.6. Salaverry	982
E. Los servicios particulares al Comercio y al Transporte	983
1. De los Gremios	983
1.1. Quilca y Santa	983
1.2. Callao	983
1.3. Huanchaco	984
2. Servicios de remolque	984
3. Servicio de dique	985
F. Seguridad para la navegación en la bahía del Callao	987
G. Los capitanes de puerto y sus relaciones con organismos del Estado, Agencias y Gremios	987
1. Con la Aduana	987
2. Con la Sanidad	988
3. Con las compañías navieras	989
4. Con los matriculados	991

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

	Pág.
H. Misceláneas	992
1. Orden público	992
2. Reconocimientos	994
3. Los albores del transporte de petróleo	995
4. Siniestros marítimos	997
NOTAS AL CAPITULO	1000
INDICE DE ABREVIATURAS DE FUENTES	1005
INDICE DE ILUSTRACIONES	1007
INDICE ANALITICO	1011
INDICE TOPONIMICO	1019
INDICE DE PERSONAS	1029

Capítulo V

EL PODER NAVAL EN TIERRA

“... Falta de Ordenanzas Navales apropiadas... Regularizar y restablecer a la Comandancia General de Marina y a todas las dependencias sus atribuciones... Apenas puede comprenderse no se haya construido un Arsenal... Si es necesario la existencia de la Escuadra es indispensable el sostenimiento del Cuerpo General en número suficiente... Oficiales de Mar y Marinería nacionales son sólo un tercio del total... La Factoría Naval es de importancia para la Escuadra... Reglamento de Capitanías es otra necesidad... Bastante demostrado está la necesidad de los faros... Nuestros buques proveídos por contratistas particulares, nunca han sido bien atendidos... La Caja Fiscal adeuda sueldos y demás gastos del año 1877...”

MIGUEL GRAU (Memoria, enero 1878).

En el volumen 2 se han revisado dos de los pilares básicos de la Marina: personal y material de las fuerzas navales. Toca, ahora, revisar los otros dos: organización e infraestructura en tierra.

A. EVOLUCION DE LA ESTRUCTURA ORGANICA DE LA MARINA

Conforme se ha venido señalando en los tomos anteriores de esta *Historia Marítima*, esta claro que la estructura orgánica de la Marina devino de la española y que resulta bastante difícil, laborioso, quizás inútil en cierta medida, tratar de plasmar ahora en este capítulo, de manera objetiva, su evolución desde 1821 hasta fin del siglo, debido a la profusión de leyes y decretos que a veces, modificaban parcialmente en algo esa estructura y, en otras, las volvían a restablecer o desaparecer mostrando, obviamente, una inestabilidad en la orgánica naval, consecuencia en parte, de la inestabilidad política que viviera la República desde su inicio, así como por la carencia de una verdadera Política Naval, esto es, de objetivos y acciones a ser logradas mediante una estructura orgánica apropiada. Lo dicho líneas arriba, puede interpretarse como que es un tema no explorado totalmente, que merece una exhaustiva investigación de parte de algún acucioso investigador.

No sería justo, sin embargo, decir que sólo se adoptó la estructura orgánica, pues también se asimilaron costumbres, ideas, tradiciones, terminología, etc., que no estaban escritas en las Ordenanzas, pero que las tras-

mitieron los marinos que habían servido a España y se incorporaron a la Marina Nacional declarada la Independencia, personajes todos que han venido siendo detallados en los tomos anteriores. Tampoco sería justo, desconocer la influencia en aquellos aspectos, que ejercieran los marinos de origen inglés, en los períodos iniciales de formación, personajes que también han sido detallados en tomos anteriores.

Así, pues, se puede afirmar que a 1870 la estructura orgánica se basaba fundamentalmente en dos dispositivos, que eran:

- *Las Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, Aranjuez, España 1793, y
- *La Real Ordenanza Naval para el Servicio de los Baxeles de S.M.*, Madrid, España 1802.

García Calderón, en su *Diccionario de la Legislación Peruana* de 1860, al describir algunos de los órganos de la Marina de Guerra, menciona que no puede ser mas explícito porque no ha podido consultar las Ordenanzas de 1793.

Ya en octubre de 1821, el Ministro de Guerra y Marina, Monteagudo, decía al Comandante General de Marina, Guise, que en ese ministerio sólo había un ejemplar de las Ordenanzas publicadas en 1793¹, y que era posible hubieran otros ejemplares en la Plaza del Callao. Elías, por su parte, menciona que la Escuela Naval poseía un ejemplar de las Ordenanzas de 1793, que obsequiara en 1889 el Dr. D. Tomás Lama, quien fuera Auditor de Marina y Vocal de la Corte Suprema de Justicia². Ahora bien, es probable que el ejemplar que actualmente se exhibe en el Museo Naval del Perú, sea el que perteneciera a la Escuela Naval, que junto con otras publicaciones, documentos y objetos, vinieron a formar parte de la Primera Exposición Naval, que gestara en agosto de 1957 el entonces Ministro de Marina, contralmirante D. Emilio Barrón Sánchez, y que organizó y llevó a cabo el Centro Naval del Perú en octubre de ese mismo año, siendo su Presidente el contralmirante D. Guillermo Tirado Lamb, a la sazón Director de la Escuela Naval del Perú. Al finalizar la Exposición, Barrón le expresaba a Tirado, que el material acumulado debía servir de base para el futuro Museo de la Marina de Guerra del Perú, tarea que también fue secundada enérgicamente por el almirante Tirado³, quien siendo posteriormente Ministro de Marina crea el Museo Naval del Perú por decreto supremo N° 31 de 14 de noviembre de 1958. En su desarrollo, la labor del capitán de navío D. Julio J. Elías fue importantísima. Puede afirmarse, entonces, que el único ejemplar de las *Ordenanzas* de 1793, que se podía consultar para fines de investigación histórica, era el arriba referido.

En julio de 1985, el vicealmirante (r) don Luis Ernesto Vargas Caballero, en un gesto que lo distingue, donó al Instituto de Estudios Históricos Ma-

rítmicos, esas Ordenanzas en dos tomos, los mismos que a su vez le habían sido obsequiados por el ciudadano español D. Enrique Amador Blanco. Ellos son una reimpresión de las *Ordenanzas* de 1793, efectuada en 1950 por el Ministerio de Marina de España, y están a disposición de los estudiosos de la historia marítima.

Elías, en su obra *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*, consigna el índice temático general de los Tratados de la Ordenanza de 1793⁴. En esta oportunidad, sin embargo, se reproduce sólo el índice temático del Tratado Quinto, Título VII que se refiere a los capitanes de puerto, en razón de ser un tema poco difundido. Como se ha dicho, el texto íntegro de las ordenanzas puede ser consultado en el Instituto citado y apreciar por qué fueron calificadas en su época, en España y en el extranjero, como las “Sabias Ordenanzas de la Armada”⁵, cuyo contenido en nada discrepa de las teorías modernas de organización naval en vigencia en las primeras potencias del mundo en la primera mitad del siglo XX⁶. En España, en la década de 1970, hubo quienes consideraban que debían actualizarse, “pues en cada uno de sus tratados se encierran principios inmutables, permanentes y esenciales, redactados con elocuente concisión, que importa mucho conservar porque son base primerísima del espíritu de la Marina. Y ese espíritu es de 1793, de hoy y de siempre. Muchísimos de sus artículos son susceptibles de seguirse al pie de la letra. No hay que cambiarlos en absoluto. Su redacción es pasmosa. El lenguaje empleado, por puro, es algo que maravilla”⁷.

Según Diez de Rivera Casares, de la Armada española, la obra preparatoria de organización y recopilación, fue realizada por el marqués de la Ensenada y por Mazarredo, teniendo su final en las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval*, firmada por Carlos IV en Aranjuez, el 8 de marzo de 1793, y por su Ministro de Marina, don Antonio Valdes⁸. No obstante, se le llamaron impropriamente de Carlos III, porque buena parte de la obra fue elaborada durante su reinado. Carlos III falleció en 1788 y le sucedió Carlos IV. Cabe notar que entre ambos Carlos, rigió en España Fernando VI, siendo en su reinado cuando en 1748 se promulgan las *Ordenanzas de S.M. para el Gobierno militar, político y económico de la Armada Real*, mas tarde reemplazadas por las de 1793, lo que lleva a la conclusión de que Carlos III no firmó ordenanza general alguna. Nótese que se decía Armada Real, que es como llamaron en España a la Marina de la Ilustración (siglo XVIII), y no Armada Naval⁹.

Pero debe quedar claro, que en España habían otras dependencias y cargos que no se regían por las *Ordenanzas Generales* de 1748 ni de 1793, pues tenían sus disposiciones específicas como, por ejemplo, Intendencia General, Arsenales, Cuerpo del Ministerio de Marina, Secretaría del Despa-

cho de Marina, Inspectoría General de Arsenales, Correo Marítimo, Corso, Presas, e incluso una Real Orden de 1769 que hacía extensiva a la Marina las Reales Ordenanzas del Ejército [promulgadas en 1768 por Carlos III, que también rigieron, en parte, en el Ejército peruano] “en todo lo que sea compatible con las actuales de Marina”¹⁰ [que eran las de 1748], Ministerio de Marina e Indias, Astilleros, Almirantazgo, Armamentos Navales, Observatorio Astronómico de San Fernando, Colegios de Medicina y Cirugía Navales, Ordenanza de Matrículas, etc.,¹¹ que quizás no todas se retransmitiesen al virreynato, o fueron destruidas durante la guerra de la Independencia, lo cual podría haber sido una de las causas por las que, en la naciente república, no se formara, por ejemplo, un ministerio de marina aunque, curiosamente, algunos de los primeros decretos sobre la Marina, se promulgaban con el título “ministerio de marina”, que en realidad no existía.

Revisando el inventario de la biblioteca de la Escuela Naval a 1873, se observa que existían ejemplares de ordenanzas españolas, tales como la de 1793, de Matrículas de Mar, de Bilbao, de Montes, de Marina (2ª Parte) y la de 1802.

Después de las Ordenanzas de 1793 vinieron, para España, los años en que por un tratado de alianza ofensiva-defensiva con Francia, vióse envuelta en guerras, en las cuales experimentó varios desastres, como en cabo San Vicente en 1797, y Trafalgar en 1805. Poco después Carlos IV abdicaría en favor de su hijo Fernando VII.

1. ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL DE 1793

Dos asuntos, mejor tres, merecen explicación, respecto de esta disposición real. El primero, es que como no se ha explicado en su oportunidad en la *Historia Marítima del Perú*, se considera que es el momento de conocer algo de ellas, que en parte sirvieran para formar la Armada peruana.

El segundo asunto, es la redundancia en la expresión “armada naval”. Según el *Diccionario de la Academia de la Lengua Española*, “armada” es el conjunto de fuerzas navales de un Estado, y “naval” es un adjetivo que indica perteneciente a, o relativo a las naves. La expresión es un galicismo, pues es la versión literal de “armée navale”. Como en ese siglo de la Ilustración hubiera en España una vorágine legislativa, adaptándose mucho del francés, se le tradujo como “armada naval”, y no como Marina de Guerra o Militar, no obstante que oportunidades no faltaron. Recuérdese que cuando Mahan, a fines del siglo XIX, define el anglicismo “sea power”, lo hace adrede porque considera que es de mayor alcance que “naval power”. Al traducírsele al español, sin embargo, se denomina “poder naval”, muy

ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL.

PARTE PRIMERA.

SOBRE LA GOBERNACION MILITAR Y MARINERA
DE LA ARMADA EN GENERAL,
Y USO DE SUS FUERZAS EN LA MAR.

TOMO I.



EN MADRID

EN LA IMPRENTA DE LA VIUDA DE DON JOACHÍN IBARRA.

MDCCLXXXIII.

Marzo 1865

Carátula de las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval de España 1793*, que rigieran en la Marina de Guerra del Perú desde su creación hasta 1886. (Reproducida de: Biblioteca del Museo Naval del Perú).

discutido con el paso de los años, usándose en algunos países el término “poder marítimo”, concepto de más alcance que el de “poder naval”.

El tercer asunto, es también semántico, pues aquello de “ordenanza” no es otra cosa que el sinónimo de ley o código y, por lo tanto, bien pudieron llamarla ley o código de la marina de guerra o militar. Cuando en 1886 el Perú actualiza su legislación naval constitutiva, la llama *Código de la Marina Militar*, aunque bien pudo llamársele “ley orgánica de la Marina Militar”. Por otro lado, en el siglo XIX, no se promulgó ley orgánica alguna del Ministerio de Guerra y Marina, que se conozca al menos, en donde se fijaran las misiones del Ejército y de la Marina, las responsabilidades, funciones, atribuciones, relaciones de dependencia, y demás, de los diversos órganos que lo conformaban. Reglamento, por otro lado, es como su nombre lo indica, una regla que se dicta para poner en ejecución una ley, o para el régimen de una dependencia o de un servicio. En el Perú, sin embargo, además de este uso correcto, se dieron algunas distorsiones y, así en el siglo XX, se promulgaron una serie de reglamentos compendiados bajo el título de *Ordenanzas Navales*.

Luego de este corto pero oportuno análisis, está claro que las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793*, no eran otra cosa que la ley según la cual se organizara al binomio buques y bases, y no la totalidad de la Marina española, como antes se ha hecho notar.

La Ordenanza consigna, en la exposición de motivos, que se habían mandado recopilar las varias adiciones que habían experimentado las *Ordenanzas Generales* [1748] desde su publicación, en razón de la constitución y aumento de las “Fuerzas de Mar”, incluyendo conceptos no comprendidos pero necesarios para su acertado gobierno y dirección, y que habiéndose ello verificado en su Parte Primera, esto es, sobre la “Gobernación Militar y Marinera de la Armada en General, y uso de sus Fuerzas en la Mar”, el rey Carlos IV resolvía anular todo lo que se opusiera a ello de la anterior [1748], debiéndose observar sin violaciones ni interpretaciones lo instituido en los seis Tratados contenidos en dos tomos. Como se puede apreciar, esas Ordenanzas comprendían una parte orgánica y otra operativa. La Segunda Parte, relativa al Cuerpo General de la Armada, contenida en un tercer tomo, promulgada entre 1748 y 1793, siguió vigente. Esta no llegó a manos de los republicanos peruanos. Según Fernández Núñez, las partes 3ª y 4ª nunca se escribieron.

Claro esta, que a pesar de su sabiduría, habían aspectos absurdos, en la parte operativa. Así, Fernández Núñez, hace ver que en cuanto a instrucciones y órdenes, el rey podía darlas directamente, y comenta otra disposición referente a que los buques, una vez concluidas sus campañas, “habían de entregar al Director General, los Diarios de Navegación [ahora

partes de viaje o campaña]”. Es decir, que el Director General de la Armada se enteraba muy a posteriori de las órdenes de operaciones, de su ejecución, de los acaecimientos, y juzgaba tomar sus medidas “para que no volviese a suceder lo desgraciado y para reafirmar los aciertos”¹². Se descubre este absurdo, dice Fernández, “en todas nuestras campañas bélicas... que quedan cubiertas con la absoluta ignorancia del Capitán general [almirante] de cuanto está ocurriendo. Cuando todo se ha consumado, sólo dispone de embarcaciones menores para la filantrópica misión de salvavidas. En cuanto a los barcos que se hundan, que ardan, o que den el través: se enterará después de ocurrido el lance, cuando ya no tenga remedio. Continúa diciendo, “la situación se agrava mas cuando se implantan los regímenes llamados constitucionales, cuando llegan a creerse los ministros que heredaban del rey el cargo de almirantes en jefe, dictando disposiciones que a los pocos meses otro ministro, procedente a lo mejor del mismo partido, fatalmente había de derogar”. Varios hechos, como se referirán mas adelante, demuestran que este absurdo también se dio en la marina peruana.

En la parte final de la Ordenanza, mandaba el Rey que “Su Supremo Consejo de Guerra y demás Tribunales, Director General de la Armada, Oficiales Generales y Particulares de ella y del Ejército, “Virreyes”, Intendentes y demás personas implicadas, debían cumplirlas y hacerlas cumplir sobre cualquier ley contraria, excepto aquellas relacionadas con asuntos de Justicia y demás Partes de los Cuerpos Militares y otras ramas de Marina no contemplados en las Ordenanzas de 1793, hasta tanto no se verifique su nueva recopilación”.

Es apropiado dejar en claro, que estas Ordenanzas representaban una organización territorial descentralizada del poder central, y de sus relaciones con éste, cuyo único medio de enlace era el caballo. Y esto es interesante recordarlo, porque al declararse la Independencia del Perú, se retuvo en la organización del aparato estatal republicano un esquema de poder central y, en la Marina, unas Ordenanzas para la Armada, que respondían a una organización descentralizada, pero a sólo siete kilómetros, con todos los efectos negativos que ello generaba. Y es bueno recordar, también, que los Departamentos Marítimos eran una concepción de zonas geográficas, a gran distancia del poder central del Rey, para apoyar a las Fuerzas Navales, que luego de recibir sus instrucciones y guiarse por sus Ordenanzas podían actuar con un cierto grado de autonomía.

En efecto, los Departamentos Marítimos en la Península, en los cuales se repartían las Fuerzas Navales, eran tres: el de Ferrol, que se extendía por toda la costa septentrional y occidental de España, desde la desembocadura del río Bidasoa hasta la del Miño; el de Cádiz, que se extendía por toda la costa meridional, desde la desembocadura del Guadiana hasta

el cabo de Gata; el de Cartagena, que se extendía desde ese mismo cabo hasta los confines de Francia por la Cataluña con las islas del Mediterráneo, conceptos que eran aplicables a los virreinos a miles de millas del poder central. Por otro lado, llama la atención el hecho de que en la Marina Militar de España del siglo XVIII, ni en las primeras décadas del siglo XIX, no se establecieron en los diversos niveles, el órgano Estado Mayor, lo que también debe haber influido para que en la Marina de Guerra del Perú tampoco se establecieron, en todo lo que fuera el siglo XIX, a ningún nivel, a diferencia de lo que si ocurrió con el Ejército peruano, que lo establece a partir de 1829. Sin embargo, también llama la atención observar que en la revisión de 1877, relativa a los honores al Presidente de la República al subir a bordo, discutidos por la Junta Revisora en el L.C. Nº 384, se mencionaran a Oficiales de Estado Mayor¹³, órgano que no existía ni había la intención de crearlo, aunque en el artículo 10º del Título 8º de las Ordenanzas de 1802, también se mencionaban Oficiales de Estado Mayor.

Según comentario del teniente de navío español Artal Delgado¹⁴, las *Ordenanzas* de 1793, incluían cuanto era necesario en aquella época, eran un modelo, sin que se pudiera decir más sobre el arte de mandar y el de obedecer. “En cada una de sus páginas y de sus frases, en cada palabra, se rezuma mar y servicio a bordo. Son de tal sensibilidad y dureza, por otra parte, que hacen recordar: “acaricia con guante de seda y castiga con mano de acero”.

Hasta 1886 no hubo en la Marina peruana un dispositivo legal que anulara las *Ordenanzas* de 1793, y se siguieron aplicando con algunas excepciones, y mas bien se las mencionaba frecuentemente en relación a diversas situaciones, entre ellas, por ejemplo, en el decreto del 10 de abril de 1822 que al crear la Junta Superior de Marina, establecía que se ceñiría a lo prescrito en el Tratado 2º, Título 3º, y la de Arsenales del artículo 44 al 47, Título 2º; en el decreto de 5 de agosto de 1840 sobre Capitanes de Puerto, que se debían regir por el Tomo 2º de las Ordenanzas Generales de 1793, Título 7º y artículos 31, 37, 38 y 39 del Título 7º sobre jefatura de las matrículas de marina; en el decreto supremo de 20 de enero de 1822 que disponía que los contadores siguieran lo establecido en los Títulos 2º y 3º del Tratado 16º¹⁵.

Finalmente, sea la oportunidad para transcribir un elogio que hiciera en 1943 el marino español, mas tarde almirante, don Indalecio Núñez, tío del capitán de corbeta P. Fernández Núñez, consignado en su artículo *Ordenanzas en Sabiduría*¹⁶.

En octubre de 1948, España celebró el VII Centenario de la Marina Castellana. El capitán de navío don Indalecio Núñez formó parte de la Comisión de Marina que organizó los actos que se realizaron en Sevilla,

Huelva y Cádiz. El B.A.P. *Gálvez*, representó a la Marina del Perú, así como lo hicieran los buques de los demás países iberoamericanos invitados a tan importante evento. El autor tuvo el privilegio de formar parte de su dotación como Jefe de Operaciones.

Y, sea esta, también, una oportunidad para rendir un homenaje en el Tomo IX de la *Historia Marítima*, al V Centenario del encuentro de dos mundos, por lo menos a través de las *Ordenanzas* de 1793, uno de los pilares de la orgánica de la Armada peruana en el siglo XIX. Decía así:

“Pasaron reyes y dinastías; sobrevinieron cambios profundos en las ideas y en los hombres; grandes revoluciones y pequeños motines fueron desangrando y arruinando la Patria imperial y magnífica, hasta reducirla a límites que conocieron Sus Católicas Altezas, cuando iniciaron en Granada, un 2 de enero, la ascensión a las cumbres desde donde varios reyes divisaron un orbe que era español. Las velas, airosas como poemas, fueron sustituidas por calderas que recuerdan al infierno, y el viento, que nace en el cielo, por un combustible que se extrae de las profundidades de la tierra; los bosques y plantíos que producían olorosas maderas para construir bajeles, por sucias factorías de altos hornos, donde los hombres se nos aparecen mas esclavos que los forzados de galeras, porque no pueden gozar de un clima que antaño nadie modificaba; la artillería, sonora como campanas, no permitía el combate a mas de cien metros, y por eso era bella la batalla, porque se veían los colores de la odiada bandera enemiga y los gestos injuriosos de los adversarios, y se oían sus ayes de dolor, cuando el triunfo ofrecía laurel a los vencedores.

Todo desapareció. Desaparecieron las esbeltas arboladuras y el brillante colorín de los uniformes y la elegancia señorial de las pelucas..., y la chusma, la carrera de baquetas y el escorbuto. Desaparecieron los corsarios, los aventureros y el olor a vainilla y a canela...; y la galleta, el agua contaminada y los cepos y los grillos.

Todo desapareció, pero las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* perduran con la lozanía del día 8 de marzo de 1793, que se promulgaron.

Perduran porque tienen espíritu.

Espíritu español que se trasluce en sus tratados, títulos y artículos; espíritu inmortal a la española, en la religión: “Se celarán las buenas costumbres y vida cristiana de los equipajes como principio de todo bien, sin disimular la transgresión o falta mas leve al culto de la Religión verdadera, con cuya única profesión distingue la Misericordia de Dios los vastos dominios que me ha encomendado” (art. 141, tít. I, Trat. V); espíritu en el idioma: “Hará que los oficiales de guardia manden las maniobras sin valerse de otras voces que las españolas” (art. 137, tít. I, trat. III); espíritu de galantería: “La mujer del Capitán General, aún en ausencia de éste o viudez, tendrá la misma guardia y honores correspondientes a aquella Dignidad” (art. 50, tít. III, trat. IV) y espíritu - aún en la rudeza de los tiempos - de caridad: “Los azotes que se entienden bajo el nombre de cañón se darán con rebenque o mogel del menor grosor, como bastaría para tomar un rizo al juanete de un navío, y de ningún modo con badernas gruesas, como las de las bozas de los cables y otros usos de mucha fuerza” (art. 179, tít. 1, trat V).

Además, las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* son sabias. Sabias en el consejo: “El que ignora no puede mandar, y si algún acaso lo pone en cargo superior a su inteligencia estará en el continuo desaire de darlo a conocer a sus inferiores y en igual riesgo de perder su estimación” (art. 2, tít. II, trat. III); sabias en el concepto: “Deberá combatir hasta donde quepa en sus fuerzas contra cualquier superioridad de modo que aún rendido sea de honor su defensa entre los enemigos” (art. 153, tit. I, trat. III); sabias en el precepto: “Atendiendo a la importancia de que se propague en los oficiales de la Armada el conocimiento de las costas y puertos de mis vastos dominios en las Indias Occidentales y Orientales, y de los mares de ellas, cuidarán los Capitanes Generales de los Departamentos de ordenar la escala para semejantes destinos” (art. 1, tít. VI, trat. VI); sabias en la virtud: “A la aplicación, buena conducta, subordinación al superior, circunspección afable con el inferior, respeto a las dignidades de las demás carreras, urbanidad general, actividad y celo incansable en la fatiga y, finalmente, espíritu militar, esto es, deseo de poner su vida a cualquier riesgo en defensa y gloria de mi Corona y de la Patria, que son las calidades que caracterizan de digno al Oficial en todas las profesiones de mis Reales Armas, debe unir el de Marina los conocimientos propios de los muchos ramos de su carrera, como se expresan en el Título de Capitanes Generales de Departamento” (art. 2, tít. II, trat. III).

Mas el espíritu y la sabiduría no bastarán. Es necesario que se manifiesten ambos con todo el esplendor y toda la belleza de la lengua, quizá la mas bella de las artes y, en éste aspecto, las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* son una de las obras maestras de la literatura nacional, desconocida de muchos, porque, para nuestra desgracia, la literatura oficial nunca se ve galardonada con la menos trascendente para la prosperidad de los pueblos, que concurre a certámenes, concursos y juegos florales.

Aun así -todo hay que decirlo- al excelso arte literario hay que añadir los no menos bellos del impresor, del fabricante de papel y del encuadernador, olvidados también con demasiada frecuencia en las publicaciones del Estado, y también desde este punto de vista las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* se acreditan entre los libros mejor logrados de nuestro país. Su única edición rueda todavía por los barcos y los arsenales, sometida a las inclemencias de los tiempos y de las humedades; a la rápida consulta, que maltrata las hojas, y al maltrato continuo de los libros sin dueño. El ejemplar que tengo a mi vista oyó el llanto en la rota de San Vicente y el clamor de la victoria en el Pacífico; navegó por las aguas filipinas y cruzó varias veces el océano, con la ilusión de la Geografía que vive en sus páginas: “en las islas de Puerto Rico y Santo Domingo, las ciudades capitales de su nombre; en la de Cuba, La Habana; en el Reino de Nueva España, Veracruz y Acapulco; en Tierra Firme, Cartagena y Panamá; en el Río de la Plata, Buenos Aires; en el reino de Chile, la Concepción; en el de Perú, el Callao” (art. 50, tít. II, trat. IV), y con la mayor ilusión del regreso a un puerto de la Patria, mas amada mientras mas lejos: “San Sebastián en la provincia de Guipúzcoa; Bilbao en el Señorío de Vizcaya; Laredo, en las Cuatro Villas de la costa de Castilla; Coruña, en el reino de Galicia; Cádiz, en el de Andalucía; Málaga, en el de Granada; Cartagena, en el de Murcia; Alicante, en el de Valencia, y Barcelona, en el Principado de Cataluña” (art. 49, tít. II, trat. IV). Este ejemplar fue repatriado en el noventa y ocho y durmió en un almacén hasta que alguien lo despertó para entregarlo a un barco del Programa Maura-Ferrándiz... y, sin embargo, esta mejor conservado que este “Acaba de aparecer”, que ayer me mandó el librero.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval* son, pues, en todos los aspectos, los grandes y los pequeños, el monumento más venerable y más venerado de la Armada: en ellas aprendieron la religión del Deber y del Honor muchas generaciones de oficiales que se batieron bizarramente, tanto en la desgracia de Trafalgar como en la gloria de julio de 1936⁶.

Lo que se acaba de transcribir indica, pues, la calidad de las Ordenanzas con que se inicia la Armada peruana. Su existencia en la Biblioteca del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, ofrece enormes posibilidades para dilucidar y enriquecer muchas áreas no exploradas de la Historia Marítima. En ellas se basó, fundamentalmente, el trabajo de reforma iniciado en 1869.

2. REAL ORDENANZA NAVAL PARA EL SERVICIO DE LOS BAXELES DE S.M. 1802

El 6 de octubre de 1821, dos días antes de la fecha de creación de la Marina de Guerra del Perú, San Martín decreta que el “servicio de los buques de guerra, y la contabilidad en todos los ramos, se arreglará a la *Ordenanza Naval* dada y publicada en 1802 para la Armada Naval de España”, y que en los aspectos de justicia, método judicial y penas, los extranjeros al servicio de la Marina del Perú, serían sometidos a la legislación inglesa correspondiente, y los españoles y americanos lo serían por el método y penas establecidas en la Ordenanza de 1802.

En el Museo Naval del Perú, hay un ejemplar que “consta de un tomo en 4to., de 507 páginas, impresas en Madrid, con finos grabados alegóricos en acero”¹⁷. Actualmente, en la Biblioteca del Instituto de Estudios Históricos Marítimos del Perú, hay un ejemplar fotocopiado para consultas futuras, merced a la gentileza del ex-Director del Museo Naval del Perú, capitán de fragata (r) D. Alfonso Agüero, y otro original donado generosamente por el comandante F. Romero P. autor del Tomo VIII.

Como se puede apreciar del nombre, esa Ordenanza sólo era de aplicación para el servicio a bordo, modificando en esa parte a la de 1793. La decisión era aparentemente lógica, si se acepta una frase del Intendente General de Marina en España don José Patiño, durante el reinado de Felipe V, consignada por Pascual Diez de Rivera y Casares, expresando que “una Marina recién nacida (la española) no podía confiar en sus fuerzas como una Marina que tiene la enseñanza de la experiencia”¹⁸. Decía esto, porque recién en enero de 1714 se habían unido en una Armada única todas las que existían en el océano, desde Guipúzcoa hasta el estrecho¹⁹.

La *Real Ordenanza de 1802* consignaba, en la exposición de motivos de su promulgación, que “por interesar a mi Real Servicio Naval algunas

doctrinas útiles que influyen eficazmente en el desempeño de las operaciones militares y marineras”, pues las incorporaba en treinta y seis títulos para “todo servicio a bordo” de sus buques de guerra, derogando aquello que se les opusiera, directa o indirectamente. El entrecomillado resalta tres conceptos importantes: doctrina, o sea el vehículo de entendimiento común entre todos los niveles de las fuerzas de mar españolas, las operaciones militares y marineras, y el servicio a bordo. Cabe mencionar, sin embargo, que el absurdo sobre instrucciones y órdenes dejando de lado al Comandante General de Marina, también se daba en estas Ordenanzas.

En la parte final, mandaba el Rey Carlos IV que su Supremo Consejo de Guerra y demás Tribunales, el Generalísimo de su Armada Naval, como Superior Jefe de ella, los Oficiales Generales y Particulares de ella y del Ejército, “Virreyes”, Capitanes Generales de sus Tropas y Provincias, Gobernadores de Plazas, Intendentes, Justicias y demás personas implicadas, debían cumplirlas y hacerlas cumplir, “continuando en su vigor lo que anteriormente se practicaba y estaba dispuesto sobre los puntos de que no se tratan, mientras Yo no haga publicar las innovaciones, que tengo prevenidas. Barcelona, 18 de setiembre de 1802. Yo el rey. Domingo Pérez de Grandallana [como Secretario de Marina]”.

Por lo que antecede se ve, pues, que sólo aquellos aspectos que tenían que ver con los buques, operaciones militares y marineras y servicio a bordo, a través de sus 891 artículos modificaron a la de 1793 en casi un 55% de su contenido. Llama la atención, sin embargo, que Díez de Rivera no comente, ni siquiera cite, la *Real Ordenanza de 1802*, ni tampoco lo hagan Bordeje y Morenos ni Salgado Alba, autores anteriormente citados. Porqué, cabe preguntarse?

Según Artal Delgado, “hubo un nuevo intento de Ordenanzas que fueron redactadas por Pérez de Grandallana, bajo los auspicios de Godoy, y de éste se llamaron, que fueron promulgadas en 1802 y derogadas en 1806”²⁰, con lo cual recuperaron su vigencia las de 1793. Por otro lado, según Fernández Núñez, después de 1802 hubo un “gran barullo orgánico de tipo penelopiano”, pues ya se constituía el Consejo de Almirantazgo, ya se suprimía la Dirección General de la Armada, ya se las volvían a restablecer, se nombraba Almirante General a Godoy, etc., lo que culminaría con el ingreso de las tropas francesas a España el 20 de octubre de 1807, y entre las cosas que cayeron estuvieron las Ordenanzas de 1802²¹.

Sea en 1806 ó 1807, la realidad, entonces, es que en octubre de 1821, el Perú adopta para el servicio de su incipiente Armada, una Ordenanza que apenas había regido cuatro años, y que no había tenido tiempo para demostrar sus bondades y defectos. Quizás, por el revuelo causado por la invasión francesa a la península, y la intensificación de las guerras de inde-

pendencia americana, al Virrey no le llegó la Real Orden derogatoria de las Ordenanzas de 1802, pues en ese interim siguió la disolución, creación, recreación, de órganos y mandos, hasta que el 27 de diciembre de 1821, se promulgó el *Decreto Orgánico de la Armada*, lo cual no eliminó la inestabilidad.

Es, pues, un hecho que la Marina adopta inicialmente la estructura orgánica de las Ordenanzas Navales de 1793 y de 1802 y, posiblemente, las de otros órganos más, que regían durante el virreinato y las cuales no se conocen, como por ejemplo la de Arsenales para, en el transcurso de los años, ir modificándolas, derogando o adicionando órganos y reglamentos, afines al esquema republicano, viniendo a conformar ese entorno brumoso en la organización de la Marina, a que se refiere Romero.

La mayoría de los historiadores han citado el decreto de 6 de octubre de 1821, por el cual se adopta la *Real Ordenanza de 1802* y las limitaciones en cuanto a los aspectos de justicia, pero nunca mencionaron específicamente en que consistía. Su existencia en la Biblioteca del Instituto permite ahora a los estudiosos comparar ambas ordenanzas españolas, promulgadas por el Rey Carlos IV de España, con diferencia de 9 años.

Denegri menciona, en el Tomo VI, que el 6 de julio de 1847 se promulgó, mediante decreto supremo, lo que él llama un “Reglamento Orgánico de la Marina”, del que se reproduce en el *Anexo A*, sólo los artículos que tienen que ver con las capitanías y matrículas navales, por las razones antes expuestas. El análisis demuestra que el decreto es, mas bien, en la mayor parte de su contenido, una suerte de cuadro de asignación de personal de buques y de ciertas dependencias de Marina, sueldos, raciones, vestuario y algunas funciones. Además, el decreto en mención no expresa, en parte alguna, que sea un reglamento, y menos de la estructura orgánica de la Marina. Denegri primero y Romero después en el Tomo VIII, manifiestan que este “reglamento” rigió desde ese año hasta comienzos del siglo XX, en algunos casos. De él, dice Romero, propiamente, que es un “documento ordenador y preceptista”, que en el lapso de [1850-1870] presenta en su integridad el régimen de la Institución, lo cual no podía ser como se desprende de la lectura de su contenido. Mas bien, puede decirse que modificó en algunos aspectos a la *Real Ordenanza de 1802*, que tenía que ver con el servicio a bordo. Por eso dice, también Romero, con razón, que “no llena los vacíos, ni absuelve las dudas, ni aclara los conceptos brumosos, y que llama la atención particularmente, que no especifique las gradaciones jerárquicas entre las autoridades y que tampoco detalle las atribuciones que a cada una corresponde”.

Dos hechos confirman, sin descartar quizás otros más, las calificaciones de Romero sobre el tal “reglamento”, en los cuales no se le menciona, como

tampoco ocurre en los documentos y comunicaciones entre 1870-1879, ni posteriormente durante los trabajos en 1886 de la Junta Revisora, pero sin poderse demostrar que fuera previamente derogado, o dejado en suspenso.

El primero de esos hechos ha sido desarrollado en el capítulo III, Táctica Naval, del volumen 2 de este tomo y, específicamente, al tratar de la Escuela de Evoluciones.

En efecto, cuando en 1874 surge un incidente en las relaciones de comando entre el Jefe de la Escuadra de Evoluciones, capitán de navío D. Miguel Grau, y el Comandante General de Marina, capitán de navío D. Diego de la Haza, el Ministro de Guerra y Marina, general D. Nicolás Freire, lo dirime dándole la razón a Grau por un lado, y declarándose él a su vez, Director General de la Armada, como diciendo “el virrey ces't moi”, al recalcar la vigencia de la *Real Ordenanza Naval de 1802*. En este incidente, ninguno de los tres protagonistas recurre al decreto de 1847, pero si a las *Ordenanzas* de 1793 y de 1802. Grau, sin embargo, en un acto de cortesía y nada más, dio cuenta al Comandante General de Marina del inicio y término de su comando en la organización táctica aludida, en tanto que durante los ocho meses en que estuvo activa, aunque no reunida todo el tiempo a causa de la revolución pierolista, el Comandante General de Marina no tuvo ingerencia alguna en ella, e incluso fue privado del Mayor de Ordenes y de su Secretario, quienes fueron destacados a órdenes de Grau. Conociendo los atributos de este último jefe, no se puede considerar que el conflicto fuese de su agrado y, tan es así, que cuatro años más tarde denunció, de manera descarnada, la posición disminuida del Comandante General de Marina, en las relaciones de comando, conformando el segundo hecho antes enunciado.

En efecto, cuando en 1878, Grau eleva su *Memoria* al Supremo Gobierno²² en su condición de Comandante General de Marina [todo indica que esta habría sido la primera y única Memoria de un Comandante General de Marina en el siglo XIX] omite, en primer término, toda referencia al decreto de 1847, lo que no deja de llamar la atención y manifiesta, mas bien con toda exactitud, “que no están expresamente derogadas las antiguas ordenanzas españolas y que a ellas apelamos frecuentemente”, y que, como por el puesto que ocupa tiene que estar en contacto frecuente y permanente con ellas, recomendaba se urgiera la terminación del trabajo de reforma de aquellas encomendadas desde hacía varios años a una Comisión, a la cual él también perteneciera durante pocos meses en 1877. Pero es conveniente señalar que Grau no sólo aboga por la restitución de las atribuciones del Comandante General, sino por las de todas las dependencias de Marina.

Un tercer incidente que lleva a consultar las *Ordenanzas* de 1793, ocurre en febrero de 1874, con motivo de unas discusiones sobre precedencia o lugar a ocupar en las ceremonias, suscitado entre el Mayor de Ordenes del Departamento y el comandante del *Huáscar*, Miguel Grau. Al resolver el ministro sobre el asunto, dispuso que fuera por antigüedad y que ello se hacía en virtud de los artículos 12,14,15,16 y 57 del Título 4º del Tratado 2º, y del artículo 13º del Título 1º del Tratado 2º.

En el capítulo IV del volumen 2, se ha demostrado la ingerencia directa del Ministro de Guerra y Marina, no sólo en los asuntos administrativos de la Marina que era normal, sino también en los profesionales y operativos, en un estilo a veces virreinal, que le hacían, como muy bien dice Romero, desbarrar²³. Y esta idea no está descaminada, pues al retenerse la organización de la Armada Naval española y las *Ordenanzas* de 1793 y 1802, el cambio de nombres en la estructura orgánica no significaba una concepción republicana de las atribuciones, pues como se ha dicho, se continuó aplicando las reglas y procedimientos de corte virreinal. Para ello, baste transcribir las atribuciones de quien era el Director General de la Armada según *Ordenanza* de 1793, Tratado 2º, Título 2º, art. 1º:

“El Capitán General [Vicealmirante mas tarde] de la Armada a cuyo cargo quiero que esté unido el empleo de Director General, tendrá el “mando y dirección” de toda ella y de las partes que la componen, hállese unidas, o divididas en Departamentos o Escuadras; y se extenderá su inspección y autoridad a cualesquier parajes en que se hallaren Escuadras, bajeles, Cuerpos, o individuos de Guerra de Marina; cuyos Comandantes Generales o Particulares obedecerán las órdenes que les dirigiere sobre el régimen, policía y disciplina para la mejor práctica de mi servicio, acierto de las operaciones de cada uno, y adelantamiento del Cuerpo de la Armada”.

Como se puede apreciar, el Ministro de Guerra y Marina no sólo tenía una responsabilidad administrativa de acuerdo a la Constitución de 1860, sino que al considerarse vigentes las *Ordenanzas* de 1793, también tenía mando y dirección operativas y a veces técnicas, pero sin responsabilidad constitucional.

En líneas anteriores se ha mencionado la jerarquía de Capitán General en la Armada de España a que se refiere la *Ordenanza* de 1793, y sobre esto parece conveniente, ahora, hacer algunas precisiones, pues aquello de “general” condujo a ciertas interpretaciones erróneas y situaciones sui géneris. Así, Romero menciona que no pudo consultar las *Ordenanzas* de 1793 y que, por ello, interpreta que al mencionarse en el artículo 1º del decreto supremo de 6 de julio de 1847 que el Comandante General de Marina debe ser un “Oficial General o Capitán de Navío de la Armada”²⁴, la ambigüedad de “Oficial General” había llevado a que se nombrara en algunas oportunidades a generales del Ejército. Apelando, ahora si, al Tra-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

tado 2º Título 1º Art. 1º de la *Ordenanza General de la Armada Naval* de España de 1793, es posible consignar las correspondencias de grados entre la Marina y el Ejército de España, lo que ayudará a entender porque el “Oficial General” era una jerarquía más dentro de la estructura del cuerpo de oficiales de Marina, no sólo en el Ejército, y lo que algunas veces se interpretó para la Marina peruana no fue otra cosa que una mala interpretación, que evidentemente no fue benéfica para esta Institución y, en consecuencia, para la República.

<i>Clases en 1793</i>	<i>Correspondencia en el Ejército</i>
Capitán General de la Armada	Capitán General del Ejército
Teniente General	Teniente General
Jefe de Escuadra	Mariscal de Campo
Brigadier	Brigadier
Capitán de navío	Coronel
Capitán de fragata	Teniente Coronel
Teniente de navío	Capitán
Teniente de fragata	Ultimo Capitán de Ejército
Alférez de navío	Teniente
Alférez de fragata	Alférez

Según la *Ordenanza* de 1793, el Capitán General de la Armada estaba unido al empleo de Director General de la Armada, es decir, aquel que el Rey disponía tuviese el mando y dirección de toda la Armada, cargo que el Ministro de Guerra y Marina se atribuyera en 1874, como se ha visto. De acuerdo a esa Ordenanza, el Comandante General del Departamento [o Comandante General de Marina] podía ser un Capitán General o un Teniente General, ambos “Oficiales Generales” pero de la Marina, y es por ello que al mencionar el decreto de 1847 que ese cargo podía ser desempeñado por un “Oficial General o Capitán de Navío”, se tenía que interpretar que correspondía a un oficial de marina en ambos casos. Hubo de pasar muchos años, esto es recién en 1860²⁵, para que en España rigieran las nuevas jerarquías, que sigue:

<i>Oficiales Generales Armada de España (antigua)</i>	<i>Nueva</i>
Capitán General	Almirante
Teniente General	Vicealmirante
Jefe de Escuadra	Contralmirante
Brigadier	Capitán de navío de 1ª Clase

Esto, sin embargo, no sucedió en el Perú, pues en la primera reglamentación que se promulga para la Marina, el 24 de noviembre de 1822 con la rúbricas de San Martín y Monteagudo²⁶, se establecieron las equivalencias siguientes:

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Marina *Generales de Marina*

Almirante
Vicealmirante
Contralmirante
Capitán de navío
Capitán de fragata
Capitán de corbeta
Teniente primero
Teniente segundo
Alférez de fragata

Ejército *Generales de Ejército*

Gran Mariscal
General de División
General de Brigada
Coronel
Teniente Coronel o Jefe de Batallón
Mayor
Capitán
Teniente
Subteniente

Respecto a la estabilidad y origen, entre 1870 y 1879, no se presentaron casos como los descritos por Romero en años anteriores, sino que todos los Comandantes Generales de Marina fueron oficiales de marina, como sigue:

6/junio/1870-26/febrero/1872	Capitán de navío Manuel Ferreyros
26/febrero/1872-7/junio/1877	Capitán de navío Diego de la Haza
7/junio/1877-13/julio/1878	Capitán de navío Miguel Grau
13/julio/1878-24/diciembre/1879	Contralmirante Antonio de la Haza

Este último incluso, desempeñó la cartera de Guerra y Marina, como se ve en otros capítulos de este tomo.

Si bien es cierto que desde el punto de vista de organización del aparato estatal, el número de ministerios puede regularse para permitirle al Ejecutivo cumplir no sólo con sus funciones estatuidas, sino también con sus objetivos de manera eficiente, económica y con seguridad, también lo es que al haber mantenido desde la fundación de la República hasta la segunda década del siglo XX un solo Ministerio de Guerra y Marina, no contribuyó a un progreso real y consistente de la Marina de Guerra, como si habría de ocurrir desde la creación del Ministerio de Marina en 1920 hasta 1987 que se crea el Ministerio de Defensa, conformando hasta este año una de las instituciones tutelares progresistas de la seguridad nacional. Todo parecería indicar que existió una intencionalidad política de supremacía y total distorsión de las atribuciones del Ministro de Guerra y Marina en los asuntos profesionales de la Marina de Guerra, y a veces de quienes ejercieran la Presidencia de la República. Todo indica, también, que no hubo un real entendimiento, ni visión, dentro del mecanismo democrático, de la necesidad de las fuerzas armadas, sus funciones, atribuciones y derechos, fuese en el ámbito militar como en el civil y que, por ende, se generó un conflicto cuasi permanente civil-militar, que nunca contribuyó al bienestar y seguridad nacional, y que esa desinteligencia seguirá de no corregirse los recelos históricos entre ambas partes.

Es bastante difícil y laborioso tratar de establecer organigramas de la Marina de Guerra durante el siglo XIX, por la inestabilidad de los órganos conformantes y legal, que viviera la República y la institución naval, amén de que a veces el mismo órgano cambiaba de dependencia y de nombre. Por ejemplo, la provincia litoral de Loreto se llamó en algún momento Departamento Marítimo Militar de Loreto; unas veces existía Comandante General de la Escuadra y otras no; en otras ocasiones, cada vez que se establecía la Dirección General de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina, se suprimía la Comandancia General de Marina, en particular durante los conflictos externos como en 1866 y 1879; en ocasiones la Factoría en Bellavista, dependía del ministerio y en otras de la Comandancia General de Marina; los buques surtos en el Callao estaban subordinados a la Comandancia General de Marina, pero cuando salían del Callao, dependían del Ministerio de Guerra y Marina.

Los dos cuadros que siguen, han sido confeccionados teniendo en cuenta dispositivos legales de la calidad que se ha explicado, y pueden considerarse que representan en un 90% la estructura orgánica derivada de las referencias tomadas de los tomos previos de la *Historia Marítima*.

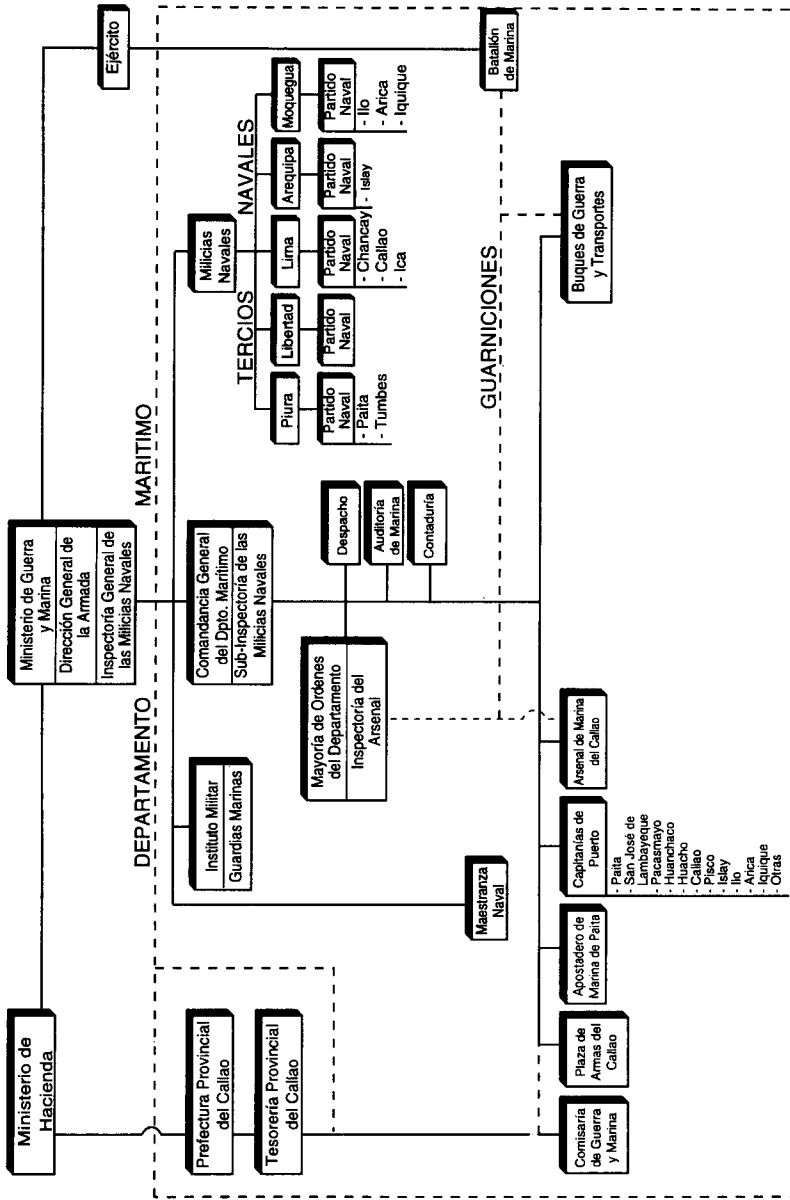
3. EN BUSQUEDA DE UNA NUEVA ESTRUCTURA ORGANICA. LAS JUNTAS REFORMADORAS Y REVISORAS

El Ministro de Guerra y Marina, en su *Memoria* de 1870 al Congreso, consignaba que “el desarrollo adquirido por la Marina Nacional en los últimos años, hacía forzoso que las leyes especiales para su servicio estuviesen en armonía con la Constitución y las orgánicas del Estado, pues las ordenanzas españolas, si bien de un mérito superior e incontestable para países gobernados como aquel para el que fueron dictadas, no satisfacían todas las exigencias nacionales”. Explicaba, también, que esa contradicción producía continuas inconveniencias, que había el deseo de contar con leyes propias y adecuadas para asegurar la disciplina que debía observarse en la Armada, y que los tipos de buques diferían totalmente de los de otro tiempo, y que todo ello había llevado al gobierno a la decisión de nombrar una junta que estudiara la problemática y formulase un proyecto de reforma que sería elevado al Congreso para su aprobación. El texto de la resolución era el siguiente:

“Lima, octubre 11 de 1869

No estando las ordenanzas de la Armada que rigen en la República en perfecta armonía con las leyes nacionales y siendo necesario reformarlas en aquellos artículos que las contradicen, y que los adelantos de la Marina requieren; se resuelve: que una

ESTRUCTURA ORGANICA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU DE 1840



EL PODER NAVAL EN TIERRA

Junta de Jefes del Ramo, tomando por base las citadas ordenanzas, formule un proyecto que contenga las modificaciones y ampliaciones convenientes, el cual deberá someterse a la próxima legislatura [de 1872 se entiende]. En consecuencia, nómbrase a los capitanes de navío don Manuel Sauri, don Diego de la Haza, don José Rosendo Carreño, don José María García, y a los de la misma clase graduados, don Manuel Villar, don Hercilio Cabieses y don Ruperto Alzamora, para que presididos por el primer jefe nombrado, formen la citada Junta, a la que servirá de asesor el Agente Fiscal de la provincia Constitucional del Callao doctor don Toribio Flores, de secretario el capitán de corbeta don Patricio Iriarte y de amanuense el oficial segundo del Cuerpo Político don Fernando Gassols, señalándose el local del Colegio Militar para que se reúna a dar principio a sus trabajos. Comuníquese, regístrese y publíquese. Rúbrica de S.E.- BALTA”.

Esta junta, en efecto, inició sus reuniones registrando las Actas en Libros Copiadores, con la fecha de las sesiones, los asistentes y el texto de los artículos aprobados después del respectivo debate, que no se asentaba. Por diversos motivos, la junta no llegó a culminar su trabajo para ser presentado a la legislatura de 1872, año en que no hubo Memoria del Ministro de Guerra y Marina a causa de la revolución de los Gutiérrez, concluyéndolo mas bien en enero de 1874. La *Memoria* de este año del ministro, no da cuenta de la labor realizada por dicha junta, pero en un artículo aparecido en *El Comercio* el 20 de agosto de 1874, se transcribe una carta del Ministro de Guerra y Marina del 17 de ese mes, al presidente de la Junta, por el cual acusaba recibo de su oficio del 14 de agosto adjuntando el segundo proyecto del “Código de la Armada Naval” y un cuaderno de modelos complementarios al Código, agregando el ministro Freire, que presentaría el trabajo al Presidente Pardo y después que le haría conocer lo que se decidiera al respecto.

En marzo de 1877, se nombra otra junta, revisora del trabajo de la anterior, que incluso funcionó durante la guerra. En enero de 1878, Grau en su *Memoria* al Supremo Gobierno, trata también de la reforma de las ordenanzas. Posteriormente, en 1885, el Gobierno nombra una tercera junta, revisora del trabajo realizado con anterioridad, que llevó a la promulgación de la ley que el Congreso aprobara en 1886.

Pero es justo mencionar que desde 1869 hasta 1886, esto es, antes, durante y después de la guerra, las tres juntas trabajaron sucesiva y constantemente, aun cuando su conformación variase frecuentemente, así como el local en donde sesionaba. Su producción quedó registrada en los libros copiadores que siguen:

Nº 745 desde el 18 de noviembre 1870 al 21 abril 1873;

Nº 381 desde el 25 de abril de 1873 al 26 de enero de 1874

Nº 151 desde el 22 de marzo de 1877 al 14 de noviembre de 1878

Nº 384 desde el 22 de julio 1877 al 12 de agosto de 1880

Del examen de estos libros, se puede observar que los integrantes de las tres Juntas, una Reformadora de las Ordenanzas Navales, y dos Reviso-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

ras, para un proyecto de cuerpo legal que rigiere la estructura orgánica, la doctrina, las operaciones militares y marineras, y el servicio a bordo, estuvieron integradas por los 45 Jefes, oficiales y civiles, cuyos nombres aparecen en la relación que sigue, con excepción de aquellos once de la segunda Junta Revisora, que aparecen más adelante.

Presidentes

Capitanes de navío

Manuel Sauri del 4/11/69 hasta el 22/10/73, en que falleció; Manuel Villar de marzo/1875 hasta el 5/4/1879; José María Silva Rodríguez de noviembre/1873 hasta octubre/1874, en que falleció; José R. Carreño desde que el contralmirante de la Haza deja la presidencia hasta 1880.

Contralmirantes

Antonio A. de la Haza del 10/3/77 hasta el 4/4/79.

Vocales

Capitanes de navío

Diego de la Haza del 4/11/69 a julio/1870; José R. Carreño del 4/11/69 a junio/1874, y del 7/3/77 a mayo/1881; José María García del 4/11/69 a agosto/1870, del 11/9/78 a octubre/1879; Manuel Villar del 4/11/69 a marzo/1875; Hercilio Cabieses del 4/11/69 al 10/1/74; Ruperto Alzamora del 4/11/69 a febrero/72; Manuel Palacios del 11/8/72 al 11/8/73; Miguel Ríos del 11/7/72 a 8/8/72; José María Silva Rodríguez del 24/8/72 hasta noviembre/1873; Benjamín Mariátegui del 7/4/73 a agosto/1873; Lino de la Barrera del 7/3/77 al 4/4/79; Miguel Grau Seminario del 7/3/77 a mayo/1877; Pedro de la Haza del 14/1/71 a abril/1871; Gregorio Casanova del 26/6/72 al 30/7/72; Federico Alzamora del 13/7/77 a abril/1879; Carlos Ferreyros del 11/2/77 al 24/4/79; Enrique Carreño Gasso del 29/3/79 al 12/5/79; Nicolás Portal del 28/2/80 al 2/8/80.

Capitanes de fragata

Camilo Carrillo del 4/11/69 al 7/6/70; Julio Sagasti de agosto/1872 a enero/1873; Juan Bautista Cobián del 11/11/73 al 3/7/75, y del 14/4/77 a noviembre/1877; Toribio Raygada del 11/8/73 al 3/12/73; Manuel Genaro Carrillo del 10/3/77 a mayo/1879; Juan José Raygada del 14/7/70 al 28/9/70; Ulises Delboy de julio/1870 a octubre/1870; Gaspar Selaya de octubre/1870 a abril/1871, y de marzo/1875 a julio/1875; Gregorio Miró Quesada de enero/1871 a febrero/1871, y del 19/6/71 a julio/1872; Guillermo Black de enero/1871 a febrero/1871, del 19/6/71 a febrero/1872, y del 5/6/72 al 14/8/72; Felipe Mesa del 5/3/72 a junio 1872; Manuel Villavisencio del 16/10/76 al 12/7/77; Agustín Arriola del 16/8/77 al 15/1/81; Neracio Coronel Zegarra del 24/7/77 al 12/1/80.

Capitanes de corbeta

Aristides Gonzales Vigil del 9/1/80 al 2/9/80.

Secretarios

Capitanes de corbeta

José Patricio Iriarte del 4/11/69 al 28/2/73; José María Coronel Zegarra, del 26/5/73 al 3/7/75.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Tenientes ségundos

José Manzanares de marzo/1877 a abril/1879.

Ayudantes

Alfereces de fragata

Alejandro Sauri del 4/11/69 al 24/2//71.

Amanuenses

Oficial 2º del Cuerpo Político Fernando Gassols, del 4/11/69 a 3/7/75; Oficial 3º Emilio Delboy del 4/11/69 a octubre/1870.

Asesores

Dr. D. Luis Mesones, Dr. D. Antenor Arias y Dr. Toribio Flores.

3.1. REVISION DE LOS LIBROS COPIADORES

Esta interesante tarea revela una riqueza informativa, sobre todo para entender de donde y como se han trasmitido ciertas tradiciones y costumbres en la Marina, que en todo caso sería muy largo de procesar. Queda, pues, como otra de las áreas no totalmente exploradas, pues en esta oportunidad sólo se verán algunos aspectos de su contenido.

Si bien el Libro Copiador N° 745 consigna que fue abierto el 18 de noviembre de 1870, la realidad es que registra las Actas de las sesiones sólo a partir del 6 de marzo de 1871, iniciándolo con la anotación: "continuación del Libro de Actas", esto es, que hubo otro que registró las sesiones desde que se instalara la junta en octubre de 1869 hasta marzo de 1871, que no ha podido ser ubicado.

La lectura del libro permite apreciar que, en gran medida, los nuevos artículos que se iban discutiendo y registrando correspondían a modificaciones y supresiones de los artículos correspondientes a la *Ordenanza* de 1793, en el Tratado 3º. Títulos 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, y 9º; y en el Tratado 4º. Títulos 1º, 2º, y 3º. Ninguno correspondía a la Real *Ordenanza de 1802* ni al decreto supremo de 6 de julio de 1847.

Por otro lado, las Actas indican que se iban introduciendo agregados que tenían relación con los buques a vapor mixtos de la Armada peruana. Así, se introdujeron artículos sobre los herreros, y maquinistas embarcados, funciones de estos últimos que no habían sido reglamentadas desde que se adquiriese el *Rímac*, o si lo fueron no han sido ubicadas. Como se recordará, al tratar de la Escuadra de Evoluciones en 1874, esas funciones seguían sin definir con precisión a esa fecha y, es por eso, que Grau conforma una junta de maquinistas de la Escuadra para estudiar el tema y proponer soluciones, las cuales tampoco se han podido obtener. Se ha venido manifestando frecuentemente la ausencia casi total de información sobre todo lo que fuese planta de ingeniería de los buques de la Armada, a cargo

fundamentalmente de maquinistas ingleses. Por ello, resulta interesante transcribir, por lo menos, el proyecto de las funciones de los maquinistas embarcados según aparecen en el L.C. N° 745, que en cierta forma estaría representando lo que había venido ocurriendo hasta 1873, y como se deseaba ocurriera en el futuro. Decían así:

“Art. 1º.- El Primer Maquinista o el que a bordo desempeñe las funciones de tal, no hará guardia ordinariamente; pero en caso de combate, circunstancias extraordinarias que puedan ocurrir y entradas o salidas de puerto, tomará la dirección de la máquina permaneciendo en el departamento de ella con todos sus subordinados, listo a ejecutar las órdenes del Comandante o del que lo represente en el mando.

2º.- Cuando no se haga uso de la máquina, ni haya ningún trabajo que ejecutar en ella, bien sea en puerto o en la mar, se empleará así como los demás individuos de la dotación de esta, en las demás funciones que según su clase, les estén señaladas a bordo.

Entre sus deberes especiales, le están encomendados preferentemente, todos los trabajos de calderería, el estañamiento y conservación de todos los objetos de fierro y de cobre.

3º.- Desde el momento que se enciendan los fuegos dividirá en guardias, tanto a los maquinistas como a los demás empleados de la máquina, que deben turnarse en los cuartos; y se asegurará por medio de frecuentes rondas, que los primeros cumplen estrictamente las órdenes que hayan recibido; vigilando a la vez que la alimentación y conservación de los fuegos sean debidamente atendidos.

4º.- Todas las mañanas y mas frecuentemente si fuera necesario, practicará una visita minuciosa a todas las partes de la máquina y de sus anexos, y examinará igualmente los aparatos a vapor de las embarcaciones y las máquinas de destilación, dando parte del resultado de ella, al Oficial Comandante de la guardia y al 2º Comte. del buque.

5º.- Dirigirá todos los trabajos que tengan lugar en la máquina; y cuando esta se halle en movimiento, tomará su dirección siempre que lo juzgue conveniente, informando de ello al maquinista jefe de la guardia.

6º.- No permitirá la entrada al Departamento de la máquina a ninguna persona que no pertenezca al E.M. del buque o sea individuo empleado en ella; si no recibiese orden expresa en contrario.

7º.- Siempre que en viaje se presente algún accidente que lo obligue a disminuir la fuerza de la máquina ó a pararla completamente, antes de ejecutarlo, dará parte al Oficial de guardia; pero si el caso fuere tan urgente que no le permita dar este aviso previamente y en persona, lo verificará por uno de sus subordinados, poniendo en conocimiento del Oficial de guardia, el motivo que lo obliga a tomar esa determinación; debiendo él personalmente dar parte al 2º Comte. de lo ocurrido, haciéndole a la vez presente las operaciones que se necesitan hacer.

8º.- No podrá emprender ninguna modificación, reparación ni trabajo de ninguna especie en la máquina sin haber sido antes autorizado por el Comte.

9º.- Hará un particular estudio a fin de conseguir que el consumo del combustible, materias grasosas y demás artículos, se haga con la más estricta economía.

10º.- Será responsable de cualquier entorpecimiento que tenga la máquina por falta de cuidado, o poca precaución, o por no haberse hecho en ella las reparaciones

EL PODER NAVAL EN TIERRA

necesarias a debido tiempo; así como de las que resulten por no tener en paños las cantidades necesarias de artículos para su servicio; por cuya razón, cuidará de que estos siempre se hallen debidamente provistos de cuanto sea necesario, tanto para cuando se halle funcionando, como para conservarla en perfecto estado de limpieza.

11º.- Llevará un libro diario según modelo, en el cual anotará cuanto crea conducente tanto al buen servicio, como a suministrar los datos necesarios para venir en conocimiento de la marcha de la máquina, sus consumos y defectos; anotando según sus observaciones, los reparos que deban hacerse en ella, el cual mensualmente y al rendimiento de cada viaje presentará al 2º Comte. para su revisión y examen.

12º.- Tendrá igualmente el registro histórico y descriptivo de la máquina que deberá presentar cada tres meses al 2º Comte. agregando en él las noticias de todo lo que se practicare en ella y sea de algún interés.

13º.- Después de cada travesía redactará el boletín del viaje según modelo, que entregará al 2º Comte.

14º.- Llevará otro libro en el que anotará los aumentos y consumos de artículos de su cargo; y mensualmente pasará al Ofi. del Detall un Estado de consumos, en el que manifieste los que han habido durante el mes.

15º.- Trimestralmente y siempre que regrese de viaje, presentará al Ofi. del Detall, el pedido de artículos consumidos, comprendiendo en estos el carbón gastado, pues siempre ha de procurar tener las carboneras llenas de este artículo, mientras el Comte. no disponga otra cosa.

16º.- Será también de su responsabilidad las bombas de incendio y sus útiles, para lo que tomará las medidas que crea necesarias a fin de que siempre se encuentren en perfecto estado de servicio.

17º.- Por ningún motivo permitirá que se enciendan o apaguen las hornillas sin orden del Comte.; y cuando la máquina se halle funcionando, no se aumentará ni se disminuirá su fuerza sin orden de éste o del Ofi. de guardia.

18º.- Navegando a vapor dará parte por escrito diariamente al 2º Comte. del carbón consumido y del que queda a bordo, así como de las revoluciones que haya hecho la máquina cada minuto y en las 24 horas.

19º.- En los días y a las horas que designe el Comte., dará a sus subordinados lecciones teóricas y prácticas del gobierno, conservación, reparación y montaje de los aparatos a vapor, llevando un diario para anotar en él el resumen de estas lecciones, el que cada mes presentará al 2º Comte. para su examen.

20º.- En los ejercicios generales y siempre que no haya trabajo alguno que ejecutar en la máquina ni que los fuegos en esta estén encendidos, ocupará con los demás empleados que le están subordinados, el puesto que se le designare.

21º.- En zafarrancho de combate alistará las piezas de repuesto destinadas a sustituir aquellas que sean mas accesibles a los ataques del enemigo; y permanecerá con todos sus subordinados en el Depto. de la máquina.

22º.- Cuando sólo sea para ejercicios y no están los fuegos encendidos hará que sus subordinados se empleen en mover la máquina y en montar o desmontar cualquier aparato de ella.

23º.- Vigilará todo lo relativo al aseo personal de sus subordinados; y cuidará que se presenten en las revistas de inspección con el uniforme prescrito, excepto cuando los fuegos estén encendidos, en cuyo caso permanecerán durante este acto en el Depto. de la máquina.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

24º.- Cuando a sus subordinados se les emplee en trabajos extraños a las máquinas, vigilará que no falte ninguno al servicio a que han sido destinados.

25º.- Llevará un libro en el que diariamente vaya anotando los trabajos ejecutados por cada uno de sus subordinados; y otro en el que sentará las faltas que hubiesen cometido y las penas que se les hubiese impuesto.

26º.- Examinará por sí o por uno de los Maquinistas que le están subordinados todos los artículos que deban embarcarse para el servicio de la máquina, teniendo cuidado de que sean conformes en calidad y cantidad a los que se han precisado.

27º.- Entregará al 2º Comte. una relación de los individuos de la máquina que puedan pasar a tierra de paseo.

28º.- Vigilará el embarque y estiba del carbón, cuidando que sea repartido por igual, para cuyo efecto hará que todos los individuos de la máquina concurren a ésta faena.

29º.- Tomará todas las precauciones necesarias para que no se inflame el carbón que contengan las carboneras; y cuidará que el embarcado con anterioridad se consuma con preferencia.

30º.- Hará colocar en el sitio más a propósito del Depto. de la máquina los objetos más usuales de que está encargado, a fin de tenerlos a su alcance para reparar en el momento, cualquiera avería que se presentase.

31º.- No permitirá que en el Depto. de la máquina se suspenda o coloque algún objeto que al funcionar aquella pueda ser origen de averías; y se asegurará que todas las piezas movibles estén bien aseguradas.

32º.- En puerto cuidará que los fogoneros y carboneros asistan al baldeo general; y que la limpieza diaria de la máquina concluya al mismo tiempo que la del buque, excepto en los primeros días de llegar a puerto que con permiso del 2º Comte. podrá emplear más tiempo en este servicio.

33º.- Dispondrá que en puerto haya siempre un fogonero de guardia en la máquina para mantener el orden e impedir la entrada a toda persona que no sea oficial del buque.

34º.- En la Revista de Inspección formará a la cabeza de su brigada; y cuando el Comte. pase delante de ella se unirá al acompañamiento que le sigue.

35º.- Diariamente hará mover la máquina, a fin de hacer girar el eje en la cantidad que juzgue necesaria.

36º.- Antes de la salida del buque, pasará una Revista detenida de todas las partes interiores y exteriores de la máquina, a fin de asegurarse de que se halla en buen estado de servicio.

37º.- En la inspección prescrita en el artículo anterior, cuidará de que si las guarniciones de pistones de los diversos cuerpos de bombas y válvulas están en buen estado; si el juego de las válvulas de seguridad y limpieza están corrientes, así como las llaves de purga, las de las bombas alimenticias y de inyección; si están corrientes los manómetros, hidrómetros y demás instrumentos; si todas las piezas que se rozan están convenientemente aceitadas; si las calderas están alimentadas hasta el sitio ordinario de marcha; si los tubos no están obstruidos; en fin si las hornillas están bien cargadas y listas a ser encendidas a la primera orden; poniendo el resultado de este examen en el diario de la máquina y dando parte de ello al 2º Comte.

38º.- Siempre que se enciendan las hornillas permanecerá con todos sus subordinados en el Depto. de la máquina hasta que se distribuya el servicio de guardias.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

39º.- Prevedrá al maquinista de guardia que inmediatamente le dé parte de cualquier ocurrencia que tenga lugar en la máquina.

40º.- Tomará todas las medidas posibles para disminuir el calor en el Depto. de la máquina; y observará que cuando ésta funcione sea con toda seguridad sin entorpecimientos ni ruidos extraños.

41º.- Dispondrá las veces que en cada guardia se limpien las hornillas, consultando para ello la calidad del carbón de que se haga uso, de cuyo consumo, como de la ceniza que se bote, hará que se anote en el libro respectivo.

42º.- Consignará en el diario de la máquina las observaciones que hiciere relativas a las diversas calidades del carbón que se haya consumido.

43º.- Antes de que la máquina principal principie a funcionar, examinará y se asegurará de que cerca de las ruedas o hélice no haya ningún objeto que pueda entorpecer su movimiento.

44º.- Cuando deban ser escobillados los tubos de las calderas, cuidará que esta operación se haga alternativamente en cada una de ellas y que sea lo más pronto posible.

45º.- Vigilará que el maquinista de guardia no entregue su puesto sino después de haber enterado al que lo releva de como funciona la máquina, órdenes que haya recibido, las destrucciones que pueda haber sufrido, las reparaciones que se deban hacer enseguida y demás particularidades relativas al buen servicio de ella.

46º.- Antes de llegar al fondeadero tomará las órdenes del 2º Comte. sobre la duración probable de la conservación de los fuegos; y recibiendo orden de apagarlos, pondrá el mas grande cuidado en tomar todas las precauciones necesarias para esta operación, así como para la existencia del agua de las calderas.

47º.- Luego que la temperatura de las calderas permita introducirse en ellas, se asegurará de la cantidad de depósitos salinos que contengan, procediendo inmediatamente a su extracción.

48º.- Cuando por cualquier causa haya necesidad de parar la máquina, tomará todas las medidas de seguridad, a fin de evitar cualquier avería.

49º.- Luego que las calderas estén vacías y suficientemente refrescadas, dará parte al 2º Comte.

50º.- De los individuos de la dotación de la máquina, propondrá al 2º Comte. al que considere más aparente para desempeñar las funciones de pañolero, al que exceptuará del servicio de guardias.

51º.- Recibirá y entregará su cargo conforme a inventario, en el que anotará todas las particularidades que hagan conocer el estado de la máquina, de cuyo documento, firmado por ambos, pasará una copia al Oficial de Detall, expresando todo aquello que necesite compostura ó reemplazo".

La lectura de estos artículos redactados en 1872, hace pensar que luego de la drástica reducción de personal a consecuencia del desarme decretado en 1871, muchos de ellos no se podrían cumplir, conforme se ha visto en el volumen 2.

Otro aspecto no considerado en las *Ordenanzas* de 1793, es el referente al Arsenal, del cual en diferentes ocasiones se menciona que se regía por

otra específica, que no ha sido ubicada. La Junta Reformadora también trató este tema, y registró varios artículos al respecto, que reflejaban la realidad que se vivía, en parte, así como la que se pretendía alcanzar. Algunos de esos artículos, decían como sigue:

“Art. 1º.- El Comandante del Arsenal nombrado por el Supremo Gobierno tendrá siempre la clase de capitán de fragata u otra superior, y únicamente dependerá del Comandante General en cuyo Depto. se halle situado el Arsenal.

2º.- Tendrá bajo su dependencia todos los almacenes, talleres de maestranza y cuanto contenga el Arsenal; y será responsable de la buena conservación de los edificios y cuanto haya en ellos, como también de todos los artículos en depósito que cualquiera nave del Estado le haya entregado.

3º.- Celará se haga el servicio militar con la exactitud y disciplina como en toda plaza de armas, puesto que mandará toda la marinería y tropa que guarnezca el Arsenal, la que esté acuartelada o la que se emplee en cualquier trabajo.

5º.- Para el servicio del Arsenal habrá:

1 Jefe encargado del depósito hidrográfico

1 Contador interventor

1 o más Guarda-almacenes

1 Ingeniero Inspector de Máquinas

1 Ingeniero Constructor Naval

1 Ingeniero civil-militar

1 Cirujano Mayor

1 Oficial encargado del parque de artillería del Arsenal

1 Capellán

1 Cirujano, y los oficiales de cargo necesarios y demás departamentos que exijan las circunstancias”.

La realidad era, sin embargo, y continuaría siendo buena parte del tiempo, que el Mayor de Ordenes del Departamento también ejercía la Comandancia del Arsenal del Callao, situación de la cual Grau se queja en su *Memoria* de 1878.

Entre el personal del Arsenal existían dos puestos que se han venido mencionando una y otra vez, desempeñados siempre por ingleses, de los cuales había una cierta idea de sus funciones, y que este Libro Copiador las describe. Algunas de ellas eran:

“El Constructor Naval.

Art.14º.- El 1er. Constructor Naval ejercerá sus funciones bajo la dirección del Comte. del Arsenal.

15º.- Será de su particular cuidado la superintendencia de las construcciones y reparos de todos los buques que se hallen en el Arsenal, y estarán bajo sus inmediatas órdenes los maestros de taller y operarios que se empleen, a quienes dará sus instrucciones y dirigirá en sus trabajos.

16º.- Se impondrá de las obras que se le encomienden, ciñéndose a las instrucciones que haya recibido del Comte. del Arsenal; y cuidará que los gastos no excedan de los que se haya presupuestado; y cuando la construcción, carena o re-

EL PODER NAVAL EN TIERRA

paros se haga por contrato, celará que se ejecute conforme a las condiciones estipuladas... etc. etc.”

“El Ingeniero Inspector de Máquinas

Art.1º.- El Ingeniero Inspector de Máquinas estará bajo las órdenes del Comte. del Arsenal; y son sus obligaciones la superintendencia de la construcción y reparos de las máquinas a vapor u otras obras que se le encomiende.

2º.- Estarán bajo sus órdenes los maestros de taller y todos los operarios ocupados en las herrerías y demás talleres de su cargo y será responsable de los materiales que se empleen en esos departamentos.

4º.- Siempre que se le encomienden algunas obras se ceñirá estrictamente a las instrucciones que reciba del Comte.; y será de su cargo formar los presupuestos y dibujos de ellos por duplicado para si notase defectos o faltas al ejecutarlas hacerle oportunamente las respectivas indicaciones en el ramo de sus conocimientos profesionales... etc. etc.”

El L.C. Nº 745 registra que en el mes de mayo de 1872, se inició el estudio del Título Preliminar de la Ordenanza, que en realidad contenía la estructura orgánica que se pretendía a 1872. Así, decía:

“Art.1º.- La Armada Naval se compone de Departamentos, Apostaderos marítimos y fluviales, Escuadras, Divisiones y bajeles sueltos; formando parte de la fuerza pública de la Nación.

2º.- En cada Depto., Escuadra o División independiente habrá una autoridad superior con el título de Comte. Gral; y en los apostaderos tendrá simplemente la denominación de Comandante.

3º.- Cada autoridad tendrá las facultades, funciones, deberes y prerrogativas que se le señale en los respectivos títulos de esta Ordenanza.

4º.- Los jefes de las dependencias que forman un Depto. son: Mayor de Ordenes, Comte. del Arsenal, Comte. de los Tercios Navales, Auditor de Marina, Comisario de Hacienda, Comandantes de Apostaderos y ~~Capitanes~~ de Puerto, teniendo cada uno a sus inmediatas órdenes el personal competente, las atribuciones y deberes que se les puntualiza en sus títulos respectivos... etc”.

Como se puede apreciar, la estructura orgánica de lo que se llamaba la Armada Naval, venía a ser una parte de aquella de la Marina, pues no incluía las Escuelas, ni la Factoría Naval, pero sí el concepto de fuerza pública de la Nación, contenido en la Constitución de 1860. Representaba, en realidad, a los buques y a parte de su apoyo administrativo y logístico, en un ámbito geográfico, denominado Departamento, repitiendo la organización establecida en la Ordenanza de 1793. No contemplaba la inclusión de un Estado Mayor naval al nivel Comandancia General de Marina, ni en la Sección Marina del Ministerio de Guerra y Marina. Esta carencia se prolongó hasta bien entrado el siglo XX. Confirmaba además, la marginación del Comandante General de todas aquellas actividades u operaciones de los buques, Escuadras o Divisiones, cuando salían del Callao, por disposición del Presidente de la República o del Ministro de Guerra y Marina,

instrucciones que a veces ni conocían, como fue el caso ya comentado, de las instrucciones a Grau como Jefe de la Escuadra de Evoluciones.

En el mes de diciembre de 1871, el ministro Gutiérrez, acusaba recibo del oficio de 17 de noviembre del presidente de la Junta Reformadora, comunicando que por el esfuerzo de todos los miembros de la Junta, se habían discutido y aprobado 1,354 artículos que representaban casi la mitad del total de la ordenanza. “Lo hecho hasta ahora, expresaba el ministro, y lo que se adelante hasta la reunión de la próxima legislatura, será presentado a ella, para su examen y aprobación. Las reflexiones que hace VS. para que se acuerde a los vocales de la Junta la gratificación a algunas dependencias de Marina, no pueden tomarse ahora en consideración, porque no lo aprobó oportunamente el presupuesto, pero reconociendo los servicios prestados por dichos jefes, este ministerio lo propondrá al próximo Congreso, para que disfruten de ella, mientras la Junta esté reunida y termine tan importante trabajo”²⁷.

Entre el 22 de julio y el 5 de agosto de 1872 la Junta no sesionó debido, sin duda, a los sucesos de la revolución de los Gutiérrez, pero en la sesión del 16 de agosto de ese mismo año, se aprobó la remisión de todo lo avanzado al Ministerio de Guerra y Marina, de acuerdo a un pedido formulado por el Ministro.

En las discusiones realizadas el 9 de setiembre, la Junta acordó denominar a las ordenanzas reformadas, como “Código de la Armada Naval del Perú”, dividiéndolo en tomos, títulos, capítulos, artículos e incisos. Años después se sugeriría otro nombre: “Ordenanzas Generales de la Marina Militar del Perú”. El Tomo 1º reuniría todo lo hecho hasta el 6 de setiembre. De inmediato y en los días sucesivos, se inició la revisión de los Títulos: Preliminar, Comandante General de Departamento, Mayoría de Ordenes del Departamento, Comandante del Arsenal, Comandante General de la Escuadra, Mayor de Ordenes de la Escuadra, Comandante de buque, etc. etc. En total, al 30 de diciembre de 1872, se habían revisado 20 títulos del tomo 1º.

El 10 de enero de 1873, se inició la discusión de los temas a incluirse en el tomo 2º, relacionados con los aspectos considerados en el Tratado 5º, Títulos 3º, 4º y 5º de la *Ordenanza* de 1793. Las Actas sobre ellos en el L.C. Nº 745 sólo alcanzan hasta el 21 de abril de 1873, continuando en el L.C. Nº 381. Hasta ahora, la revisión llevaba ya 3 años 6 meses, pero es interesante anotar que hasta ese momento no se había hecho referencia a la *Ordenanza* de 1802 ni al decreto supremo de 6 de julio de 1847, tantas veces citado en tomos anteriores. Para decirlo de una vez, no fueron considerados en momento alguno del proceso de reforma y revisión.

El Libro Copiador Nº 381, se inicia con el Acta de la sesión realizada el 25 de abril de 1873, en la cual se prosiguió con la discusión del tema relacionado con el Tratado 5º, Título 5º. de la *Ordenanza* de 1793 y cinco artículos agregados.

En la sesión del 16 de mayo, comienza la discusión referente a los capitanes de puerto, tema que en la *Ordenanza* de 1793 está considerado en el Tratado 5º. Título 7º, De la Policía General de los Puertos, con 194 artículos. No se puede decir que los temas desarrollados por la Junta siguieran, en esta oportunidad, una correlación exacta con los de esa *Ordenanza*, sino que hubo, mas bien, numerosas innovaciones. Sin embargo, todo indica que no se especificó con claridad el porque de la necesidad de mantener el órgano denominado capitania de puerto, como sí lo consignaba la *Ordenanza* de 1793 en los términos que siguen:

“Art. 1º.- Para la “buena conservación de los puertos y radas, tan importante a la seguridad de mis Fuerzas Navales y del comercio de mis Vasallos”, como recomendada en sus respectivos lugares de éstas Ordenanzas al Capitán General de la Armada, a los Capitanes Generales de los Departamentos, a los Comandantes Generales de Escuadras, y a los Capitanes de todos mis baxeles de guerra, cada uno en la parte que le toca, y para que sean de un verdadero abrigo, así contra los tiempos como contra cualquier insulto del enemigo, con todas las proporciones necesarias para la carga y descarga de pertrechos y mercaderías y habilitaciones de los buques, debe haber en su concurrencia, amarraderos y faenas un orden y “reglas” de que nadie se pueda dispensar.

Art. 2º.- A fin de que éstas “reglas” tengan su cumplido efecto, habrá en cada puerto de Comercio de estos Reinos de Europa, y en los de las “demás partes del mundo” en que me pareciese oportuno igual establecimiento, “un Jefe o Cabo, denominado Capitán del Puerto”, que las lleve a práctica, y vele contra su infracción por cuantos concurriesen al de su cargo”.

Demás esta decir, que la existencia de capitánías de puerto en el Perú, data desde antes de 1793, pero en lo que atañe a esta *Historia Marítima*, los artículos transcritos indican que las “reglas” eran para conservar bien los puertos ofreciendo seguridad, en infraestructura física y administrativa, no sólo a las fuerzas navales sino a todas las actividades del comercio marítimo, y que para garantizar todo ese conjunto de acciones ceñidas a normas, procedimientos y sanciones, se requería de una “autoridad” que las cumpliera, las hiciera cumplir y sancionara a los infractores: el “Capitán de Puerto”, destino considerado como un “premio” en las *Ordenanzas* de 1793, para quien fuese designado como tal y no, como sucediera innumerables veces en todo lo que va de la República, una forma de “castigo” u “ostracismo”. Bueno es hacer notar, también, que este Título de la *Ordenanza* de 1793, hacía referencia a otra aún más antigua.

Evidentemente, el concepto subyacente de capitán de puerto, era el de una cabeza con dos sombreros: 1) al servicio de la seguridad para las

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Fuerzas Navales, y 2) al servicio de la seguridad para los comerciantes; buques mercantes y armadores; gente de mar; locales en tierra; seguridad para la navegación como faros, balizas, cartas náuticas apropiadas; facilidades para la carga, descarga y almacenamiento de ella; escalafones de matrícula de la gente de mar; registro y control de ingresos y salidas de naves; estiba y desestiba de las naves; registro de carga embarcada y desembarcada, y su destino o procedencia; actividades de construcción naval; inspecciones de navegabilidad del buque y embarcaciones; pesca, etc. etc., servicios todos que al satisfacerlos para uno de los sombreros, lo hacía en buena medida para el otro, debido a la comunidad de intereses en cada puerto, que integrados representaban el interés marítimo del Reino y que, más tarde, vendrían a representar el interés marítimo de la República, tan mal comprendido por el Estado y los privados que actuaban en el universo del comercio marítimo, aún hasta nuestros días.

El tema de las capitanías de puerto, que en el proyecto se les denominó en ciertos momentos "Comandancias de Puerto", pero que después en la revisión de 1878 se restituyera a la denominación inicial, tomó desde el 16 de marzo hasta el 22 de agosto, redactándose 205 artículos, lo que da una idea de la vastedad de la reglamentación pretendida para la República en 1873. Sin embargo, el articulado en este aspecto, no alcanzó a definir la razón de la existencia de dicha autoridad; sólo las reglas, hasta el presente.

La Junta continuó con su labor de análisis y reforma de los artículos que correspondían a los temas comprendidos en el Tratado 5º, Títulos 1º, 2º, 3º, 4º, y 6º; y Tratado 6º Títulos 2º, y 3º.

Resulta interesante consignar los diversos toques empleados para ordenar actividades a bordo, aunque no se conozca la melodía, que se consideraba introducir en el proyecto o que probablemente regían. Como en la revisión de 1878, se consignaron nuevamente estos toques y otros más, en esta oportunidad se estima conveniente transcribirlos para su comparación.

<i>Toque</i>	<i>Significado</i>	
	<i>A 1873</i>	<i>A 1878</i>
Diana y oración	Al rayar el alba	Al rayar el día
Llamada y tropa	Zafarrancho de cois	Revista
Tropa	-	Zafarrancho de cois
Marcha regular	Izar el Pabellón	Izar el Pabellón
Llamada	Limpieza de artillería	Limpieza de artillería
Dos redobles	Vestir la gente	Cambiar de vestido la gente
Golpes	-	Para misa
Idem.	-	Para formar y relevar la guardia
Asamblea	Relevo de guardias	Relevo de guardias

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Llamada y llamada	Revista	-
Oración	A la puesta del sol	A la puesta del sol
Retreta y silencio	Para dormir la gente	Para dormir la gente
Generala y calacuerda	Zafarrancho de combate	-
Funeral	-	Zafarrancho de combate
Marcha redoblada	Ejercicio de cañón	Ejercicio de cañón
Tropa	Id. de fusil	-
Alto la marcha	Id. de pistola	Ejercicio de rifle o pistola
Fuego a pie firme	Id. de sable	Ejercicio de incendio
Alto el fuego	Id. de chuzo	Ejercicio de arma blanca
Dispersión	Id. de embarcaciones	Ejercicio de embarcaciones menores
Media generala	Id. de incendio	-
Ataque	Id. de abordaje	Ejercicio de fuego a discreción
Trote	-	Ejercicio de abordaje
Calacuerda	Id. de señales	-
Fagina	Fin de todo ejercicio	Fin de todo ejercicio
Atención larga	-	Distribución de ron
Atención o redoble	-	Para alistar ranchos
Llamada y llamada y tropa	Armar en guerra las embarcaciones	-
Diana y pasos redo- blados y al trote	Desembarco de los tro- zos de abordaje	-

Todo toque iba precedido por !Atención!, y se ejecutaban con corneta o tambor, y además se llamaba a la gente con toques de pito y a la voz. Y entre los honores con pito a bordo, se anotaban los siguientes:

- Para un General (Valm. y Calm.) - Tres pitadas de atención prolongadas, terminadas por dos golpes de pito breves
- Para un Jefe (Capitanes de navío, fragata, corbeta) - Dos pitadas de atención prolongadas terminadas por dos golpes de pito breves
- Para un oficial (Tenientes primero y segundo, alférez de fragata) - Una pitada de atención prolongada terminada por un golpe de pito breve.

Aunque la Junta Reformadora siguió en funciones durante los años 1874, 1875 y 1876, como se ha visto por la relación cronológica de los miembros que la conformaron, no se han encontrado los libros copiadores de las Actas después de enero de 1874.

El Libro Copiador N° 151 registra la sesión de instalación, de la Junta Revisora de las Ordenanzas, el 22 de marzo de 1877, en un salón del local de la Cámara de Diputados, presidida por el contralmirante don Antonio A. de la Haza. Nótese que ya no es una Junta Reformadora sino Revisora, en virtud del decreto supremo consignado en la sesión de dicha fecha, y que en parte sigue:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

“Lima, marzo 7 de 1877

Siendo conveniente y necesario encargar a una Comisión especial la revisión y examen del proyecto de Ordenanzas Navales, reformadas por la Junta creada al efecto el 11 de octubre de 1869, a fin de que este ramo de la legislación patria alcance el grado de perfección que es de desearse en tan importante material y que formule a la vez el de la “parte penal” que las complete; nómbrase para que la compongan, al contralmirante D. Antonio A. de la Haza, como Presidente de ella; a los capitanes de navío D. José R. Carreño, D. Lino de la Barrera y D. Miguel Grau y los de fragata D. Manuel G. Carrillo y D. Manuel A. Villavisencio, como vocales. Como asesores a los Drs. D. Luis Mesones y D. Antenor Arias; y como secretario al teniente D. José Manzanares.

Esta Comisión dará cuenta al Gobierno con el resultado final de sus trabajos, en la oportunidad necesaria para poderlos someter al examen y deliberación del Congreso próximo de 1878.

Dedúzcase los gastos que ocasiona la ejecución de este decreto de la partida botada en el presupuesto general de la República del bienio corriente para los imprevistos del ramo de Marina; y por el Ministerio respectivo gírense las órdenes del caso. Comuníquese a quien corresponda, tómesese razón y archívese. Rúbrica de S.E. *BUSTAMANTE*”.

En la sesión referida, el contralmirante presidente pronunció un discurso registrado en el Libro, y que finalmente resaltaba que con el trabajo a realizar “habremos contribuido en alguna manera a la regeneración de una las más brillantes instituciones de la República”.

Se podrá apreciar que el decreto de creación era del 7 de marzo, y que la instalación se realizaba quince días después. Consta en el Acta, también, que se pediría el reemplazo del capitán de navío D. Miguel Grau por encontrarse ausente. El libro registra que Grau asistió sólo a las sesiones entre el 2 y el 29 de mayo, por haber sido nombrado Comandante General de Marina. Recién en julio de ese año se designaría en su reemplazo al capitán de navío D. Federico Alzamora.

La Junta volvió a reunirse el 27 de marzo, dándose cuenta en el transcurso de la sesión de la remisión, por el Ministerio de Guerra y Marina, del inventario del Archivo de la antigua Junta Reformadora y de los dos tomos manuscritos que debían ser materia de la revisión dispuesta. Consta en el libro que la Junta se reunió 99 veces, entre el 27 de marzo de 1877 y el 26 de febrero de 1878, lapso durante el cual revisó los tomos referidos, aunque en las Actas sólo se registraba el número del artículo revisado que se modificaba, retenía, suprimía, o bien el texto del agregado. Cabe anotar que la Junta revisó 1,501 artículos del primer tomo. El L.C. registra que entre el 19 de agosto y el 9 de setiembre de 1879, se realizaron cuatro sesiones extraordinarias nocturnas, en las que se aprobaron 31 títulos de la parte penal del 3er. tomo.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

La metodología seguida por la Junta Revisora, en esta oportunidad, fue diferente a la anterior, e incluso se implantó un Reglamento Interior, consistente en 16 artículos, para ordenar el debate y la redacción. Para mejor ilustrar sus discusiones, la Junta solicitó y le fueron enviadas periódica y regularmente, libros, publicaciones, órdenes generales, proyectos sobre temas diversos, y los dispositivos legales que se publicaban en el periódico oficial. Pero la Junta no sólo actuó como revisora, sino que en algunos casos absolvió consultas sobre diversos temas que planteaba el Ministro de Guerra y Marina.

La presidencia del contralmirante de la Haza duró hasta julio de 1877, al haber sido designado ministro encargado de la Cartera de Guerra y Marina, de la cual sería titular recién en noviembre del mismo año. El resto del tiempo durante el cual la Junta estuvo activa, lo hizo bajo la presidencia del capitán de navío don J.R. Carreño.

En la sesión Nº 99 del 26 de febrero de 1878 se acordó, en vista de haberse terminado con la revisión del 1er. tomo de las Ordenanzas reformadas, informar al ministerio respectivo e iniciar la revisión de 893 artículos del 2do. tomo, en el lapso de dos meses. También se distribuyó el trabajo para el 3er. tomo, que vendría a ser el "Penal Marítimo para el servicio de la Armada". Era objetivo de la junta tener redactado el 1er. tomo para fines de mayo o comienzos de junio de 1878, lo que en cierta medida se cumplió el 23 de mayo, anotándose a partir de ese momento en el libro copiador, el texto revisado de cada uno de los artículos. La Junta acordó denominar la obra como "Ordenanzas Generales de la Marina Militar del Perú".

A los fines de la estructura orgánica, el Título Preliminar la definía como sigue:

"Art. 1º.- La Marina Militar comprende la Armada Naval y los Departamentos y Apostaderos Marítimos y Fluviales de la República.

Art. 2º.- La Armada Naval se compone de Escuadras, Divisiones y Buques sueltos.

Art. 3º.- Departamento es el territorio marítimo o fluvial comprendido en la jurisdicción de un Comandante General. Las dependencias de un Departamento son: Mayoría de Ordenes; Comandancia de Arsenales; Depósito Hidrográfico; Comandancia Principal de Milicias Navales; Comandancia de Apostaderos; Capitanías de Puerto; Escuelas Navales; Factorías Navales; Brigadas de Marina; Comisaría de Hacienda de Marina; Auditoría de Marina; buques sueltos y pontones.

Art. 6º.- En cada Departamento, Escuadra o División independiente habrá una autoridad superior con el Título de Comandante General.

Art. 7º.- Los Apostaderos que dependen directamente del Ministerio de Marina no están comprendidos en la jurisdicción de ningún Departamento Marítimo o Fluvial.

Art. 64º.- El Supremo Gobierno determinará la circunscripción jurisdiccional de los Departamentos de Marina.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Art. 66º.- Tendrá [El Comandante General] mando general en su Departamento y todos los que le estén subordinados obedecerán sus órdenes concurriendo a la ejecución de éstas etc.

Art. 68º.- Las Brigadas de Infantería de Marina acuarteladas en el Arsenal... bajo la dependencia del Comandante General.

Art. 316º.- La Mayoría de Ordenes del Departamento es el conducto por el cual el Comandante General imparte sus órdenes a todas sus dependencias”.

Como se puede apreciar del texto del art. 3º: había un avance en el sentido de que en el Departamento se incluían órganos que antes no lo habían estado, como Escuelas, Factorías.

El 31 de agosto de 1878 se acordó remitir al Ministerio de Guerra y Marina, los títulos revisados, e iniciar el tema de las Milicias Navales. Al respecto, en la sesión del 3 de setiembre de 1878, se asentó en libro:

“Art. s/n.- El Comandante en Jefe de las Matrículas Navales tendrá la clase de capitán de navío y será nombrado por el Supremo Gobierno a propuesta del Comandante General del Departamento.

Art. s/n.- Le estarán inmediatamente subordinados en todo lo concerniente a las matrículas navales los Comandantes Principales de las Matrículas en que esté dividido el litoral de su Departamento Marítimo.

Art. s/n.- El Comandante en Jefe de las Matrículas Navales tendrá la Oficina de su Despacho en el Arsenal; y propondrá al Comandante General un oficial de marina para secretario y el número de amanuenses que requiera las necesidades del servicio.

Art. s/n.- Cuando reciba orden del Comandante General de Marina pedirá a los Comandantes Principales de matrículas los individuos que corresponda servir en las dependencias de Marina”.

En la sesión del 7 de setiembre de 1878, se dio cuenta de la entrega al Ministerio de Guerra y Marina del 1er. Tomo de las Ordenanzas. Se habían dedicado 5 meses a su revisión. El 14 de noviembre de ese año se terminó la revisión del Título: Ascensos y Premios del 2º Tomo, remitiéndose al Ministerio respectivo.

El Libro Copiador Nº 384, es el Libro de Actas Nº 2 de la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales, y comprende desde el 20 de julio 1878 al 12 de agosto de 1880, según encabezamiento. Como se puede apreciar, hay una aparente duplicidad en fechas entre los libros 151 y 384 por el lapso del 18 de julio de 1878 al 14 de noviembre del mismo año, mas no en los temas registrados, que fueron distintos. El L.C. Nº 384 consigna un total de 111 sesiones. A los fines de la estructura orgánica, definía así las Matrículas:

“Art. s/n.- Las Matrículas Navales son formadas de todos los individuos residentes en las costas, territorios fluviales, e islas, que ejercen alguna industria y profesión marítima en sus distintos ramos.

Art. s/n.- Tomarán los nombres de los Departamentos políticos en toda la extensión del territorio respectivo y estará cada una de ellos bajo la autoridad de un Jefe de la Armada en la denominación de Comte. Principal.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Art. s/n.- Las Matrículas departamentales se dividirán en Partidos que tomarán la denominación de los puertos principales que se designasen en la extensión de costa o territorio fluvial que corresponda a cada Provincia, y estarán bajo la autoridad de un Jefe de la Armada con la denominación de Comte. los cuales dependerán del Comte. Principal respectivo.

Art. s/n.- Los Comtes. de Matrícula serán los mismos Capitanes de Puerto, quedando sujetos en las funciones del ramo, a lo que se señale en este Código.

Art. s/n.- Las Matrículas Navales se componen de los gremios siguientes: maestranza, fleteros, lancheros, pescadores, cargadores, tasqueros y estibadores”.

Conviene resaltar, sin embargo, el concepto que se tenía del servicio naval que los matriculados deberían prestar en los buques y dependencias de la Armada arrastrado de la legislación española, y que se refleja en el texto de los artículos siguientes, pero que en la práctica no había funcionado, como se habrá notado de las angustias por falta de personal de que se ha dado cuenta en el volumen 2 tomo IX. Así en la sesión del 10 de octubre de 1878 se consignaba:

“Art. s/n.- Son deberes de los que componen las matrículas navales, servir en los buques de la Armada y demás dependencias de Marina por el término de dos años en los primeros y de tres en las últimas por una sola vez.

Art. s/n.- Todos los matriculados que cumplido su tiempo de servicios, continúen voluntariamente prestándolos por uno o mas períodos iguales, tendrán gratificación de dos sueldos de su última clase al vencimiento de cada período.

Art. s/n.- Es permitido a los matriculados el hacerse reemplazar en el servicio que les toque.

Art. s/n.- En tiempo de guerra nacional están obligados a servir cuando se les ordene...”.

En la sesión del 30 de noviembre de 1878 se dio por terminada la revisión del 2º Tomo, citándose para el 12 de diciembre a fin de iniciar aquella de los trabajos realizados por las comisiones encargadas de formular las bases de la parte penal. Realizada dicha sesión, se acordó enviar al Ministerio el 2º Tomo revisado y el original que había servido de base para el trabajo, y en la sesión del 19 de diciembre, el presidente de la Junta dio cuenta del agrado del Presidente de la República por la labor cumplida.

El 2 de enero de 1879 se inicia la revisión de la parte penal, acordándose provisionalmente llamarla “Leyes Penales” [Marítimas], de aplicación sólo para los marinos de la Armada. El 4 de setiembre de 1879, termina la revisión de la 1ª Parte de las Leyes Penales, remitiéndosela al ministerio el 18 del mismo mes, en tanto que la Junta proseguía con la discusión y redacción del Código de Procedimientos y de un Tribunal de Apelaciones. El encargo referente a la parte penal concluyó el 12 de agosto de 1880, enviándose al Supremo Gobierno el tomo correspondiente, dando así por terminada las labores de la Junta creada en marzo de 1877, luego de transcurridos dos años dos meses, de los cuales un año corresponde al período de la guerra.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Como se podrá apreciar, la Junta Revisora de las “Ordenanzas Generales de la Marina Militar del Perú”, continuó esforzadamente sus funciones en plena guerra con Chile. Una de los actos derivados de esta situación fue que, a partir de febrero de 1879, la Junta pasara a depender del Director de Marina, cargo que respondía al nuevo arreglo del Ministerio de Guerra y Marina. Recuérdese que cada vez que hubo un conflicto externo surgía este órgano, que se interponía al Ministro y superponía al Comandante General de Marina. Algunos de los miembros de la Junta fueron designados para desempeñar funciones colaterales, como se indican a continuación:

- Por decreto supremo del 26 de mayo de 1879, el capitán de navío D. Lino de la Barrera, es nombrado Jefe de la artillería de a mil, a barlovento del Callao.
- En junio de 1879 el capitán de navío D. Federico Alzamora es designado Jefe del Detall de las baterías del Callao.
- El 6 de noviembre y 4 de diciembre, respectivamente, se asignan funciones extras, en el Ministerio de Guerra y Marina, a los capitanes de navío D. José R. Carreño y J.M. García.
- El 15 de enero de 1880 el capitán de fragata D. Neracio Coronel Zegarra es trasladado a la Secretaría de Marina, como Jefe de la Sección del personal; la nueva Secretaría de Marina sustituye al Ministerio de Guerra y Marina, primer intento hacia un Ministerio de Marina.
- En febrero de 1880 el capitán de navío D. Enrique Carreño es nombrado Comandante del Fuerte Ayacucho en el Callao.
- En agosto de 1880 el capitán de navío D. Nicolás Portal es designado Capitán de puerto de Pisco y Comandante Principal del Tercio Naval de Ica.

Como se puede apreciar, si bien era importante contar con Ordenanzas Navales modernas y adaptadas al Perú, ellas pesaron más en la balanza del Supremo Gobierno que la nefasta guerra de 1879 en pleno desarrollo, que demandaba el concurso de todos los marinos a tiempo completo, poniendo en evidencia la negligencia con que se encararon los aspectos de la seguridad nacional para esa contienda.

3.2. LA ULTIMA JUNTA REVISORA

Los resultados de los trabajos realizados por la Junta Reformadora primero y la Junta Revisora después, sirvieron de base para que, finalmente, la Junta Calificadora de Marina revisara, durante 1885 y 1886 esos proyectos, en especial los artículos redactados por la última Junta Revisora, y no los de un Código Naval inexistente. Las observaciones y modificaciones se anotaron en los últimos dos libros copiadores anteriormente glosados, que

EL PODER NAVAL EN TIERRA

abarcan desde 1877 a 1880. El proceso culminó con el envío al Congreso y aprobación de la ley siguiente:

“El Congreso de la República Peruana

Considerando:

Que es generalmente reconocida la necesidad de reformar las Ordenanzas de la Marina Militar, en consonancia con la Legislación de la República.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único.- Apruébase el *Código de la Marina Militar*, formado por las Comisiones nombradas al efecto en los años 1877 y 1885, y que fue remitido por el Supremo Gobierno.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario para su cumplimiento.

Dado en la Sala de sesiones del Congreso, en Lima, a 25 de octubre de 1886.

F. GARCIA CALDERON

Presidente del Senado

ELIAS MUJICA

Secretario del Senado

ALEJANDRO ARENAS

Presidente de la Cámara de Diputados

DANIEL DE LOS HEROS

Secretario de la Cámara de Diputados

Lima, octubre 30 de 1886

Por tanto:

Mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.- Rúbrica de S.E.- *BORGONO*”.

El contralmirante Antonio de la Haza, que en 1885 presidiera la Junta Calificadora, y también durante corto tiempo la Junta Revisora de 1877, estimó conveniente rendir tributo a los que habían hecho la última revisión, y elevó al Director de Marina, en el Ministerio de Guerra y Marina, la comunicación que sigue:

“Lima, noviembre 5 de 1886

Señor Capitán de navío Director de Marina

Aprobado por el Congreso el Código Militar de la Marina del Perú, y debiendo promulgarse la Ley para que sea puesto en práctica, considero de justicia que el Supremo Gobierno conozca el personal de los señores Jefes que han trabajado la última revisión, para que, si lo tiene a bien, se consigne sus nombres en la resolución que precede al contenido del citado Código, llegada que sea la vez de que obtenga la respectiva publicación.

Con tal motivo tengo el honor de acompañar a US una relación nominal de los señores Vocales y Asesor, que han actuado en las labores constantes de la reforma que dejo mencionada”.

Sobre esta comunicación recayó la resolución siguiente:

“Lima, noviembre 29 de 1886

Visto el anterior oficio y teniendo en consideración que la Ley de 30 de octubre último manda promulgar y poner en vigencia el Código Naval, para el servicio de la Marina de Guerra Nacional y sus dependencias, trabajo encomendado a una Junta de Jefes de la Armada; y que habiéndose dicho Código aprobado en su totalidad por ambas Cámaras del Cuerpo Legislativo, es justo que figuren en él los nombres de todos los que han llevado a cabo su formación; se resuelve: que en las primeras páginas

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

del Código Naval se consignen la citada Ley de 30 de octubre de 1886, el oficio que antecede, y a continuación el presente decreto seguido de la relación que se acompaña a dicho oficio en la que se expresan la clase y nombre del Oficial General y demás Jefes y Asesor que han trabajado en formular y revisar el indicado Código.- Regístrese, comuníquese y archívese.- Rúbrica de S.E.- *TORRICO*.

Relación nominal del Oficial General, Jefes y Asesor que han trabajado en las labores de la reforma del *Código Naval Militar del Perú*.

Presidente

Contra-Almirante D. Antonio A. de la Haza

Vocales

Capitán de Navío D. José R. Carreño

id.	id.	Ramón Azcárate
id.	id.	José María García
id.	id.	Manuel Villar
id.	id.	Hercilio Cabieses
id.	id.	Amaro G. Tizón
id.	id.	Lino de la Barrera
id.	id. gdo.	Emilio Díaz
id.	de fragata	Antonio C. de la Guerra

Asesor

Doctor D. Antenor Arias

ANTONIO A. DE LA HAZA”.

Como el trabajo de la Junta Revisora de 1877 se basara en aquel realizado por la Junta Reformadora de 1869, es que se ha estimado conveniente consignar en páginas anteriores la relación de la totalidad de Jefes, Oficiales y Asesores que contribuyeron en su oportunidad a formar el nuevo *Código de la Marina Militar del Perú*, cuyo texto se puede consultar en el Instituto. El Código, en realidad, fue impreso en 1890, pero siempre podrá decirse que es a partir de 1886 cuando en la Marina peruana ya no regirían más las *Ordenanzas* de 1793, [aunque se mantuvo mucho de su espíritu]; ni las de 1802, ni el decreto supremo de julio de 1847, ni otros dispositivos legales que se le oponían. Para llegar a esta nueva situación habían transcurrido 65 años. Tuvo vigencia este Código hasta las primeras décadas del siglo XX.

El Cuadro III intenta graficar la estructura orgánica de la Marina en base al Código de 1886, que se considera representa quizás el 90% de la realidad, pues en esa década no hubo Comandancia General de Marina pero si Dirección General de Marina, y Comandancia General de la Escuadra; y cada vez que se restablecía la Comandancia General de Marina se suprimía la de la Escuadra. Es de esperar que algún acucioso investigador pueda establecer organigramas a intervalos mas frecuentes. En fin, los cuadros que se han elaborado buscan facilitar el entendimiento de la exuberante creación y supresión de órganos, que sólo puede llevar a una conclusión:

la falta de un objetivo político permanente que demandaba, para lograrlo, la organización estable de todos los elementos humanos y materiales de la Marina.

B. LOS ELEMENTOS DE APOYO EN TIERRA

1. LA FACTORIA DE BELLAVISTA

Corresponde tratar, ahora, de la infraestructura en tierra. En el volumen 2 del Tomo VIII, Romero describe con precisión todo el desarrollo material y de personal de este importantísimo elemento de apoyo de las fuerzas navales, así como la ejecución de las numerosas y variadas obras que realizara para el Ejército, dependencias del Estado y particulares en el lapso respectivo.

En 1867, antes de producirse el cambio de gobierno, había sido designado Superintendente de la Factoría Nacional de Bellavista, en reemplazo del capitán de navío graduado D. José María García que pasó a la Mayoría de Ordenes, el de igual clase D. José Rosendo Carreño. El establecimiento, según el reglamento vigente, estaba bajo la dependencia del Comandante General de Marina, contralmirante D. Antonio A. de la Haza.

Es, pues, en esa circunstancia, que el Superintendente de la Factoría Nacional eleva, en febrero de 1868 una comunicación al Comandante General de Marina, mediante la cual hace una breve descripción histórica del establecimiento, la situación por la que atraviesa, y la necesidad de actualizar su reglamento de organización y funciones. Por venir de la pluma del propio protagonista, se reproduce a continuación el texto de dicha comunicación.

“Creada la marina de guerra a vapor, se plantificó esta Factoría, como un elemento indispensable con que debía contar el Gobierno para la recorrida de las máquinas de los buques y otras exigencias del servicio general. Se dictó en consecuencia el primer reglamento con fecha 28 de abril de 1852, cuando las labores eran demasiado exiguas, por contarse solamente el vapor *Rímac*, ocasionando los trabajadores un gasto semanal al erario, de doscientos a trescientos pesos, que ha ido gradualmente aumentándose hasta mil quinientos o dos mil, en proporción al crecido personal con que hoy se hace frente en las diversas oficinas y talleres a las vastas y variadas atenciones del considerable material que posee el Estado en diez bajeles de diversos portes, fuera de buques menores, torpedos [botes torpederos], que prestan útiles faenas de continuo.

Como el diminuto reglamento aludido, que esta vigente hoy, no es aplicable a las condiciones amplias en que se halla la Factoría, y carece además de muchas prescripciones que normen los procedimientos de su contabilidad y dirección en todos los ramos, a causa de haberse abolido el que dio el titulado gobierno último, en 7

EL PODER NAVAL EN TIERRA

de enero del ppto. año, considero de importancia y precisión el que se nombre una Junta de cinco miembros idóneos, entre Jefes de la Armada y del Cuerpo Político, para que formule un proyecto de nuevo reglamento, bajo de discusión apropiada, tomando parte en ella el Superintendente que ejerza las funciones en la fecha por hallarse familiarizado con los inconvenientes y tropiezos que ha advertido, y que pueden servir de datos seguros para la adopción de lo que se consigne últimamente en definitiva conclusión”²⁸.

El Comandante General de Marina, al tramitar la comunicación de Carreño, apoyó la petición sobre la junta, manifestando a su vez que remitiría en su oportunidad, al Supremo Gobierno, el proyecto de reglamento a que llegase la junta. A pesar de este buen propósito reiterado, habrían de transcurrir cuatro años más para la promulgación de un nuevo reglamento, como se verá mas adelante.

Por otro lado, Romero señala que ya en 1864 se habían presentado problemas con el pago de las remuneraciones al personal nacional y extranjero de la Factoría²⁹, lo cual se repetía en 1868. Así, Carreño, en febrero de este año, daba cuenta que los operarios estaban insolutos desde hacía cinco semanas, demora que calificaba de odiosa, y que esa situación era de las mas difíciles que se habían presentado desde que asumiera la dirección de la Factoría, agregando que ello acarrea un “inmenso perjuicio de los trabajadores, y con mengua del crédito que debe sostenerse en un establecimiento destinado a prestar los más útiles servicios; y si no se atiende de algún modo a tan apremiantes necesidades, no se puede exigir regularidad, ni exactitud en el desempeño de las obligaciones que están encomendadas a ésta dependencia”. Concluía solicitando al Comandante General recabar del Supremo Gobierno un remedio eficaz para lo sucesivo, “a fin de que los pocos adelantos que hoy hacen honor al establecimiento, no desaparezcan por la falta de un pago que debe hacerse con preferencia a cualquier gasto”. El Comandante General, solicitó al ministro tratase el tema con el Ministro de Hacienda, para resolver el asunto sometido a su consideración³⁰. Esta situación se repetiría varias veces en el lapso de 1870-1879, conforme se irá haciendo notar sucesivamente. Sobresaldrá siempre, el interés por el bienestar de los operarios.

En términos generales, los problemas de personal no sólo se limitaron a retrasos en el pago de remuneraciones, sino también en el abandono de destino por parte de algunos operarios extranjeros, que rompiendo el contrato, regresaban a su país, o emigraban a otra ciudad peruana con mejor remuneración. También, en 1868, durante una epidemia fallecieron cuatro operarios ingleses.

Como dato interesante se da, a continuación, la relación de Superintendentes que dirigieran la Factoría en el lapso de 1867-1879:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

1867/feb./1868	Capitán de navío			D. José R. Carreño
3/mar./1868	id.	id.	gdo.	D. Juan M. Fanning
29/set./1868	id.	id.	id.	D. Amaro G. Tizón
14/ago./1872	id.	id.	id.	D. Gregorio Casanova
13/jun./1876	id.	id.		D. Federico Lara

Como se podrá apreciar, recién a partir del nombramiento de Tizón, se lograría una estabilidad en la dirección de la Factoría, que coincide con el inicio de la primavera constitucional iniciada con el coronel José Balta. Al comenzar la guerra con Chile y durante ella, Lara siguió de Superintendente.

El Comandante General de Marina, al tramitar la memoria de Carreño de marzo de 1868, al cesar en el cargo, tuvo un gesto gentil y fraterno, pues decía al ministro, que al haber sido llamado a licencia indefinida, debería organizar su expediente al efecto, pero que mientras esto hacía y obtenía su cédula, transcurriría un tiempo que excedería al en que habría de pasarse la revista de Comisario en el Departamento. En consecuencia, Carreño no recibiría el haber que le correspondería por el mes; pero como su tiempo de servicio sobrepasaba de treinta años, se le debía declarar sueldo íntegro, así que bien pudiera, sin gravar al erario, decía la Haza, pasar su revista como agregado en el Departamento, "si VS. atendiendo las razones expuestas se sirva resolverlo así; teniendo además en consideración los servicios que este Jefe ha prestado y su buen comportamiento en el desempeño de ellos". Esta sugerencia de de la Haza, era completamente comprensible, pues en época anterior había estado en la situación de indefinido y bien sabía lo que ello significaba. El ministro Diez Canseco, aprobó lo sugerido por el Comandante General, expresándole al mismo tiempo, que "el Gobierno estima el interés que el capitán de navío Carreño ha demostrado por el adelanto de ese establecimiento y exprésese que el Gobierno atenderá este nuevo mérito"³¹. Posteriormente, Carreño sería llamado nuevamente al servicio.

Por su parte, el capitán de navío Juan Fanning, informaba al asumir la Jefatura, que "por la primera vez ha formado mi antecesor el señor capitán de navío D. José R. Carreño, un extenso inventario de las existencias, pero como los documentos de esa naturaleza tienen que sufrir las reformas que el tiempo y las labores diarias hacen precisas, este ha variado notablemente durante todo el tiempo que lo ha manejado. En tal supuesto, daré cuenta a esa Comandancia en una copia exacta, luego que se haya confeccionado su conclusión"³². Recién en 1872 se cumpliría con el envío referido.

Romero refiere que la Factoría fabricó piezas de artillería para el Ejército. Los experimentos, sin embargo, como una muestra de lo que hoy se conoce



Capitán de navío AMARO G. TIZON
Superintendente de la Factoría Naval de
Bellavista, entre 1868-1872. (Reproducida del:
Archivo Fotográfico del Instituto de Estudios
Histórico-Marítimos del Perú).

como Investigación, fueron un poco más adelante, y es así como en marzo de 1868 el Comandante General de Marina, tramitaba ante el ministro respectivo, una solicitud del Superintendente para que una "Junta de Jefes científicos y de Ingenieros Militares, examinaran un cañón de bronce rayado de retrocarga, esto es, con cierre en la culata, tipo prusiano, cuyo prototipo había sido diseñado por el maestro modelero D. Federico Funck. Fanning elogiaba la obra por su perfección y porque reunía los últimos adelantos prusianos, amén que estimaba debían adaptarse para nuestra artillería.

Las características de este prototipo eran: calibre 6.3 cms., retrocarga, peso total 240 libras, carga de impulsión 6 onzas de pólvora, proyectil de 6 libras de peso. El ministro dispuso fuera enviado a Lima para su reconocimiento³³. Hasta junio de 1872 no hay registradas mas noticias sobre este asunto. En efecto, en este mes, Fanning daba cuenta de la historia relacionada con el cañón, como ya se ha visto, y de otros datos más contenidos en un expediente, que culminó con una decisión del ministro de 2 de julio de 1872, disponiendo la transferencia permanente del cañón al Museo de Artillería para exhibición e instrucción³⁴.

Se ha visto que en 1866, durante la Dictadura de Prado, con el objeto de modernizar el reglamento de la Factoría, se nombró una junta de cuyo trabajo resultó un reglamento. A su vez, Carreño solicitó otra junta que no llegó a conformarse. ¿Porqué hizo Carreño tal pedido? La respuesta está en el requerimiento que, oportunamente, planteara Fanning en marzo de 1868. Con este motivo, remitió al Comandante General de Marina los ejemplares de cada uno de los dos reglamentos que habían regido la administración de la Factoría, esto es, el primero desde su creación hasta 1866, y el otro entre 1866 y 1868, pero que fuera declarado sin valor al renunciar Prado, haciendo revivir el primero de ellos. Fanning recalca, con razón, que el reglamento primitivo no satisfacía las nuevas necesidades de la Factoría, ni aseguraba el ambiente en que debía desarrollarse. Señalaba, asimismo, que "sus empleados, contabilidad, dependencia, operarios y aprendices se hallan en condiciones muy distintas de las que antes tenían; su movimiento se ha arreglado o a disposiciones particulares o a la costumbre y apenas se presentan casos que están determinados en sus prescripciones". Por otro lado, el reglamento que mandase cumplir la Dictadura, a mas del vicio que llevaba en sí, tenía según Fanning, vicios notables por una parte y disposiciones inconvenientes por otra, sirviendo sólo para que de él se tomase lo que fuera mas racional. Eran esos los motivos por los que Fanning solicitaba se nombrase "una Comisión de Jefes ilustrados para que formule un proyecto de reglamento amplio, que conduzca esta dependencia por las vías del progreso y satisfaga en lo posible todas sus exigencias"³⁵. El Comandante General tramitó este pedido al Ministro con opinión favora-

ble, insistiendo en el nombramiento de una "Junta de Jefes idóneos" para estructurar el reglamento, adjuntándole dos números de *El Peruano*, en los que aparecían los citados reglamentos³⁶.

A las pocas semanas de haberse establecido el gobierno constitucional del Presidente Balta, y con el coronel Juan F. Balta como Ministro de Guerra y Marina, se expidió una resolución con fecha 3 de setiembre de 1868, por la cual la Factoría pasaba a depender de dicho ministerio. A los pocos días de ello, asumió la Superintendencia el capitán de navío don Amaro G. Tizón.

Respecto a la dependencia de la Factoría, el contralmirante D. Francisco Forcelledo, nuevo Comandante General de Marina, estimó conveniente solicitar al Ministro su reconsideración, "a fin de que el servicio que presta ese establecimiento, no se descentralice de este Departamento, causando perturbación y rémora perjudicial a las operaciones". El ministro contestó confirmando que la decisión no era de carácter transitorio, y que mas bien el Comandante General le indicara los tropiezos que notase por su adopción³⁷. De que era una rémora lo era, y ello se nota en la tramitación de documentos, como por ejemplo, el pedido de materiales para la producción de la Factoría, que con la nueva disposición tenía que enviarse al Ministerio de Guerra y Marina vía Comandancia General, regresaba después a la Comandancia General para su valorización en plaza, y de nuevo remisión al Ministerio para el libramiento respectivo, a diferencia del procedimiento anterior, en que la Comandancia General lo remitía al ministerio ya valorizado. Ni que decir, de los trabajos.

Respecto a la economía de la Factoría ella había resultado reforzada con la ejecución de trabajos a particulares. Así, por ejemplo, en el informe que elevase el Superintendente al ministro relativo a las obras realizadas para particulares durante 1870, se daban detalles de los clientes, por meses, descripción del trabajo y sus importes, observándose que el monto total ascendió a 11,188.45 soles³⁸. Lógicamente, esas obras demandaban una planilla mayor de operarios, cuyo costo le preocupaba al Supremo Gobierno, y de ahí la disposición emitida por éste en diciembre de 1871, prohibiendo que la Factoría realizara obras para particulares, debiendo ocuparse sólo de las del Estado, con el fin de reducir el número de operarios y consecuentemente costos³⁹.

Esta decisión se basó, probablemente, en un informe del Comandante General, por entonces el capitán de navío Manuel J. Ferreyros, en octubre de 1870, a raíz del problema planteado sobre si la Factoría debía realizar o no trabajos para particulares, su rentabilidad, preocupación por la formación de mano de obra especializada, alistamiento de los buques de la escuadra, reducción de costos frente al ambiente especulativo de los par-

ticulares y además sobre el arrendamiento a particulares y las modificaciones que se formulaban para modificar el reglamento⁴⁰. Por su importancia, concepción empresarial, y enérgica defensa para que la factoría continuase bajo la dependencia de la Marina que, de no haber seguido así, cabría preguntarse ¿que habría sucedido al estar en manos privadas en los meses previos a la guerra, cuando se demandó un esfuerzo considerable en el acondicionamiento de los buques de la Escuadra, en medio de un esquema industrial y comercial especulativo? Felizmente todos los gobiernos respetaron esa continuidad en cuanto a la propiedad de la Factoría.

En noviembre 9 de 1875, se promulga una resolución suprema, referida al costo de las diversas obras que ejecutaba la Factoría para el Estado, y cuya parte resolutive decía:

“Que en dicha Factoría se construyan todas las obras que se necesiten para el servicio público, previa orden del Ministerio del Ramo a que pertenece ese establecimiento; debiendo para el efecto dirigirse a él los pedidos de los demás Ministerios y dependencias por las diversas obras que necesiten, a fin de que ejecutadas estas, el de Guerra y Marina de aviso a los demás del gasto que hayan causado y se ordene por estos el pago, con cargo a las partidas de sus propios presupuestos; para lo cual el Superintendente de ese establecimiento elevará la cuenta de todas las obras que desde la fecha en adelante entregue para otras dependencias que las de la Marina. Comuníquese y Regístrese.- Rúbrica de S.E.- *FREIRE*”⁴¹.

Conociendo el problema fiscal, que producía tantos trastornos para la adquisición de materiales y pago de la mano de obra por los trabajos realizados para la Marina, fácil es imaginarse que los demás ministerios tenían el mismo problema, es decir, retraso en el abono del costo de las obras y descrédito para la Factoría.

El ministro Balta, en su *Memoria* de 1870 al Congreso, se hacía eco de lo expresado anteriormente por Ferreyros, y expresaba además la necesidad de un nuevo reglamento, contratar un Director de obras y reubicar la Factoría en otro lugar para instalar la maquinaria adquirida⁴².

Los dos primeros requerimientos se materializaron, mas no así el tercero, pues la Factoría permaneció en Bellavista por muchos años más, pero superando en algo la incomodidad como se verá mas adelante.

El único Inventario de la Factoría Nacional, en el lapso de este Tomo, con valorización del terreno, edificios, máquinas, herramientas, materiales y muebles, al 31 de octubre de 1871, fue elevado al Ministerio de Guerra y Marina en enero de 1872, que arrojaba un patrimonio de 329,266.07 soles⁴³.

El nuevo reglamento orgánico fue promulgado el 7 de febrero de 1872⁴⁴, por el Presidente Balta siendo ministro Gutiérrez. El reglamento constaba de 79 artículos, dividido en las Secciones que siguen: Sección 1ª Del Superintendente; Sección 2ª Del Director de Obras; Sección 3ª De los Talleres; Sección 4ª De los Aprendices; Sección 5ª Del Inspector de Talleres;

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Sección 6ª Cuentas de Caja. Deberes del Contador; Sección 7ª Del Tenedor de Libros; Sección 8ª Del Guarda-Almacenes; Sección 9ª Del Auxiliar del Guarda-Almacenes; Sección 10ª De la Junta Económica; y Disposiciones Generales. De la lectura de este reglamento es pertinente resaltar que:

1. La mayor parte de los trabajos que realizaba dependían directamente del Ministerio de Guerra y Marina en cuanto a su servicio directivo y económico; y del de Hacienda y Comercio en todo lo referente a la contabilidad y examen.

2. El Comandante General de Marina podía entenderse directamente con el Superintendente pero sólo en los casos de trabajos urgentes de los buques de la Armada.

3. Se fijaban la planta de personal y sueldos como sigue:

<i>Cargo</i>	<i>Sueldo</i>
1 Superintendente	2,688 soles al año
1 Director de Obras	según contrato
1 Contador	1,200 soles al año
1 Tenedor de Libros	960 soles al año
1 Guarda-Almacenes	840 id. id.
2 Amanuenses	480 id. id.cada uno
1 Inspector de Talleres	600 id. id.
1 Auxiliar de Guarda-Almacenes	480 id. id.
1 Portero	360 id. id.

4. El Jefe de la Factoría sería un Jefe de la Armada, con el título de Superintendente, al que se le conferían hasta diez atribuciones que tenían que ver con la dirección y administración, control y producción; el envío de los estados financieros; la responsabilidad de la disciplina y orden interno; la evaluación de los aprendices mediante exámenes; la fijación del salario de los operarios eventuales y aprendices.

5. El Director de Obras sería un Ingeniero mecánico idóneo en todo sentido, a tiempo completo y dedicación exclusiva, nombrado por el Gobierno. Tendría bajo sus órdenes a todos los Talleres, oficiales, operarios y aprendices.

6. Los siete talleres serían: Dibujo; Modelería; Fundición de hierro, cobre y bronce; Maquinaria; Cobretería y plomería; Herrería; y Calderería. Se podrían aumentar con aprobación del Gobierno, previo estudio.

7. Para ser aprendiz se requería: ser peruano de nacimiento; tener de 13 a 18 años de edad; buena conducta; saber leer y escribir y conocer las cuatro operaciones aritméticas; gozar de buena salud y robustez para el trabajo. Para ingresar como aprendiz se debía presentar una solicitud al Gobierno, acompañada de un informe del Superintendente. Tendrían preferencia los hijos de los individuos que hubieran servido en la Armada o sus dependencias. El salario del aprendiz sería de 0.50 de sol al día. Se le establecían sus funciones, debiendo rendir un examen anual ante la Junta Económica, y otro general cada cinco años.

8. El Inspector de Talleres sería nombrado por el Gobierno y dependería del Superintendente.

9. El Contador sería el Jefe encargado de la cuenta, responsable de los fondos de caja y de todas las operaciones de contabilidad de la Factoría, no pudiendo asumir su cargo mientras no presentase una fianza de 6,000 soles.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

10. La Junta Económica estaría compuesta por: El Superintendente, que la presidiría; el Contador; el Director de Obras y el Guarda-Almacenes, con el Tenedor de Libros como Secretario, que llevaría el respectivo Libro de Actas. Entre sus funciones estarían: acordar las bases para contratar operarios fijos; velar porque la Factoría tuviese en sus almacenes los materiales necesarios para las obras; formular los pedidos que debían hacerse al exterior “para evitar la falta de ellos y lo gravámenes que resultarían al Erario, si verificase su compra en almacenes particulares”; la determinación del precio de los trabajos ejecutados por concepto de mano de obra y materiales; economizar en lo posible en los gastos de la Factoría; la proposición de medidas para el progreso del establecimiento; acordar la venta de materiales, herramientas, obras, y máquinas inútiles, evitando gastos innecesarios dando cuenta al ministerio; acordar los trabajos de conservación y mejoría de la Factoría; y “acordar las cantidades que deberían cobrarse a las personas empleadas en el establecimiento, que por mala dirección, ignorancia o descuido, ocasionen en su trabajo pérdidas al Fisco, dando cuenta al Gobierno si el caso fuese notorio”.

11. Entre las Disposiciones Generales estaban:

- Jornada de trabajo durante todo el año de Lunes a Viernes entre las 7h a.m. y las 5h p.m., y el Sábado de 7h a.m. hasta las 4h p.m., para permitir el pago y aseo del establecimiento.
- El abono de los jornales extraordinarios a oficiales y aprendices se haría como sigue:

	<i>En la Factoría</i>	<i>A bordo</i>
Domingos	jornal y medio	doble
Los demás días	un jornal	uno y cuarto
En las noches	jornal y medio	doble del jornal del día en la Factoría

- El pago por horas de trabajo se haría en proporción al salario fijado por la Fábrica y el trabajo a jornal sería por nueve horas.
- El Ministerio de Hacienda dispondría la entrega, el primer día de cada mes, de la cantidad de 3,000 soles, equivalente al importe aproximado de sueldos y jornales, para que en ningún caso se demorase su abono.
- Los artículos recibidos directamente de Europa se pasarían al Contador, quien con la copia de la factura, el valor del flete contratado y los gastos por descarga y conducción a la Factoría, formaría el precio de esos artículos, que serían verificados por la Junta Económica.
- En el Art. 75 se especificaba que “el individuo contratado de la Factoría que fuese sorprendido o acusado de haber sustraído materiales o herramientas, será separado inmediatamente, previo acuerdo de la Junta Económica y sometido a la Justicia ordinaria. Los operarios eventuales que cometieren igual delito, serán puestos a disposición de la misma autoridad”.
- En el Art. 76 se especificaba que a “los operarios o aprendices que en trabajos de la Factoría, sean maltratados por las máquinas o aparatos e inutilizados temporalmente para continuar sus labores, se les abonará medio haber a los primeros y haber íntegro a los segundos por el término de sesenta días; y en adelante serán preferidos para ocupar en el establecimiento las colocaciones en que puedan ser útiles”.

Era un reglamento cuasi perfecto, pues no sólo contenía todas las disposiciones para la buena administración en todo sentido, sino también las normas laborales en relación al trabajo, remuneraciones, faltas y castigos, y compensación por accidentes de trabajo. No se han ubicado las normas complementarias internas que se debieron dictar para cumplir con este reglamento, que derogó a todos los anteriores. Esta organización, con buena dirección y mano de obra, mas su excelente infraestructura, permitió llevar a un grado de alistamiento satisfactorio a las fuerzas navales al comenzar la guerra, realizando también trabajos para las baterías de tierra y artillería del Ejército. Antes de esa guerra, la falta de recursos económicos atentó frecuentemente, como se ha visto, contra una mayor productividad. No en vano manifestaría Grau en su *Memoria* de enero de 1878, a pesar de su discrepancia sobre la dependencia de la Factoría, que:

“Se puede apreciar su importancia por las relaciones que tienen sus labores con la Escuadra, siendo evidente que la conservación material de ésta, en su mayor parte dependen de la organización de dicho establecimiento, de sus elementos y de su actividad.

Los buques han recibido reparación y trabajos de la Factoría que no dejan duda de la buena disposición de los jefes encargados de su dirección, sólo si con algunos atrasos e irregularidades, que en mi concepto provienen de la falta de fondos y materiales; faltas que desaparecerán con la mejora de nuestro Erario y con la benéfica medida adoptada por VS. de comprar directamente los artículos necesarios para la Escuadra, en la que debe estar la Factoría”⁴⁵.

La misma Factoría que en 1879, para alistar materialmente a los buques de la Escuadra, haría después “un trabajo de astilleros excepcional”⁴⁶, según Melo.

En junio de 1872, el Superintendente Tizón, elevó al ministro Gutiérrez un informe relativo al estado en que se encontraba la Factoría, así como la conveniencia de conservarla como establecimiento oficial, incluyendo además las actividades desarrolladas durante el año 1871. El informe constaba de las partes siguientes⁴⁷:

- Factoría Naval
- Edificios y Maquinaria
- Reglamento
- Valor de la factoría en sus distintos ramos
- Conveniencia de conservar la Factoría como establecimiento oficial
- Operarios
- Materiales
- Dotación

Al producirse la revolución de los Gutiérrez, este establecimiento no estuvo ajeno a los incidentes, adoptando su personal una actitud solidaria

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

y coherente con el resto de la Marina, como se podrá apreciar por la comunicación que dirigiera el Superintendente al Ministro de Guerra y Marina con fecha 29 de julio. Decía así:

“Me es honroso participar a VS. que inmediatamente después del inaudito atentado cometido el 22 del presente, di orden para cerrar la Factoría suspendiendo sus labores hasta nueva disposición, para no admitir por un solo instante el nuevo estado de cosas.

El día 22 me embarqué en la fragata *Independencia* en cuyo buque, después de haber tenido el honor de firmar la protesta de la Marina, permanecí hasta su regreso a este puerto el día 27.

El Contador Interventor conserva en su poder los libros y cuentas de su cargo.

Las labores de la Factoría continúan suspensas, hasta que VS. se sirva disponer cuando deberán principiarse nuevamente”⁴⁸.

El mismo 29 el general Francisco Diez Canseco, en su calidad de Ministro de Guerra y Marina, oficiaba al Superintendente Tizón manifestándole que:” S.E, el Primer Vice-Presidente encargado del Poder Ejecutivo en cuyo conocimiento he puesto su oficio de esta fecha, ha visto con agrado los procedimientos de que da VS. cuenta al mandar cerrar ese Establecimiento y retirarse a bordo de la fragata *Independencia*, rechazando así el sometimiento al motín militar del 22, y dispone que restablecido el orden legal proceda VS. a continuar las labores de esta Factoría”⁴⁹, lo cual se verificó el 31 del mismo mes.

Ya establecido el nuevo gobierno de Pardo, se produjeron varios cambios en la marina, entre ellos el del Superintendente, nombrándose por resolución suprema del 14 de agosto al capitán de navío gdo. D. Gregorio Casanova en reemplazo de Tizón, que pasó a la Mayoría de Ordenes del Departamento⁵⁰.

Uno de los primeros actos del Presidente Pardo, fue crear la Junta Consultiva de Marina en ese mismo mes, la cual una vez instalada, solicitó el 7 de octubre de 1872, a los capitanes de navío Carreño y Tizón, que habían sido Superintendentes, y al actual Casanova, conformasen una Comisión presidida por el primero de los nombrados, para que recomendasen cuales eran las artículos del reglamento que debían reformarse a fin de dar mas amplitud al Superintendente. En una sesión de la Consultiva, 23 de octubre en la noche, se dio cuenta que sólo Carreño había presentado su opinión, lo que había llamado la atención de la Junta, y averiguada la causa, resultó que a los otros dos miembros no se les había comunicado oportunamente tal decisión, quedando en suspenso las reformas propuestas por Carreño. El ministro Medina, urge entonces a los otros dos miembros a reunirse con Carreño para que estudiando su informe “vean si se adhieren a las opiniones en él expresadas, y en caso de ser de opinión contraria las expresen

en sus informes por separado”⁵¹. No se ha podido ubicar el informe conjunto de la Comisión, como tampoco reforma alguna al reglamento, por lo que cabe suponer no fueron aprobadas por la Consultiva las opiniones de Carreño.

Anteriormente se ha visto que en un principio la Factoría realizaba trabajos para particulares y como y porque se prohibió, posteriormente, su realización. Sobre este asunto, Casanova tuvo que absolver una interrogante planteada por la Comisión Consultiva de Marina, y luego de expresar los pros y contras de esa situación concluía diciendo:

“Con todo, puede concederse esta facultad al Superintendente del citado Establecimiento para que prudencialmente haga uso de ella cuando varíen las circunstancias expresadas, si así se estimara conveniente”⁵².

Dos días después de emitida la opinión transcrita, Casanova fue designado Vocal de la Junta Consultiva de Marina⁵³, distinción que aceptó presentando su agradecimiento al Presidente de la República.

Cabe recordar lo que ya se manifestara acerca de la dependencia de la Factoría a órdenes directas del ministerio, lo cual para el Comandante General de Marina, constituía una rémora, situación que también criticó Grau cuando ocupara ese puesto. En enero de 1874, el Superintendente Casanova se quejaba ante el ministro, de las casi constantes ausencias del Director de Obras para asistir a juntas en la Comandancia General de Marina, con detrimento de sus funciones y, en consecuencia, pedía que fuera reemplazado por alguno de los primeros maquinistas de la Escuadra⁵⁴. A su vez, el Comandante General daba a conocer al ministro que esas convocatorias eran para que el Director de Obras explicase los detalles de la nueva hélice que había llegado para el *Huáscar*, y que el Superintendente no quería enviarlo si es que no recibía orden directa del ministro⁵⁵. Esta situación no varió durante todo el período.

Desde que se ha iniciado el recuento de las actividades de la Factoría y, en general, en todos los tomos de la *Historia Marítima*, se han venido mencionando los problemas de carácter laboral, en particular el retraso en el pago de los jornales y remuneraciones de los operarios y empleados, que por lo demás era la tónica general en todo lo que dependiese del Fisco, lo cual tampoco resultaba un consuelo. Esta situación, sin embargo, no dejaba de hacerse sentir y notar ante las autoridades respectivas. Es, así, como el Superintendente de la Factoría comunicaba que el 24 de setiembre los operarios se habían rehusado asumir sus labores “mientras no se les abonase los jornales que tienen devengados y que se les adeuda por cinco semanas de trabajo”. Nada menos que un paro intempestivo, que no se podría afirmar si fue o no el primero que se registrase a nivel nacional, pues en las comunicaciones sobre situaciones anteriores el asunto se reducía al

reclamo del jefe ante el ministerio. Según Casanova, la inasistencia fue total, con excepción del Maestro Mayor de Máquinas don Ricardo Jamieson. El ministro reaccionó disponiendo que se despidiera a los amotinados, como les llamó, y se les reemplazara por otros que fuesen idóneos⁵⁶, una medida cuyo resultado no se conoce, pero que en todo caso no daba verdadera solución al problema pues los operarios, extranjeros y nacionales, experimentados no abundaban, el problema del atraso en los pagos de remuneraciones era ya casi una constante, y los perjudicados eran los principales clientes: los buques de guerra. No hay datos de que se produjera el despido masivo, por lo que cabe deducir que, como siempre, se les pagó el importe de algunas semanas.

Sin embargo, es apropiado señalar, que el ministro Freire ofició al de Hacienda con fecha 8 de diciembre de 1874, exhortándolo a resolver el problema del pago de jornales que generaba la Caja Fiscal del Callao, al hacerlo en una clase de moneda inapropiada. Así, decía Freire, que no era “justo que los jornales de los trabajadores se pagasen con moneda cuya circulación esta limitada a ciertos establecimientos que hacen un negocio de descuento con ella, cuando esos trabajadores necesitan sus jornales en moneda que sea admitida en el mercado para la compra de artículos de primera necesidad para sus familias”, y que tuviera presente además, que los operarios estaban insolutos en sus jornales en tres semanas⁵⁷.

El 28 de setiembre de 1874, Casanova tuvo que hacer frente a una nueva situación, que desembocó, esta si y por primera vez quizás en la historia del siglo XIX o de la Marina, en un despido masivo de los operarios eventuales y contratados de la Factoría, excepto dos. Los detalles se conocen merced a un expediente por reposición, que con fecha 17 de febrero de 1875 iniciara ante el Ministro de Guerra y Marina, el ex-maestro modelero contratado, D. Pedro Arellano⁵⁸, pidiendo indemnización por daños y demás responsabilidades, según el código civil de la época.

El Ministerio de Guerra y Marina ordenó que el Superintendente investigara e informara sobre el reclamo, lo que practicado generó la respuesta de Casanova, en abril de 1875, diciendo en resumen que:

“La resolución de despido adoptada por el Ministro, había “sido benéfica para el sostenimiento del orden, de la moral y de la disciplina de la Factoría de mi cargo, decía Casanova. Hoy justamente se adeudan nueve o diez semanas de jornales a todos los operarios nacionales y extranjeros y a ninguno se le ha ocurrido hasta ahora cobrarlos con altanería y malos modos, haciéndolo no obstante todos con la moderación y respeto debidos”, por lo que opinaba se declarase sin lugar la solicitud de Arellano; lo cual hizo el ministro Freire con fecha 10 de abril de 1875”.

Aunque no hay información concreta, el hecho posterior, sin embargo, es que la Factoría casi no interrumpió sus labores, lo cual es indicativo de que se contrataron nuevos maestros y operarios.

Pero otra vez, ahora en enero de 1875, el Superintendente se quejaba por la falta de pago a los operarios, que estaban insolutos desde hacía siete semanas, causando con ello perjuicios a la Factoría y a los clientes, por lo cual muchos de ellos abandonaban las obras que estaban ejecutando, y quienes además experimentaban la vergüenza de no poder cumplir con sus propios acreedores, al extremo de que algunos no podían conseguir que les proporcionaran desayuno⁵⁹. Esta vez la reacción del ministro fue llevar a conocimiento del Presidente de la República la situación generada, quien a su vez lo máximo que podría hacer era recomendar al Ministro de Hacienda ver como habilitar a la Caja Fiscal.

El ministro Freire, en su *Memoria* de 1874, reiteraba que el área de la Factoría era limitada, y manifestaba también que merced a la "regularidad establecida en sus labores, y a su dedicación exclusiva a las obras que demandan [los buques], se ha logrado suplir esas faltas, de manera, que no ha sido preciso ocurrir a las factorías particulares, para ninguno de los muchos trabajos que se han practicado en la reparación de las máquinas de los buques, entorpecidas y descompuestas durante el desarme, realizando así considerable economía para el Erario"⁶⁰.

Pasó un año y otra vez Casanova, se vio en la necesidad de oficiar al ministro informándole que no sólo se carecía de fondos para adquirir el carbón, necesario para mantener encendida la caldera que generaba el vapor para hacer funcionar una máquina que a su vez permitía trabajar todas las máquinas-herramientas, sino que a los operarios se les adeudaba once semanas consecutivas de jornales y a los empleados el sueldo de cinco meses⁶¹. Mas tarde, en junio de 1876, el nuevo Superintendente, Lara, daba cuenta al ministro de que a los operarios se les adeudaba diecisiete semanas de jornales, y pedía "trato justo por la puntualidad y eficiencia que se exige", solicitando una buena cuenta de 2,000 soles equivalentes a dos semanas de jornales. Como siempre, el ministro oficiaba al correspondiente de Hacienda⁶². Pero casi al mes, otra vez Lara volvía sobre el tema de las remuneraciones de peruanos y extranjeros en oficio al ministro, el contralmirante don Antonio A. de la Haza, a quienes aún se les seguía adeudando siete semanas, expresando que "esta situación de por si bastante grave, puesto que desacredita al Establecimiento y perjudica notablemente al servicio, creo de mi deber manifestarlo a VS. para que tomando en consideración lo expuesto, se digne dictar en el día alguna medida que la salve; pues los trabajadores me piden con insistencia sus salarios y terminarán por abandonar sus respectivos trabajos sino se les satisface, lo cual será muy perjudicial en todo sentido"⁶³. Respecto al carbón, mencionado líneas arriba, resulta interesante anotar que la Superintendencia pedía que fuera

inglés, porque “el chileno es de muy mala calidad”⁶⁴, coincidiendo en esto con otros informes por parte de las unidades de la escuadra.

Como nuevo Superintendente, en efecto, a partir del 13 de junio de 1876 había sido nombrado el capitán de navío don Federico Lara⁶⁵, quien habría de permanecer en este cargo hasta bastante después de iniciada la guerra con Chile.

El ministro Freire, en su *Memoria* de 1876, recalca la necesaria existencia de la Factoría Naval, para mantener el alistamiento material de los buques. En esta oportunidad, sin embargo, se refería a un aspecto sobre el cual en diferentes oportunidades se ha llamado la atención, cual era el atraso en el pago de las remuneraciones de la Factoría, que dicho sea de paso, fue esta la única vez que se expuso ante el Congreso, entre 1870-1879. Así, manifestaba Freire, que “las dificultades que ha habido para el pago regular de jornales y sueldos, pudieron haber causado una paralización completa en las labores de ese establecimiento, si el Jefe del Cuerpo General de la Armada [Lara], que se halla en el carácter de Superintendente al frente de él, no hubiese procurado con su celo y tino muy recomendados, evitar el entorpecimiento de los trabajos, y gracias a las medidas que ha adoptado, no se ha carecido del auxilio de la Factoría y se han podido hacer todas las pequeñas reparaciones que con tanta frecuencia necesitan las máquinas de los buques de vapor”. En este sentido, es conveniente decir, que si bien Lara hizo una buena labor, la de sus antecesores también fue buena, y evitaron, en su oportunidad, la mencionada situación expuesta por el ministro.

En otro párrafo, Freire se refería a las obras importantes, como “la compostura de las calderas de la *Independencia* que había sido un trabajo muy considerable y ejecutado de la manera mas satisfactoria”, y la reparación de los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, que “según tuve el honor de decir en 1872 habían sufrido grandes daños en el tiempo que se les tuvo desarmados, con una dotación insuficiente hasta para la limpieza de ellos”. Como se aprecia, el ministro hacía resaltar la compostura de las calderas de la fragata, pero la realidad era que por mas composturas que se le hicieron su mal estado general no le daba capacidad operativa, como quedaría en evidencia diez meses más tarde en ocasión de la rebelión del *Huáscar*, hecho ya tratado en el anterior volumen y que se ve con más detalle en el Tomo X.

En cuanto al *Manco Cápac*, su problema principal, a la fecha de esta *Memoria*, ya no se derivaba de la situación de desarme decretada en 1871, pues bien que participó en todas las actividades de la Escuadra de Evoluciones en 1874, sino por la situación en que quedase después del incendio ocurrido al término de esos ejercicios, manteniéndosele además

en una situación muy parecida a la del desarme de 1871-1872, como se puede apreciar de lo tratado en volumen anterior, y de los informes del Superintendente transcritos más adelante.

Manifestaba, también Freire, que para el presupuesto de 1873 y 1874, se consignaron partidas para la compra de materiales en Europa y para la adquisición de una nueva máquina a vapor, pero como esos gastos no se concretaron por escasez de recursos, serían ahora incluidos en el del bienio 1875 y 1876.

Finalmente, el ministro consignaba un hecho importante e interesante, cual era la ubicación de la Factoría. Así decía:

“Cuando se dispuso la erección de la Factoría Naval de Bellavista, no se pensó sin duda en lo inconveniente que era colocar ese establecimiento auxiliar de la Escuadra a una tan gran distancia del Arsenal y de los buques; la experiencia ha probado después, que se cometió un gravísimo error, pues a mas de la demora inevitable para comunicar las órdenes, se vio que los gastos de transporte de las obras y de todos los materiales y combustible, ascendían cada año a una suma considerable. Se trató entonces de remediar en cuanto fuera posible ese mal y se proyectó la construcción de un ferrocarril que sirviera la Factoría y Arsenal; se hizo el presupuesto de esa obra, que según recuerdo ascendía a treinta mil soles, y esa suma fue votada en el presupuesto para el bienio 1871 y 1872.

Desconozco cuales fueron las causas que motivaron la no construcción de esa línea; pero lo cierto es, que se ha continuado el sistema de conducción en carretas y haciendo el mismo gasto que antes, hasta que el Superintendente, concibió la idea de hacer un ferrocarril que partiendo de la Factoría se uniera al que pertenece a los depósitos de trigo. Esa obra se ha construido en muy poco tiempo y sin que para ello se haya hecho ningún gasto extraordinario, pues el Superintendente la ha dirigido; los peones de la Factoría la han ejecutado y los rieles y durmientes se tomaron de una línea férrea abandonada, que pertenece al Gobierno.

Esta importante demora no evita en su totalidad los gastos de conducción, pues hay que tener en cuenta, que la servidumbre de la línea férrea perteneciente a los depósitos de trigo, es necesario pagarla, pero ese gasto, es hoy insignificante, porque a mas de la reducción que naturalmente se hace sobre el gasto de años anteriores, hay que considerar las facilidades para el transporte de los materiales y de las obras, y tener también en cuenta, que algunas de estas, por su volumen o su peso, son muy difíciles para ser conducidas y corren el riesgo de sufrir averías en el trayecto de la Factoría al Arsenal”⁶⁶.

En repetidas oportunidades se han mencionado las interferencias o inconveniencias en las relaciones entre la Comandancia General y la Superintendencia. En este sentido, no sólo sería un problema señalado por Grau en su *Memoria* de enero de 1878, sino que lo planteó desde el primer momento de haber sido designado Comandante General de Marina en 1877, como se observa de la transcripción del oficio al ministro, que sigue.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

“De mucho tiempo atrás la experiencia ha venido demostrando las dificultades que se presentan cuando se necesita que en la Factoría de Bellavista se reparen o construyan piezas de máquina para los buques de la Armada y dependencias de Marina y esto a consecuencia que para ello es necesario hacer pedidos en cuya tramitación se pierde más del tiempo debido, resultando que muchas veces una obra urgente no pueda llevarse a cabo con perjuicio del buen servicio porque el Superintendente de ese establecimiento no ha recibido el pedido librado o la orden respectiva del Ministerio.

Todo esto quedaría salvado si VS. como me permito solicitarlo, autoriza a esta Comandancia General para librar contra la Factoría los pedidos que se eleven a su despacho cuya construcción o reparación sean urgentes, con cargo de dar cuenta a VS. para los efectos a que hubiere lugar.

Creo Señor General Ministro que la medida que propongo merecerá la aprobación de S.E. pues al hacerlo no tengo otra mira que simplificar el servicio hasta donde sea posible para que las necesidades de la Armada se satisfagan con prontitud. Dios guarde a VS. S.G.M.- *MIGUEL GRAU*”.

El proveído del ministro Buendía con fecha junio 18, expresaba: “Contéstese que el Artículo 2º del Reglamento Orgánico de la Factoría Naval, indica claramente la tramitación que debe seguirse por la Comandancia General cuando se presenten obras o reparaciones que con urgencia necesiten los buques de la Armada, quedando por consiguiente absuelta satisfactoriamente la presente consulta”⁶⁷.

A un año de la guerra con Chile, parece ser que el Gobierno empezó a manifestar cierta inquietud respecto al alistamiento de la Escuadra, en particular con la *Independencia*, que estaba en trance de cambiar calderas y realizar una carena general. Pero los problemas de orden fiscal seguían arrojando sombras sobre la propia urgencia manifiesta del Presidente. Debe notarse que la crisis había llevado a que ya la Caja Fiscal del Callao no fuera la proveedora de recursos económicos para la Factoría, sino la de Lima, sin que por ello la situación mejorase, conforme se aprecia de una comunicación del Superintendente al Ministro de Guerra y Marina, en enero de 1878.

“Tengo el honor de poner en conocimiento de VS. que hacen tres semanas cumplidas que la Caja Fiscal de Lima no abona con puntualidad el dinero con que semanalmente acude el establecimiento de mi cargo, por disposición de S.E. el Presidente a fin de pagar con exactitud los jornales de los operarios que se ocupan en las reparaciones que con carácter urgentísimo se llevan a efecto a bordo de la blindada *Independencia* y en los talleres de esta Factoría. Para distraer la atención de VS. al respecto me fundo en el interés que constantemente manifiesta S.E. por la pronta conclusión de la obra de la *Independencia* que sufrirá sin duda alguna, serios y perjudiciales atrasos, si a los operarios no se les paga con puntualidad, pues mas de una vez ha acontecido que abandonan las obras porque no tienen como sostenerse, y aunque en el acto se les reemplaza con otros siempre tiene que suceder lo mismo sino se les atiende como es natural a sus salarios.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Por tales fundamentos suplico a VS. se sirva tomar en consideración lo expuesto y acordar lo conveniente a fin de salvar tan aflictiva situación, evitandó de este modo a S.E. por lo que a mi toca el disgusto consiguiente a los atrasos en todo sentido. Dios guarde a VS. *F. LARA*".

El proveido del ministro Solar de fecha enero 4, expresaba: "Transcríbese al Ministerio de Hacienda a fin de que se sirva ordenar el inmediato pago de las planillas de jornales que se adeudan a la Factoría, por tener actualmente dicho Establecimiento obras urgentes que terminar y avítese en contestación"⁶⁸.

De que habían obras urgentes era evidente, pues se estaban llevando a cabo no sólo en la fragata, sino también en el monitor *Manco Cápac*, que quedara tan averiado a raíz del incendio que sufriera en 1874; se debía reparar la máquina del *Chalaco*, y obra similar y cambio de calderas se habían realizado en el *Huáscar*. Todos esos trabajos se habían emprendido con un presupuesto aprobado, y aunque nunca faltaban los extras, en cambio si faltaban los recursos económicos y materiales. En el caso del *Manco Cápac*, en marzo de 1878 el ministro de la Haza pedía un informe especial al Superintendente. Es interesante este informe, porque muestra la magnitud de la avería en el monitor, así como de la obra de reparación realizada y modificaciones a su estructura externa, que no aparecen en la documentación de dicho buque, cuando de esa avería se tratara en el volumen anterior. Según el superintendente Lara, las obras aprobadas para dejar expedito el *Manco Cápac*, a raíz del incendio que experimentase en octubre de 1874, debían haber quedado concluidas el 12 de enero de 1878, habiendo transcurido 64 días de retraso. Lara explicaba que, entre las causas para ello, estaban la dificultad para reinstalar el blindaje de cubierta retirado desordenada y apuradamente durante el incendio de ese año, la apertura de tres nuevas escotillas por orden del ministerio fuera de presupuesto, la reconstrucción y prolongación del puente de popa, casetas, reparación de la máquina, también fuera de presupuesto, la falta de fondos reiteradamente pedidos para adquirir materiales, que si se suministraran oportunamente, la obra quedaría terminada a comienzos de abril. Respecto al *Chalaco*, cuyas máquinas en proceso de reparación debían haber terminado el 12 de enero, tenía el mismo retraso, pero que en este caso, ello se debía exclusivamente a la falta de fondos para pagar las nueve semanas de atraso en jornales y para adquirir materiales, y daba como plazo de terminación el mismo que para el monitor, en razón de que ya estaban recibiendo algo de dinero⁶⁹. El trabajo del *Manco Cápac*, según Lara, nunca se habría podido hacer con mística y sacrificio, por particulares.

Al concluir la primera semana de abril de 1878 deberían estar disponibles los buques citados en ese informe. Pero la realidad volvió a im-

ponerse. Al mes de junio se habían gastado 37,000 soles en la reparación del *Manco Cápac*⁷⁰, y en octubre el Superintendente evacuaba un nuevo informe al ministro, en los términos que más adelante se señalan, sobre las razones por las cuales tampoco terminaron los trabajos en abril de ese año.

Cabe anotar que en el mes de julio de 1878 ocurrieron varios cambios en la alta dirección naval. Así, el general Bustamante asumió el Ministerio de Guerra y Marina; el contralmirante Antonio A. de la Haza fue nombrado Comandante General de Marina, en reemplazo del capitán de navío D. Miguel Grau, que retornó a su curul en la Cámara de Diputados. El nuevo ministro, quien probablemente desconocía la magnitud de la obra en el monitor, solicitó en octubre de 1878, un nuevo informe, que Lara contestó expresando que, en efecto, a octubre de 1878 la obra en el *Manco Cápac* tenía 19 meses de retraso en su terminación con respecto el plazo inicial de agosto 1877, y que era legítimo que el ministro manifestara desconocer la causa de tal demora, y que pidiera una fecha precisa. En vías de aclaración, Lara manifestaba que la reparación inicial aprobada el 26 de febrero de 1877 había sido terminada en diciembre de este año con un retardo de cuatro meses. Pero a raíz de una decisión ministerial, de que el puente de popa se alargara en 45 pies, se le colocaran dos casetas y se abrieran dos nuevas escotillas, más las reparaciones de las máquinas y calderas, mas reposición de los pisos de todos los pañoles y otros trabajos de carpintería, agregado a la falta de materiales por escasez de fondos, habían retardado la entrega del monitor en condición de listo. Con todo, Lara informaba que ello se produciría en la semana del 25 de octubre⁷¹.

Esta vez, el Superintendente estuvo algo mas acertado en la fecha de terminación de los trabajos del monitor, pues el 9 de noviembre Lara daba cuenta detallada al ministro de lo extremadamente difícil que había sido la reparación del monitor, obra "que sólo la factoría del Estado ha podido llevar a término trabajos tan complicados en su naturaleza", gracias a su maquinaria y personal preparado, pero consultando siempre la economía y la precisión. Reiteraba la realización de muchos trabajos extras que ningún contratista particular los habría aceptado sin estar presupuestados. Terminaba expresando que en breve remitiría la cuenta documentada de todos los trabajos, oportunidad en que daría una exposición minuciosa de lo ejecutado, pidiendo se nombrara una junta para verificar lo realizado⁷².

Hasta mayo de 1879, no se había presentado esa cuenta minuciosa y detallada a que se refiere el Superintendente. Sin embargo, su informe generó el nombramiento de una junta de seis miembros que inspeccionó las obras realizadas, informando el 25 de noviembre de 1878 que fundamentalmente, las obras más importantes se habían llevado a efecto faltando

otras menores para las cuales se disponía del material, y otras que se debían realizar en dique.

No cabe duda que el monitor *Manco Cápac* constituyó un caso muy especial, y para entenderlo en toda su magnitud, conviene leer primero todas las peripecias pasadas en el incendio al regresar al Callao con la Escuadra de Evoluciones, descritas en el capítulo III del volumen 2; luego sus actividades y alistamiento descritos en el capítulo IV de ese mismo volumen, que demuestran que el monitor no estuvo listo hasta los primeros meses de 1879 y, finalmente, todo este conjunto de informes del Superintendente sobre las obras practicadas. Una cosa es evidente, que las disposiciones sobre reducción de personal, las estrecheces económicas y la falta de materiales, llevaron a que ese monitor fuera encontrado en la situación en que lo describe el Superintendente, y esto sin contar los percances respecto a la artillería.

Otro caso con problemas de retraso en la terminación de las obras presupuestadas, fue el de la fragata *Independencia*, tanto en el cambio de calderas como en la reparación de la maquinaria, generándose paros intempestivos, sin necesidad de que existieran sindicatos. Así, en relación con los jornales devengados, el Superintendente Lara manifestaba en noviembre de 1878 al ministro, apenas cinco meses antes de la guerra, lo que sigue:

“La Caja Fiscal de Lima, encargada de proporcionar los fondos para el pago de operarios de este Establecimiento y a los que se ocupan en los trabajos que hay a bordo de los buques de la escuadra, siendo carácter muy urgente el que se lleva a efecto en la *Independencia*, hacen seis semanas que no da nada, por cuyo motivo se adeuda en la Fábrica a sus trabajadores y a los de a bordo dos semanas; éstos últimos pretextando no tener como alimentar a sus familias han suspendido hoy sus labores; sin embargo he tomado las medidas conducentes a la no paralización de las obras; pero a fin de evitar la repetición de esta ocurrencia, deber mío es suplicar a VS. se sirva ordenar lo conveniente para que la mencionada Caja Fiscal de Lima, continúe pagando con regularidad hasta la conclusión de la obra de la *Independencia*, pues de otro modo el trabajo de válvulas de las calderas de este buque sufrirá a causa de ser muy difícil conseguir buenos operarios si no se les paga”⁷³.

Llegado el año 1879, se observa en la correspondencia de la Factoría que a partir de febrero, el destinatario ya no es el Ministro de Guerra y Marina, sino el Director de Marina, puesto creado en el Ministerio, como ya se ha explicado otras veces, cada vez que se presentaba un conflicto internacional. Lo mismo le sucedía al Comandante General de Marina, pero la decisión fuese técnica, administrativa u operativa, reposaba en el ministro.

Era febrero y ya la ocupación de Antofagasta por Chile se había producido. Sin embargo, la reparación de la fragata aún no concluía, y las razones que exponía el Superintendente se pueden apreciar en el oficio

que dirigiera al Director de Marina el 19 de febrero, en los términos que siguen.

“Cuando se hizo por esta Superintendencia el presupuesto de lo que importarían las obras que debía emprender esta fábrica en la blindada *Independencia*, en la parte que exclusivamente se relacionaba con las carboneras nuevas, colocación de las nuevas calderas y los trabajos que por estas causas se originaran; el Director de Obras basado en el presupuesto que con idéntico motivo y por orden suprema formuló una Junta de Jefes de Marina con fecha 2 de enero de 1878 y es el mismo que encabeza el expediente de la materia, sólo estimó conveniente la suma de diez mil soles para todo, es decir, se consideró jornales de caldereros con sus ayudantes, planchas de fierro, tornillos y todos los materiales indispensables que la obra de calderería exigiese.

Pero sucede que la obra se ha extendido demasiado, puesto que las nuevas calderas no han traído válvulas de seguridad ni las que corresponden a los tubos conductores de vapor, habiendo tenido que construirlas en esta fábrica; por último la citadas calderas ha habido necesidad de abrirlas a bordo con taladro de mano, los agujeros en que deben colocarle las válvulas, gastos que como VS. comprenderá, han sido por nosotros imprevistos, puesto que nunca se pensó que de Europa vinieran cajas de fierro en forma de calderas con sus tubos. Ultimamente señor Director, se me pidió de a bordo materiales que en copia adjunta acompaño, los que servirán para forrar calderas y tubos, no bajando su importe de cuatro mil soles, razón por la cual consulto a VS. para que se sirva decirme como debo proceder en este caso, pues haciéndose en la sección de máquina de la *Independencia* los serios y costosos reparos que motivan este oficio y los que requieren hasta concluir la obra, creo pues, que la cantidad presupuestada es de todo punto insuficiente.

VS. tomando en consideración lo expuesto se servirá resolver lo que tenga a bien, atendiendo a la urgente celeridad con que S.E. desea se hagan los trabajos. Dios guarde a VS. F. LARA”⁷⁴.

Caja de fierro con tubos, llamaba Lara a las calderas enviadas de Inglaterra. Evidentemente, no le faltaba razón e indicaba, en primer término que así se compraron y que además, nadie las había inspeccionado al momento de su embarque, para comprobar si se ajustaban al contrato. Demandar en esos momentos el envío desde Europa, era dilatar innecesariamente la terminación ante la inminente salida a una campaña naval y, por ello, el Superintendente decidió acertadamente realizar lo antes indicado respecto a las válvulas de seguridad. El ministro Solar dispuso el 20 de febrero de 1879, que la Superintendencia formulase y elevase el pedido para forrar las calderas y tubos, y los jornales se consignasen en la planilla semanal de la Factoría, a fin de no recargar los gastos de esta nueva obra, pues el presupuesto aprobado era solamente para la colocación de las calderas. Por supuesto que la instalación de éstas, implicaba la construcción de nuevas carboneras y la reparación de aquella parte de la primera cubierta así como aquella de la batería. Varios otros inci-

dentes respecto a esta reparación se pueden ver en el capítulo IV del volumen 2.

La ocupación de Antofagasta y la amenaza de una inminente guerra, hizo que los buques de la Escuadra fuesen sometidos a rápidas y urgentes reparaciones e ingresos a dique, con un recargo obvio en las actividades de la Factoría, aunque de la relación semanal no se observa nada que fuera exageradamente anormal; y por supuesto en los costos, pues sabido es que se trabajó inclusive domingos y feriados, pero no sólo en el caso de las fuerzas navales, sino también para las baterías terrestres que se habrían de construir para Arica, a pedido del Comandante General de Marina⁷⁵. También se fabricaron espoletas, balas, alzas, miras, etc., tanto para los buques como para las baterías de tierra.

La Factoría, sin embargo, no era una instalación que pudiera funcionar ininterrumpidamente a lo largo de los años, sin cumplir un cierto programa de mantenimiento, en particular en su caldera. Así, en abril de 1879 el Superintendente hacía conocer al Director de Marina que por rutina, la caldera se limpiaba dos veces al año, habiendo sido la última en julio de 1878 aprovechando las Fiestas Patrias, pues en esos días no se realizaban obras que demandasen empleo de máquinas-herramientas que, a su vez, funcionaban impulsadas por una máquina a vapor. Pero, en diciembre de 1878, el agua empleada en la caldera, había venido con mucha tierra por la crecida del río, obstruyendo los tubos de alimentación y purga, con peligro de que se quemara la caldera. Lara manifestaba que la limpieza se había programado para la Semana Santa, pero “en las actuales circunstancias los trabajos urgentísimos de los buques día y noche” lo impide. De todas maneras, decía Lara, es necesario parar tres días, pues así se evitarían averías mayores, que no solamente obligarían a una paralización de tres días sino de mas tiempo. El ministro aprobó la paralización solicitada, y además que se continuaran con las obras y se buscaran contratistas particulares⁷⁶.

Salta a la vista, por las cuentas de ingresos y egresos, los partes semanales de trabajos, la adquisición de materiales de todo tipo y naturaleza para las obras, que la Factoría administraba un importante suma de dinero. Pero los mecanismos de control por parte del Estado funcionaban, no en forma oculta e interna, sino pública y, es así, como resulta placentero y halagador poder transcribir un documento del Tribunal Mayor de Cuentas sobre el examen y sentencia en el mes de junio de 1879, aun en plena guerra, sobre la contabilidad correspondiente al año de 1877, revelador de la honestidad en el manejo de los fondos del Erario en la Factoría. Decía así:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

“Sección 4ª.- Señor Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas

Tengo el honor de pasar a manos de VS. el juicio de la cuenta de 1877, de la Factoría Naval de Bellavista, con los libros de Caja Mayor y Manual y los legajos de comprobantes correspondientes, de la responsabilidad del Contador Interventor D. Ignacio Meave, después de haberla examinado prolijamente, revisando las partidas de los libros mencionados, tanto en la parte aritmética como los arrastres generales y comprobantes de Ingresos y Egresos como lo manda el art. 40 del reglamento; y habiendo encontrado en todas sus partes, antes mencionadas, exactas y legalmente practicadas. El que suscribe considera absuelto de todo reparo y responsabilidad al jefe rindente de la dicha Factoría. Lo que pongo en conocimiento de VS. para los fines consiguientes. Lima 4 de junio de 1879. Dios guarde a VS. S.P. Pedro de Ureta.

Vistos y Considerando:

1º.- Que en el examen de esta cuenta se han observado las formalidades prescritas por las leyes y por el reglamento de este Tribunal.

2º.- Que de dicho examen practicado por el Juez Fiscal, Contador Dn. Pedro de Ureta, no ha resultado cargo alguno contra el rindente.

3º.- Que no habiendo cargo alguno, debe absolverse de toda responsabilidad al Contador e Interventor Don Ignacio Meave.

Por lo tanto:

Fallamos que debemos declarar, como en efecto declaramos, fenecido este juicio y absuelto al Jefe rindente Don Ignacio Meave de todo cargo. Así lo pronunciamos y mandamos, y firmamos por esta nuestra sentencia, haciendo audiencia pública, en la sala de nuestro despacho. Tribunal Mayor de Cuentas. Lima, junio 10 de 1879. *P. TIRADO. M.F. CHECA. MANUEL B. RIVERA*⁷⁷.

2. EL ARSENAL

En el Tomo VIII, volumen 2, Romero explica con toda claridad la situación de personal, infraestructura, organización y ubicación de este órgano de apoyo a los buques de la Escuadra. En el lapso del tomo IX, no hubo mayores variaciones en esos aspectos, habida cuenta que el apoyo siguió muy limitado. Su condición al inicio, la describía el ministro Balta en su *Memoria* de julio de 1870, como sigue:

“El local en donde están las dependencias del Departamento Marítimo es inapropiado y calamitoso su estado, por lo que se ha “reclamado la construcción de un Arsenal” que disponga de almacenes y de depósitos de artículos navales, de artillería y demás, cuartel para la infantería de marina, y oficinas del ramo.

Los fondos estuvieron en el presupuesto de 1868-1870, se buscó terreno pero no se encontró el apropiado y por ello el Gobierno acordó destinar el Castillo de la Independencia como Arsenal, pero que estaba ocupado por la Aduana, así es que luego de que fuese desocupada la fortaleza, se harían trabajos de acondicionamiento para Arsenal. También, que en ese Castillo se instalaría la Factoría del Estado⁷⁸.

La realidad fue, sin embargo, que durante el período no se concretó ni una cosa ni la otra, aunque en el mes de julio de ese año se consideraron

varias iniciativas para construir, en un terreno inmediato a la puerta del Castillo de la Independencia, un corralón cercado de madera y techado con caña de Guayaquil, para dar cabida a la artillería de grueso calibre que estaba depositada frente al muelle y en el Arsenal. Como el ministro no resolviese acerca del presupuesto de 772.75 soles que para ese fin elevara Ferreyros en su calidad de Comandante General de Marina, volvía sobre el tema de construcción del corralón a un costo inferior pero en un lugar distinto, esto es, en donde la Aduana solía depositar el trigo. A este respecto, Ferreyros manifestaba recordar que, en este lugar, en el pasado, se había autorizado al contratista del muelle dársena, que depositara material de la obra, pero sin que hubiera llegado a usarlo para tal fin y al estar desocupado, cercano al Arsenal y tener un ramal férreo, se facilitaba el acarreo y depósito de los cañones de grueso calibre⁷⁹.

En 1871, luego del desarme decretado por Balta, el Arsenal fue depositario del armamento menor y demás artículos desembarcados de los buques de la Escuadra⁸⁰.

Debido a su condición, entonces, no debe extrañar que en abril de 1872 se informase que los cañones de grueso calibre de a 500 y 1,000 libras de las baterías terrestres, depositados en el Arsenal se deteriorasen por encontrarse a la intemperie⁸¹, ni que pocos días después, en ese mismo mes, el Comandante General informase que parte del techo del almacén N^o 5, se había desplomado, sepultando una parte de los artículos navales más valiosos en él depositados. Para darles seguridad, se había dispuesto que fueran trasladados a piezas contiguas a la oficina de la Mayoría de Ordenes, pero siempre bajo la responsabilidad del Interventor de Arsenales, ambientes que normalmente ocupaban los oficiales del Batallón de Marina cuando se acuartelaban en el Arsenal. También el Comandante General informaba que, en coordinación con el Prefecto del Callao, el Maestro Mayor de Obras, confeccionaría el presupuesto para la reparación y rehabilitación del depósito afectado, obras que recién se iniciarían en diciembre de 1872⁸², en tanto que el personal de la dependencia se ocupaba en reparar los almacenes en lo que pudiera⁸³.

Como si lo sucedido fuese poco, vino la revolución de los Gutiérrez en julio de 1872, y a consecuencia de la lucha librada entre los pobladores del Callao contra las tropas amotinadas, resultaron destrozos en los cuarteles del Arsenal, en los almacenes, oficinas y salón de la Comandancia General, perdiéndose además archivos, artículos navales valiosos y otros de fácil transporte y vestuario, cuyo detalle no se podía precisar en ese momento. El ministro Diez Canseco, contestaba al informe de de la Haza, disponiendo se investigara el pillaje para descubrir el paradero de lo sustraído, y presentara el presupuesto para la refacción⁸⁴. Como se podrá apreciar, la sus-

tracción de esos archivos, cuya relación se desconoce, ha sido negativo en el tiempo para los fines de la investigación histórica.

En octubre de 1872, el Mayor de Ordenes y Comandante del Arsenal, capitán de navío Amaro G. Tizón, daba cuenta a la Comandancia General que el Arsenal, por su ubicación, presentaba condiciones higiénicas deficientes, pues por la parte sur se hallaba cerrado por escombros, los cuales eran un foco infeccioso, y solicitaba se aprobara un pedido de cal de concha, alquitrán y otros artículos necesarios para pintar las cuadras del cuartel en que se alojaban las guarniciones de los buques. Esta acción era con el fin de colaborar con las autoridades municipales y otras del Callao, interesadas en adoptar las medidas de salubridad más convenientes, como eran los locales en que se concentraban personas, para prevenir que el brote de viruela que se había presentado, se volviera epidémico, mas aún cuando varios soldados ya la habían contraído⁸⁵.

Las medidas para superar las condiciones higiénicas en los alrededores del Arsenal, se volvieron a plantear en octubre de 1873, pero ya no por la viruela. En efecto, en una nota del Mayor de Ordenes Tizón al Presidente del Concejo Provincial del Callao, se quejaba de que en la parte exterior del Arsenal hacia el sur, había un “depósito de inmundicias que se extiende en todo lo largo de la pared colindante con la casa de la Comandancia General de Marina. De un caserío que se ha permitido formar sobre el glacis del Castillo de la Independencia y en cuyas moradas todas han establecido cocinas, arrojando a aquel sitio todas las aguas puercas, restos de comida, etc., formando tal aglomeración de materias inodoras (sic), que sus miasmas son un verdadero y constante peligro para la salubridad de la población, puesto que está a barlovento en un lugar bien central. No dudo que VS. tomando en consideración se dignará poner por quien corresponda se cuide de mandar hacer la limpieza del lugar señalado, así como de poner en práctica medidas que eviten nuevas aglomeraciones”⁸⁶. Por supuesto, tal situación no cambió, sino que mas bien se prolongó y agravó en el tiempo a tal punto que en noviembre de 1876, el Comandante General escribía al Alcalde del Concejo Provincial, quejándose de la basura y toda clase de inmundicias que el vecindario arrojaba en la parte posterior del Arsenal, con lo que el lugar no sólo presentaba un aspecto repugnante, sino que las emanaciones contaminaban el aire, convirtiéndose en una seria amenaza para la salubridad de la población, tanto por lo céntrico que se hallaba, como por la proximidad del verano en que la temperatura del medio ambiente aumenta y reinan los vientos del sur. Manifestaba el Comandante General que las medidas de higiene que se adoptaban eventualmente no daban resultados, y demandaba mas seriedad y eficacia, pues “cualquier gasto que se haga, quedará remunerado con las multas que podrían im-

ponerse a los infractores del reglamento de policía⁸⁷. 118 años después, como una admonición, esta situación de contaminación ambiental, considerada hoy como delito, no sólo no se logró superar, sino que se ha extendido a gran parte de la enorme urbe que hoy es Lima y Callao.

La artillería de grueso calibre de las baterías de tierra se guardaba en el Arsenal desde 1866. En los últimos meses de 1872, sin embargo, se pretendió que también se guardaran 2,050 bombas de a 1,000 y 500 libras, un triniquibal [carretilla] de mayores dimensiones, correderas para cañones, etc. Al respecto, la Mayoría de Ordenes informaba que el Arsenal no tenía local aparente para ese fin, ni en su patio, en almacenes ni en el lugar conocido como plaza de Chucuito. Explicaba, además, que trasladar todo ello a un lugar que no fuera el Castillo, tomaría varios días, pues el depósito en que se encontraban estaba al lado de la puerta falsa de la Aduana por donde se atendía diariamente el ingreso y salida de mercaderías por la única vía férrea, desde las primeras horas de la mañana hasta las 5 p.m., dejando disponible sólo dos o tres horas al día, y trabajando de noche o feriados, amén de que el Arsenal tenía su dotación entretenida en recibir un cargamento de carbón. Por el contrario, decía, si todo ese material se guardase en el Castillo, que esta sólo a 40 metros, sea en los bastiones, o foso, podía estar vigilado por la fuerza de artillería, a cuyo cuidado debe seguir, según el Mayor de Ordenes. Pedía éste, finalmente, que los jefes de Artillería del Ejército hicieran un detallado inventario, pues nadie sabía exactamente que es lo que había. El Arsenal sólo tenía a su cargo cañones de marina. Hecho el inventario, cada cual sabría cuidar lo que le pertenecía y en donde está⁸⁸.

Se acaba de mencionar la zona conocida como plaza de Chucuito y, al respecto, conviene aclarar que era un lugar de playa perteneciente al Arsenal, en donde había un ramadón conocido con ese nombre. En este lugar se depositaba madera de construcción, embarcaciones y otros útiles que no había donde guardarlos, pero estaba completamente destruido por falta de atención y efecto del tiempo, ofreciendo entrada libre por la parte de mar y por los costados. El Mayor de Ordenes informaba a la Comandancia General, que el 15 de noviembre de 1872, se había caído otro trozo de la quincha de caña, y si no se tomaban medidas, todo quedaría descubierto. Sin embargo, decía Tizón, “mientras no cuente con un Arsenal con todos los elementos que llenen las necesidades del servicio, no podemos desprendernos de ese depósito de verdadera utilidad y antes bien conviene refaccionarlo para guardar allí carbón y tantos otros artículos que se pierden totalmente por no haber donde conservarlos”. Insistía, pues, ante la Comandancia General, en que se recabase la orden para su refacción, y que una vez hecho el presupuesto, “se sacara a remate porque si se encar-

ga al Arsenal su ejecución estoy convencido, decía Tizón, que saldría mal, demoraría mucho y se gastaría más”⁸⁹.

Si bien es cierto que por muchos años el Mayor de Ordenes se desempeñó como Comandante del Arsenal, también lo es que el recinto en que se hallaba estaba bajo la absoluta dependencia del Comandante General de Marina y es, por esta razón, que exigía que todo lo extraordinario que ocurriera en servicio del Estado, debería ser de su conocimiento y aprobación previa y, en este sentido, reiteraba que el ingreso de tropa, armamento, etc., no estaba permitido sin su permiso. Motivaba esta prevención al Mayor de Ordenes, la extrañeza que le había causado enterarse que “sin anuencia suya y sin su permiso, se haya introducido el 18 de diciembre de 1872 una fuerza de celadores venida de Lima”⁹⁰.

La ubicación del Arsenal fue siempre inquietud sin solución. Es, por ello, que el 24 de octubre de 1872 el ministro Medina designó una comisión conformada por el Comandante General de Marina, el Mayor de Ordenes del Departamento, el Director de la Escuela Naval y el capitán de puerto, para examinar las playas del norte y sur de la bahía del Callao, a objeto de determinar el lugar más adecuado para construir un arsenal, y para mejor resultado, solicitó a un tal Santiago Hodges, a que se uniera a la comisión y ayudara en los estudios encomendados, pues el Gobierno le tenía en alto aprecio, en vista de que en otras ocasiones había cooperado con sus conocimientos y experiencia en algunos proyectos⁹¹. El capitán de puerto J.G. More, fue sustituido por el de fragata G. Black por estar enfermo. La comisión emitió el informe que sigue:

“La Comisión que el Supremo Gobierno se sirvió nombrar, según la estimable comunicación de VS. dirigida a esta Comandancia General, el 24 de octubre último, presidida por mi y compuesta de los señores capitanes de navío graduados, don Amaro G. Tizón, don Camilo N. Carrillo y del de fragata don Guillermo Black, en defecto del de navío graduado don Juan Guillermo More, por hallarse enfermo, agregado al ingeniero en jefe de la obra del muelle dársena, ha recorrido y examinado el terreno comprendido entre las playas del norte y del sur de esta bahía, conforme a lo mandado por VS. para determinar el punto más adaptable a la construcción de un Arsenal de Marina; y después de estudiar las conveniencias e inconvenientes que ofrecen los pocos lugares servibles a tal construcción, acuerda por unanimidad proponer a la consideración del Supremo Gobierno los comprendidos en la parte de sotavento (norte) del muelle dársena, desechando por incompatibles, los que se hallan a barlovento (sur). Fúndase en las razones siguientes: Todo arsenal exige imperiosamente la construcción de un dique para la carena y construcción de un buque, ya sea flotante o seco, a la vez que de un muelle que guarde armonía con las necesidades de aquel. La parte de barlovento aunque permite por su extensión construir el arsenal y sus accesorios, el muelle que se formase allí, no tendría todas las ventajas necesarias para atracadero en ambos costados; por consiguiente no reuniría las condiciones precisas que son deseables. Por el contrario, la parte de sotavento del

EL PODER NAVAL EN TIERRA

puerto, mejorada constantemente con los trabajos que se realizan para el muelle dársena, formará más tarde un lugar accesible sin las dificultades que siempre han encontrado hasta aquí. Aun cuando para el apoyo de la elección que se hace de los terrenos de sotavento, podría la Comisión presentar sus apreciaciones en cuanto a la manera como habían de realizarse tales trabajos, con beneficio positivo al fin que se tiene, juzga que debe concretarse por ahora solamente a elegir el terreno, obediendo estrictamente lo mandado por VS. Dios guarde a VS. *DIEGO DE LA HAZA, AMARO G. TIZON, CAMILO N. CARRILLO y GUILLERMO BLACK*"⁹².

Esta opinión era totalmente acertada y, es así, como se ve en el tomo de *Monografía de los Puertos*, que en la década de 1930 se construye al norte del muelle dársena, el Terminal Marítimo y el Arsenal, con su dique seco y muelle antedique, de atraque por ambos lados.

En febrero de 1873, el Mayor de Ordenes el Departamento daba cuenta que la obra de reparación del barracón de Chucuito estaba paralizada porque el arquitecto, el ingeniero y el maestro de obras, habían sido destinados a otros trabajos, viniendo a constituir como un pre-aviso, pues en mayo de ese mismo año, se desistía también de la construcción de un almacén en el Arsenal, por ser sólo de carácter provisional⁹³.

El tiempo pasaba y la infraestructura del Arsenal no mejoraba, al punto que los 194 barriles de pólvora, pertenecientes a las cañoneras en construcción en Inglaterra, que estaban por llegar al Callao en el vapor *C.R. Bishop* a fines de 1874, no podrían guardarse en los almacenes del Arsenal, y serían remitidos directamente del muelle al Parque de Lima. Tampoco se podían guardar en los torreones del Castillo, porque como servía de Aduana, la proximidad de esa pólvora representaba un peligro, según lo señalara el Administrador de ella⁹⁴.

El ministro Freire, en su *Memoria* al Congreso en 1874, en la parte final de su exposición manifestaba, que la construcción de un Arsenal era sin duda alguna, "la base de toda marina bien organizada, y de toda economía bien entendida, pues proveyendo sus almacenes de artículos navales obtenidos en Europa a precios de fábrica, conseguiríamos realizar una notable economía en los consumos de nuestra Escuadra, y con menores gastos, tendríamos artículos cuya calidad superior los haría mas durables que los que hoy se compran en el Callao"⁹⁵. Nada mas dijo Freire quien, por lo menos hasta ese momento, expresaba un concepto de Arsenal como lugar de almacenaje, y en este sentido, Balta estuvo mejor en su *Memoria* de 1870.

Aunque la revolución de Piérola a fines 1874 se desarrolló principalmente en el sur, no cabe duda que también tuvo repercusiones en otras partes del país, y entre ellas obviamente el Callao. Es, por este motivo, que el Mayor de Ordenes daba cuenta a la Comandancia General de que en

las circunstancias especiales por las que estaban atravesando en diciembre de ese año, se generaban alarmas casi diarias, lo cual hacía indispensable que se armase debidamente a los jefes y empleados superiores del Arsenal, de manera de “poder rechazar en forma, a los enemigos del orden público, pues de otro modo se ven precisados a presenciar impasibles el saqueo de las oficinas como ya ha sucedido por carecer del armamento necesario”.

Esta situación debe considerarse dentro de un amplio contexto, pues como se ve en los capítulos IV y VII de este tomo, las medidas de desarme de los buques fueron de tal naturaleza que las guardias no tenían siquiera armas blancas para rechazar cualquier intento de abordaje en puerto. Pero como se aprecia, también en el Arsenal se había llegado a ese extremo, y que duda cabe que ello obedecía, como se ha señalado, a una intención de neutralizar a la Marina en cualquier forma. Así, pues, el Mayor de Ordenes pedía, en diciembre de ese año, se entregaran seis rifles precisos de Henry o Winchester, con sus respectivas municiones, los mismos que distribuidos de una manera conveniente, se podrían emplear en la defensa personal de cada uno de ellos y de los intereses y documentos que les están confiados. Esta nota de la Mayoría fue tramitada favorablemente por la Comandancia General, pero no se ha podido ubicar la decisión al respecto⁹⁶.

El deterioro del Arsenal no se detuvo y en 1875 se derrumbó una de las paredes exteriores de los almacenes, que fue necesario comenzar a levantar⁹⁷.

En abril de 1875, el Comandante General de Marina se dirigía al Presidente del Concejo Provincial del Callao, quejándose de que en la pared trasera del Arsenal, que miraba hacia el mar, el Municipio había autorizado la instalación de una tienda de madera portátil (quiosco), cuya actividad principal era la venta de licores. El tal “ventorrillo” decía el Comandante General, “además de ser perjudicial para la tropa y marineros de este local, que encuentran tan a mano la ocasión de embriagarse, causando escándalos de funestos resultados, obstruye completamente el paso; y por último su inmediación al Arsenal es muy dañosa, por cuanto que como cuartel debe estar por retaguardia libre de todo contacto”. Como la existencia del tal quiosco fuese perjudicial, pues él cumplía con avisar al Presidente del Concejo, que había ordenado al propietario que en el día debía desalojar el lugar e irse con sus pertenencias a otro fuera de los alrededores del Arsenal⁹⁸.

Al concluir la administración Pardo, el ministro Freire, en su *Memoria* de 1876 al Congreso, fue mucho más explícito, crítico y auto-crítico también, sobre la situación del Arsenal, esbozando incluso una probable solución,

pero sin que en el Presupuesto para el bienio 1877/1878 se consignase partida alguna para ello. Decía como sigue:

“Hace muchos años que se viene solicitando la construcción de un Arsenal en un lugar seguro y apropiado, en razón de ser tan necesario a la Marina como lo es la Factoría a los buques de vapor. En varias ocasiones, han sido presentados al Gobierno, planos y presupuestos mas o menos exagerados, que han quedado rezagados en los archivos o perdidos durante las largas tramitaciones a que fueron sometidos.

No sé si es porque se haya mirado con poca atención esa necesidad de la Marina, o porque se hayan arreadado las anteriores administraciones en vista del costo de la obra; pero bien sea por una o por otra de esas causas o por las dos reunidas, no se ha dado paso alguno para construir el Arsenal, y hoy continuamos dando ese nombre a una informe reunión de construcciones de caña y barro, que debido al largo número de años que tienen de existencia, se hallan en “ruinoso estado y no prestan seguridad” de ninguna especie para las oficinas del Ramo de Marina, para habitación de las autoridades marítimas y para depósito de los artículos de repuesto que hay necesidad de conservar en almacenes.

Aparte de la vergüenza que causa ver esas oficinas y a esas autoridades visitadas por los Marineros de las Escuadras extranjeras, en lugares tan impropios y que ofenden a la dignidad de los Jefes que representan a la Marina de la República; hay que considerar la pérdida que sufre el material que se deposita en esos que llamamos almacenes; allí no hay objeto que no se deteriore o inutilice; allí casi a la intemperie y hacinados en el húmedo suelo, se guardan artículos de gran valor que resultan completamente dañados el día que se necesita emplearlos. Además de esto, la inseguridad de esos depósitos ha dado lugar para que en varias ocasiones se hayan cometido robos muy considerables, pues siendo las paredes de caña y barro, como he dicho, y estando limitadas esas construcciones por el foso del Castillo y por otros terrenos baldíos, ha habido toda facilidad para la perforación de las paredes y la extracción de los artículos más importantes.

La situación del Arsenal es también de todo punto inconveniente para su objeto; colocado en un terreno valioso y casi encerrado y dominado por todas partes, no tiene espacio ni para carenar embarcaciones menores. Desde que se le quitó para la línea férrea una parte considerable de terreno y toda la playa que antes le pertenecía, ha quedado reducido de tal manera, que es de urgente necesidad trasladarlo a otro lugar más extenso y que se halle a orillas del mar.

En la *Memoria* que tuve el honor de presentaros en 1874, manifesté que la construcción de un Arsenal para la Marina era la base de grandes economías en los gastos de Escuadra. Hoy me permito recomendaros que prestéis vuestra atención a este importante asunto y autorizéis al Gobierno para que proceda a construir el Arsenal “fuera del Callao, en cualquier puerto inmediato a fin de tener a la Marina Militar separada de los grandes centros comerciales y conservar su disciplina que siempre se relaja en ellos”.

Para la construcción del Arsenal no se necesitan grandes desembolsos inmediatos; bastará que el área que hoy ocupa se venda, para que se obtenga una fuerte suma con que atender los primeros gastos; después podrán construirse los departamentos que sean necesarios y en poco tiempo y a poco costo, se habrá realizado esa obra, cuyos resultados serán un inmenso beneficio para la Marina y la base de una positiva economía para el Erario”⁹⁹.

Notable, había terminado una administración, y no se había podido o querido hacer esto último, que parecía tan simple decírselo al Congreso. Pasaron casi otros dos años, sin que nada cambiara, y ello llevó a que Grau, en su *Memoria* del 2 de enero de 1878, como Comandante General de Marina, volviera a recordar a las autoridades del Gobierno de Prado que, hasta ese momento, se carecía de un verdadero Arsenal, e incluso, desde hacía tiempo, el Mayor de Ordenes se desempeñaba como Comandante de Arsenales. En el capítulo "Obras Importantes", decía sobre el Arsenal lo que sigue:

"Apenas puede comprenderse como después de tantos años que existe una Escuadra, si no poderosa, por lo menos suficiente para el servicio de la Nación, no se haya construido un Arsenal, donde se conservase su material de guerra, sus repuestos navales y donde las fuerzas de marina, reunidas y disciplinadas, permaneciesen listas para embarcarse en caso dado; con talleres apropiados para todos los trabajos de Marina, y, en fin, donde se hallasen concentrados todos los elementos indispensables para atender debidamente en cualquier circunstancia, al servicio y conservación de la Escuadra. Un edificio de tal naturaleza, con las mejoras introducidas en los Arsenales de Europa, es una obra que reclama tiempo ha, las necesidades de la Escuadra".

Como se puede apreciar, el concepto de Grau sobre Arsenal, era mucho más profesional e integral que el que expresaran los dos ministros anteriormente citados. Sin embargo, no dejaba de ser también un buen deseo ante la crítica situación fiscal, el aspirar a un edificio tipo europeo. Continuaba Grau:

"Hasta ahora la Escuadra sólo tiene para su servicio en tierra un ruinoso cuartel donde, por la falta de oficinas, de almacenes, de espacio y de seguridad y sin el menor recurso para simular un Arsenal, no es posible, sin perjuicio notable, conservar cualquier material, sin que la intemperie y la humedad lo destruya o desaparezca".

En este aspecto, se habrá notado, reiteraba la misma situación que expusiera Balta ocho años atrás.

"Lamentablemente, es ciertamente que, épocas pasadas en que la hacienda de la Nación no se hallaba en circunstancias tan apremiantes, no se hubiese tratado de construir un edificio de tal importancia; la administración pasada [Pardo] inició y nombró una comisión para que determinara el lugar mas apropiado para tal objeto, lo que desgraciadamente no pasó de allí; actualmente ha vuelto a organizarse dicha comisión por mandato supremo y cumpliendo su cometido ha informado con razones extensas y fundadas, que el sitio del Castillo de la Independencia, donde existe actualmente la aduana del Callao, es el más conveniente bajo todo aspecto para el Arsenal de Marina. Ojalá que el Supremo Gobierno, que tanto interés muestra por la Armada, perseverase en la idea de emprender dicha obra y, aunque no fuese posible de pronto llevarla a cabo del todo, por lo menos hiciese formar los planos in extenso y de ellos se construyese la parte mas urgente, dejando para mas tarde su terminación, así como las obras hidráulicas que deben efectuarse en el mar y que le son inherentes"¹⁰⁰.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Como se puede apreciar, la ubicación recomendada por ambas comisiones no coincidía. Grau mismo, no era de la opinión que manifestase Freire, en cuanto a que el Arsenal a construirse debería estar en otro puerto que no fuera el Callao. Muchas veces en el presente siglo se habló de Chimbote. Sin haberse alcanzado siquiera la confección del proyecto, vino la guerra y la meta de contar con un Arsenal adecuado, hubo de esperar hasta la década de 1930, en el Callao, y cercano del poder central. Sin embargo, es apropiado aclarar que recién en la década de 1980, se destina una área en la zona de Chimbote para construir una base naval descentralizada.

3. PERSONAL

En el volumen 2 del tomo VIII Romero ha desarrollado el tema de personal y otros, con meridiana claridad y amplitud. Para este lapso, 1870-1876, queda relativamente poco por definir, excepto unos cuantos tópicos que se dieron en los años citados, y otros que corroboran lo expresado por dicho autor. Además, cuando se ha desarrollado el volumen 2 del Tomo IX, también se han visto aspectos del personal embarcado, principalmente, señalándose temas por explorar en las cuestiones a ese efecto.

Un hecho, sin embargo, resalta en la década de 1870 y, es que, a pesar de que durante los tres períodos constitucionales sucesivos, se produjeron motines, revoluciones, rebeliones, tanto de origen civil como militar, la Institución Naval mostró madurez, unión y decisión para sostener la democracia, y prácticamente no hubo que lamentar enfrentamiento y división entre sus miembros, excepto la rebelión del *Huáscar*, tratada en detalle en el Tomo X.

La Institución misma, fue administrada con mayor estabilidad, comenzando por la homogeneidad y duración de los Comandantes Generales de Marina, una mayor permanencia de los comandos de buques, un centro de formación propio para futuros oficiales y una escuela para aprendices de marineros; una mayor estabilidad en la dirección de la Factoría de Bellavista y, para no dejarla de mencionar, una mayor presencia de oficiales de marina en el accionar político al nivel ministerial, parlamentario y partidario.

Fue un período en el que el incremento de la flota a vapor demandaba, obviamente, un esfuerzo de preparación de sus cuadros de personal para ser mejores profesionales y, para mantener, conservar y operar el material a flote, cuya renovación se iniciara en la década de 1860. Estos objetivos, sin embargo, se vieron frustrados por una aguda crisis fiscal, que

repercutió en la Marina en todo orden de cosas. A continuación, pues, sólo se desarrollarán algunos temas que permitan seguir el hilo entre los años que cubren los Tomos VIII y X que tendrían, desde entonces, influencia en la situación de la guerra que sobrevendría.

Como no existiera servicio militar obligatorio y el reclutamiento estuviera prohibido en la Constitución de 1860, el enganche del personal de marinería por un período determinado, se realizaba comúnmente, al igual que para los buques mercantes, a través de los llamados enganchadores, que lo hacían por una comisión, y los posaderos, es decir, los propietarios de aquellos lugares en donde se daba posada a la gente de mar, desempleada, y que generalmente debían al dueño la renta por habitación y comida. Así, pues, cuando había que conseguir personal se recurría a los posaderos a quienes se les abonaba la deuda del tripulante y éste recibía además en adelanto el sueldo por el tiempo que habría de servir, quedando el posadero como garante de dicho adelanto para el caso de deserción o fallecimiento del tripulante, antes del término de su compromiso, o bien el posadero cobraba al tripulante una comisión sobre el monto del adelanto.

El sistema era abusivo, injusto y explotador, pues las tales posadas no eran otra cosa sino pocilgas insalubres, todo lo cual llevó al capitán de puerto del Callao, en agosto de 1870, a proponer la conveniencia de crear una única casa-hospedaje para los marineros, fundada en principios de moral y de justicia, sin violar prescripción alguna del derecho público ni en tratados con diferentes naciones, debiéndose esperar la colaboración de los cónsules y vicecónsules extranjeros residentes, pues su existencia era un hecho en países de Europa. Dicha casa al asumir los beneficios del servicio exclusivo que brindaría, también asumiría las responsabilidades consiguientes, aparte de la simplificación en la contratación que se obtendría por haber sólo una casa-hospedaje y, por supuesto, en el control y vigilancia por parte de la Capitanía. Esta iniciativa mereció el trámite favorable del Comandante General de Marina ante el ministerio, añadiendo que ante la probabilidad de un elevado número de postores en la subasta que se convocaría, el Gobierno debería establecer las condiciones para la concesión, compatibles con la libertad de industria, pues eran actos en los que el Comandante General no tenía capacidad de decisión, menos aún estando de por medio la participación de los cónsules extranjeros y solicitaba, pues, la promulgación de una resolución suprema que al establecer la casa-hospedaje, superase las atingencias que plantearan en 1861 los representantes consulares de Inglaterra y Estados Unidos contra una resolución de 1º de octubre de 1860, en la que se otorgó a Belisario Dulanto el carácter de agencia general de embarque de marineros¹⁰¹. Esta propuesta no debió prosperar, pues en 1873,

el Comandante General volvía nuevamente sobre el enganche de marineros, al tratar de completar la dotación del *Huáscar*, acción muy difícil de llevar a cabo, porque los posaderos no aceptaban quedar como responsables durante el tiempo necesario para reintegrar los avances recibidos. Manifestaba el Comandante General, en apoyo del comandante de dicho buque, la conveniencia de llevar a efecto una práctica generalizada en todas partes, esto es, “que los posaderos o embarcadores de gente de mar, cesan su responsabilidad de los enganches o avances tan luego que los entreguen a bordo de los buques”¹⁰².

Además, los marineros desertaban y, por lo tanto, la Caja Fiscal reclamaba a los posaderos las cantidades que habían quedado adeudando los marineros desertores antes de la promulgación del decreto supremo de 5 de marzo de 1873. El expediente seguido por Juan Oliva, a nombre de los demás posaderos, pidiendo que se les exonerase del pago reclamado por la Caja Fiscal¹⁰³, permite apreciar las marchas y contramarchas sobre este asunto.

Como se recordará, la revolución de los Gutiérrez en julio de 1872 y la expedición del general boliviano Quevedo a los pocos días, llevó a la decisión de enviar urgentemente al *Huáscar*, desarmado desde 1871, al sur. Para ello hubo de completar su dotación apuradamente, y de ahí la intervención del comandante del monitor en este asunto, como se ha visto en otra parte de este tomo.

Como una colaboración para resolver este problema, el capitán de navío Miguel Grau, a título personal presentó, en noviembre 1º de 1872, a la Junta Consultiva de Marina, un proyecto de reglamento interior de los buques de la Escuadra, para la conservación de sus tripulantes, esto es, medidas para retener a bordo a los enganchados, por un período de 18 meses. La Junta designó una Comisión de Vocales, presidida por el capitán de navío Camilo N. Carrillo, quien en el mes de febrero de 1873, elevó el resultado del estudio practicado, acompañado de un proyecto de decreto supremo¹⁰⁴. Este último no sólo reordenaba el proyecto Grau, sino que le introducía algunos agregados que incluían los matriculados, los vagos por vía de corrección remitidos por la Policía, capitanías de puerto, o primera autoridad del Departamento, y a los oficiales de mar. El proyecto de decreto, a pesar de su buen propósito, no fue promulgado y, quizás, una de las causas fuera que el primero en no cumplir con el compromiso fuese el propio Estado que, como se ha visto en repetidas oportunidades, dejaba insolutas a las tripulaciones por varios meses. Sea como fuere, este aspecto no había sido considerado por Grau ni por Carrillo.

Por otro lado, la forma hasta aquí descrita de conseguir marineros “voluntarios” para los buques de guerra, no era la única. En efecto, durante

el período se observan numerosas comunicaciones que dan cuenta de la remisión por las prefecturas de diversos departamentos, de “vagos”, algunos costeños como por ejemplo de Cañete, Tambo de Mora, Arequipa; otros de las zonas de sierra, como por ejemplo, de Ayacucho y de Apurímac. Otros prefectos remitían presos para el servicio de la Escuadra, y otros, como castigo, a marineros acusados de robo. En una oportunidad, entre los “vagos” que remitiera el prefecto de Ica, hubieron un loco y dos epilépticos. Pero no todos los presos, según se aprecia de una relación de 29 que enviase el Comandante General al Ministro de Guerra y Marina en julio de 1876, eran enviados por los prefectos, sino que en ella figuran como remitentes entre 1874-1876, el propio Ministerio, la Comandancia General, la Mayoría de Ordenes, el Resguardo, la Escuela de Cabos del Ejército, la Dirección de Policía. Se quejaba, pues, en 1876, el Comandante General, que “esta clase de individuos es perjudicial siempre a bordo bajo todos los aspectos, no se pueden utilizar sus servicios fuera del buque por la condición en que se encuentran, y que siendo en la actualidad reducidas las dotaciones, están ocupando plazas que debían tenerlas individuos voluntarios y útiles, que desempeñan toda clase de comisiones”. En la relación de 29 presos que remitiera, algunos desde 1874, se observa que los buques mas afectados eran la *Independencia* con 15, el *Huáscar* con 8, y los monitores *Atabualpa* y *Manco Cápac* con 4 y 2 respectivamente. La decisión ministerial dispuso que se liquidasen y licenciasen a 12 de esos presos¹⁰⁵.

Así, pues, los buques recibían marineros catalogados como vagos, ladrones, castigados y enfermos que, fácil es imaginar, sólo generaban problemas, dificultaban el mantenimiento de la disciplina, en especial durante la época que rigiera el desarme, su adoctrinamiento, el trabajo en equipo, generando desconfianza en su desempeño, alterando la paz vecinal en el Callao en altas horas de la noche cuando estaban de licencia, maltratando mujeres y burlándose de los agentes policiales. Ello llevó, a que el Mayor de Ordenes del Departamento dispusiera que los marineros del Arsenal no estuvieran en la calle después de las diez de la noche, y a solicitar al Prefecto que aquellos de buques y otras dependencias fueran detenidos por la policía, al cometer faltas, y se le comunicara para tomar las medidas que evitaran su desertión¹⁰⁶.

A ello se agregaba, como se ha visto, que no toda esa gente fuese, precisamente, gente de mar y que, se enfermaba y/o desertaba a la menor oportunidad. Así se entiende que se dictaran disposiciones para evitar que los marineros internados en el hospital del Callao, que dicho sea de paso el Prefecto lo calificaba como inseguro, pudieran fugarse y desertar. Su número debe haber sido notorio, como para llevar al ministro Gutiérrez a

expresar al Comandante General, que “por los partes diarios pasados a este ministerio, se han notado que son muy frecuentes las deserciones de marineros que saltan a tierra con licencia, y como esto tiene origen sin duda en que los Comandantes conceden permiso a individuos en quienes no tienen confianza, prevenga VS. por la orden general a dichos jefes, no consientan que salgan de a bordo individuos que hayan recibido adelantos o no inspiren seguridad completa de regresar a su buque¹⁰⁷. Esta era, que duda cabe, una concepción y solución simplista de una situación que venía, es cierto, de décadas atrás, pero que recién empezaría a encararse en 1873 con la fundación de la Escuela de Aprendices, sin que por ello se lograra resolver el problema en su integridad antes de la guerra de 1879.

No se crea que esta práctica de enganches “voluntarios” solo se diera en la Armada peruana. Romero lo explica en su tomo, y también hace ver el porqué de los castigos físicos que se imponían. Así, en 1871, el Comandante General daba cuenta al Juez de 1ª Instancia del Crimen, en la provincia del Callao, que estaban a su disposición en la prisión de Casas Matas, para el juicio respectivo, a “los individuos Thomas Roberts, Charles Silds y William Lesin, apresados en la noche del 7 de enero de 1871 por el bote de ronda del monitor *Huáscar*, cuando se encontraban en la mar, en una embarcación menor, con el objeto de “robar” marineros surtos en la bahía, según el dicho de uno de los tres que asegura ser robado por los dos restantes del buque alemán *Prusiano*, hecho que confiesa uno de éstos”¹⁰⁸.

La situación con el personal extranjero contratado distaba, también, de ser ideal, presentando numerosos problemas, aparte de los abandonos de puesto, aunque es justo reconocer que los hubo excelentes.

Ahí están, por ejemplo, los informes del comandante del *Tumbes* dando cuenta de la insubordinación del fogonero John Tucker, quien en tierra intentase desarmar al alférez Rey, por cuya razón se le había aplicado una barra de grillos¹⁰⁹; el de incapacidad del 1er. Maquinista Henry Stephens por su continua embriaguez, al punto de convertirlo en enajenado mental; el del 1er. Maquinista que fuera de la dotación del *Cbalaco*, Carlos Ingraham, “despedido de los buques de la Armada o dependencias del ramo, quedando incapacitado para volver a él en todo tiempo, por las averías tan considerables en las calderas y otras piezas de la máquina que sufrió ese buque durante el tiempo que corrió a su cargo”¹¹⁰. Una ley del 17 de noviembre de 1827, estableció limitaciones para aplicar en la Marina, la pena de azotes y carrera de baquetas.

En otra oportunidad se ha visto que la contratación del personal extranjero, que a veces generaba problemas de índole variada, la hacían los Ministros residentes en el exterior, para lo cual recurrían a oficinas de

contratación de gente de mar. La situación, sin embargo, llevó al ministro Gutiérrez en marzo de 1872, a enviar directamente una nota al Ministro del Perú en Londres, quejándose de la ineptitud y mala conducta de los contratados para la Factoría y buques, lo que se debía a “la ligereza con que sin duda procede para clasificarlos el ingeniero a quien VS. encarga el hacerlo, descuidando las formalidades acostumbradas en Inglaterra para casos de esta naturaleza y que tienen por objeto convencerse de sus conocimientos, que acrediten su sobriedad y den garantías de sus buenas costumbres”¹¹¹. Se habrá notado que esta llamada de atención no siguió la vía correspondiente. El ministro en Londres, escribió al de Relaciones Exteriores acerca del tema, nota que fue transcrita a su vez al ministro Gutiérrez, quien en contestación expresaba, que “en vez de desvanecer las ideas formadas por este despacho acerca del descuido con que hasta ahora se han buscado y remitido esos empleados, han venido a confirmarlas... El desinterés aparente con que la Casa encargada de señalarlos tiene sin duda por móvil el de cobrarles una comisión reservada para darles certificados de conocimientos que no poseen... Debe la Legación ser mas cauta al hacer los contratos y tomar mejores datos de los que ha tenido hasta ahora porque el servicio se embaraza mucho con estos incidentes y los gastos emprendidos se hacen infructuosos”¹¹², además que distraían la atención del Gobierno.

Una relación da el destino de los maquinistas contratados en 1872 en Europa para los buques de la Escuadra¹¹³ como sigue:

1er. Maquinista	para la <i>Apurímac</i>	Henry Iveis Stephens
2do. id.	para la <i>Independencia</i>	George Hurst Stanger
3ro. id.	para el <i>Huáscar</i>	Charles A. Fountaine
4to. id.	id. id.	Henry Barret
2do. id.	id. <i>Manco Cápac</i>	John B. Kitter

En los Estados Unidos se contrataron condestables, lo cual tampoco resultó del todo satisfactorio. Así, se dio el caso, por ejemplo, de un tal Plumbet, quien habiendo concluido su contrato no quiso aceptar la renovación que el Gobierno le ofreciera por cien soles; pero es menester decirlo, que era inferior a la suma con la que fuera contratado inicialmente. Al fin, el citado condestable aceptó y se le destinó al *Atabualpa*. Pasó a tierra para practicar algunas diligencias, se le buscó para que firmase el nuevo contrato, reapareció en la Mayoría de Ordenes después de 24 horas completamente embriagado, y al ser amonestado manifestó su decisión de no volver a embarcarse. Así, pues, el Mayor de Ordenes opinó que lo más conveniente era regresarlo a su país, previa liquidación de sus beneficios, calificando como “nociva” su presencia en cualquier buque, “atendiendo

a que en las pocas horas que permaneciera en el *Atabualpa*, manifestó su incapacidad para obtener la confianza de sus superiores¹¹⁴.

No obstante los problemas con los extranjeros, el ministro Freire, en un rasgo humanitario y fraternal, elevó a la Cámara de Senadores un proyecto de ley concediendo a las maquinistas de la Escuadra, contratados o voluntarios, los goces de retiro y montepío. La razón para este proyecto, era que constituía una medida necesaria para el buen servicio y de estricta justicia, pues esos maquinistas “no tienen mas porvenir que un triste abandono, cuando envejecidos en el servicio o mutilados por accidentes en las máquinas que tienen a su cargo, se hallan en la incapacidad de trabajar, y los que mueren a consecuencia de esos mismos accidentes o por heridas recibidas en acción de guerra, nada pueden legar a sus esposas o hijos menores, que dejan abandonados y sin mas recursos que la caridad pueda proporcionarles¹¹⁵. No se ha ubicado el texto del proyecto, que contemplaba no gravar irreflexivamente el número de pensionistas a cargo del Estado. Tampoco fue aprobado.

En noviembre de 1873, el ministro Freire instruía al Jefe de la Comisión Naval en Inglaterra, capitán de navío don Alejandro G. Muñoz, a cargo de la construcción de las cañoneras, contratase herreros, calafates y carpinteros para los buques de la Escuadra.

La razón para ello estaba en que por una resolución suprema del 23 de marzo de ese año, se habían declarado libres las industrias de esos gremios en todos los puertos de la República, lo cual dificultaba conseguir esas especialidades para los buques de la Escuadra, pues “a mas de que aquellos no tienen voluntad para sujetarse al servicio a bordo, obtienen mayor remuneración por su trabajo como simples jornaleros en las obras de particulares”.

El ministro Freire dispuso, también, se contratase personal de maestranza según relación y condiciones ya establecidas, para que viajasen al Perú en las cañoneras y que, en cuanto a su nacionalidad, lo dejaba a juicio de Muñoz, habida cuenta de su aclimatación al país, a que se establecieran y fueran sobrios y ordenados¹¹⁶. Los detalles del cumplimiento de esta disposición se ven en el capítulo correspondiente a la construcción de esos buques.

La calidad del personal extranjero, obviamente, generó también varios actos de indisciplina e insubordinación a quienes, de acuerdo al decreto de 1821, debía aún sancionárseles según las reglas inglesas. Se dieron, también, casos de abuso en la aplicación de los castigos. Así, por ejemplo, en junio de 1871 se informaba por la Mayoría de Ordenes, que el alférez de fragata Julio Jiménez, de la dotación del *Atabualpa*, había maltratado grave y arbitrariamente al marinero David Norris, sin que aparentemente media-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

ra faltamiento al oficial, según averiguaciones preliminares. El citado tripulante era de la dotación del *Huáscar*, enviado junto con otros 25 de este buque, en apoyo de las faenas de dique del *Atabualpa*. Fue Grau quien se quejó de tal castigo¹¹⁷. En otra oportunidad aparecía, en *El Nacional* del 31 de mayo, una denuncia sobre el cruel flagelamiento del grumete Anacleto Orellana de la cañonera *Pilcomayo*, por desertor habido. El Comandante General dispuso se investigase el hecho, pues esa "clase de castigo si realmente ha tenido lugar es indebido, pues excede de los límites de ser correccional"¹¹⁸.

¿Cuál fue entre 1870 y 1879 el efectivo aproximado del personal de la Marina, en el Departamento Marítimo desde maquinistas hasta marineros? Es una labor necesariamente un tanto aproximada. En efecto, muchas de las listas de revista de comisario se han extraviado con el tiempo, no todos los presupuestos tienen esos datos, a lo que debe agregarse las reducciones por el desarme y otras posteriores por economía, los incrementos súbitos por rearme, etc. etc. A continuación, entonces, un cuadro estimado para los años 1870, 1875 y 1879:

	1870	1875	1879
<i>Independencia</i>	216	145 (265*)	240
<i>Huáscar</i>	125	102 (129*)	136
<i>Atabualpa</i>	58	38 (49*)	40**
<i>Manco Cápac</i>	60	36 (49*)	40**
<i>Unión</i>	175	118 (179*)	183
<i>Pilcomayo</i>	-	87 (107*)	139
<i>Chanchamayo</i>	-	87 (107*)	-
Flota de combate	634	613 (885*)	778
Capitanías	191	202 (243*)	202**
Arsenal	57	74 (68*)	70**
Escuela Naval	-	62 (236*)	22
<i>Loa</i>	18	14 (14*)	50
<i>Apurímac</i>	43**	43 (443*)	47
<i>Chalaco</i>	70**	69 (90*)	105
<i>Talismán</i>	-	-	100**
<i>Oroya</i>	-	-	101
<i>Limeña</i>	-	-	100**
Total general	1,013	1,077 (1979*)	1,575
% personal embarcado en buques de combate y transportes	69	63 (49%)	75

* según presupuesto 1875/1876

** número estimado.

Como se puede apreciar, un número conservador de las dotaciones de las fuerzas navales y transportes a mayo de 1879, podía estar alrededor de 1,184 y el total de personal para la Marina, en unos 1,575, mas o menos un 10%. Fueron esos 1,184, mas un plantel de unos 100 oficiales, los que habrían de contener el avance chileno hacia nuestro territorio durante los cinco meses de la campaña naval de 1879, demostrando con hechos la importancia y rendimiento de las fuerzas navales en la estrategia militar nacional, a pesar de la precariedad de los medios materiales navales.

Se hace notar, por otro lado, que las cantidades entre paréntesis en la columna de 1875, son las que figuran en el presupuesto para el bienio de 1875/1876, y de ello se puede comparar que las dotaciones reales de la flota de combate (613) eran menores en un 31% respecto a las del presupuesto (885).

Antes de terminar con estos aspectos de personal, procede comentar que en todo el período no se ha encontrado correspondencia o denuncias sobre la presencia de marinería de nacionalidad chilena, fuese enganchada voluntariamente, o remitida por las autoridades. Esto se trae a colación en vista de lo mucho que se ha dicho que justo antes de que empezara la guerra de 1879, Chile sabía todo sobre los buques de guerra peruanos por esa marinería, que tuvo que ser licenciada. Por supuesto que lo sabía, pues no se debe olvidar que a consecuencia de la guerra con España, tres buques de la Escuadra peruana permanecieron muchos meses en los puertos de ese país y fue, en esas circunstancias, que tuvieron que contratar gente de mar de nacionalidad chilena para completar dotaciones, por lo que cabría suponer suministraron información sobre ellos, aparte de la liberalidad con que se publicaban ciertos datos en los medios de expresión.

3.1. CUERPO GENERAL DE LA ARMADA

A continuación la evolución numérica y en porcentaje, entre 1870-1878.

En términos generales, la disminución experimentada en el Cuerpo General en actividad, en el lapso referido, fue del 28%. Pero lo más dramático estuvo en los grados de teniente primero, alfereces y guardias marinas, que llevaría al Ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freire a expresar en su *Memoria* de 1874, que:

“El Cuerpo ha sufrido de poco tiempo a esta parte una baja considerable en las clases subalternas, que si en años anteriores el personal era escaso, y apenas bastaba para dotar convenientemente los buques de la Escuadra y dependencias del Ramo, hoy es insuficiente aún para el servicio de los primeros; así es, que el Gobierno se ha visto obligado a retirar los oficiales que dotaban los vapores del Apostadero de Puno, sustituyéndolos con Pilotos contratados, y a embarcar a los que servían con

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

las Capitanías de los puertos menores y caletas, encargando de su despacho a los empleados de Hacienda, sin que ni aún así se haya logrado completar las dotaciones de todos los buques”.

<i>De guerra</i>	1870	1874	1876	1878	% total
Contralmirantes	2	1	2	2	0
Capitanes de navío	15	18	18	22	+47
Capitanes de fragata	43	43	39	37	-14
Capitanes de corbeta	42	38	40	43	+2
Tenientes primeros	52	43	44	40	-23
Tenientes segundos	42	37	40	43	+ 2
Alfereces de fragata	73	48	34	29	-60
Guardia marinas	42	8	9	4	-90
Subtotal	311	236	226	220	-29
<i>Cuerpo Político</i>					
Comisarios de Guerra y Marina	5	5	5	5	0
Oficiales Primeros	19	17	16	15	-21
Oficiales Segundos	15	14	11	12	-20
Oficiales Terceros	13	15	13	11	-15
Subtotal	52	51	45	43	-17
TOTAL	363	287	271	263	-28
Indefinidos en todos los grados	45	59	59	s/d	+31

Freire manifestaba en esa *Memoria*, que dos eran las razones para la disminución: incremento de los indefinidos por el estado de desarme [habían aumentado en 31%] dedicados a labrarse un mejor porvenir que preferían retirarse antes que regresar al servicio al ser llamados; la otra, principal, según el ministro:

“Porque siendo la marina una carrera facultativa, y considerada por consiguiente de preferencia por todas las naciones marítimas, que en previsión sin duda de lo que en la actualidad pasa por la nuestra, le han concedido renta y preeminencias especiales, que compensan de algún modo las privaciones y penalidades porque tienen que pasar los que a ella se dedican, por desgracia, hasta hace poco tiempo y tal vez por “no haberse palpado la conveniencia de que la Nación tenga una Escuadra, se ha mirado a la nuestra como innecesaria y hasta gravosa”, y bajo tal impresión puede decirse en verdad, que se le ha hostilizado; creo pues llegado el caso, de que sean reconocidos los remarcables servicios que ha prestado desde la Independencia hasta el día, se le haga la justicia a que es acreedora, y que no dudo sabréis vosotros otorgarle”.

Nuevamente el ministro Freire, en su *Memoria* de 1876, expresaba que las bajas en el bienio habían sido pocas [4% en total], pues:

“Siendo reducido el personal, no pueden ser numerosas las pérdidas; sin embargo, las que hemos tenido han sido muy sensibles, porque los buenos marinos que hemos

EL PODER NAVAL EN TIERRA

perdido, no se reemplazan fácilmente; se necesita algunos años de buena escuela y de constantes trabajos para formar un buen jefe de marina”.

Grau, por su parte, en la *Memoria* de enero de 1878, hacía notar en particular, la falta total de guardias marinas en los buques de Escuadra y entre otras cosas decía que “no puede pasarse sin ellos sin dejar un vacío que no puede ser llenado ni por los oficiales de mar, que tienen demasiado roce con la tripulación, ni por los oficiales de guerra... pero aunque se pretendiese encomendar las funciones de estos a los oficiales más subalternos, no sería posible pues... no hay el número suficiente de estos para montar guardias en cubierta...” En efecto, Grau ya había expresado en líneas anteriores, que los oficiales eran sumamente reducidos. “Si es necesaria la existencia de la Escuadra, decía, es indispensable el sostenimiento del Cuerpo General en número suficiente”. En cuanto a los jefes, Grau consideraba que la Escuadra tenía número suficiente para atender a su servicio.

Todas estas expresiones complementan las cifras que se han presentado en el cuadro anterior. Pero conviene aclarar que la drástica reducción de guardias marinas entre 1870 y 1874, se debió a la supresión de ellos, al crearse la Escuela Naval, conforme se vio en el capítulo sobre Educación Naval del volumen 2, déficit que se fue incrementando muy lentamente en el lapso bajo estudio.

Finalmente, antes de dejar esta parte sobre el Cuerpo General de la Armada, se ha creído conveniente presentar algunas consideraciones sobre su evolución numérica y relativa, que complementan objetivamente su situación durante el período.

El cuadro muestra, en primer término el elevado número de oficiales embarcados en 1870, tanto en la flota de combate como en los transportes, guardando relación con los eventos, pues en ese año se habían incorporado dos monitores y dos transportes, así como la reducción que aparece en las columnas siguientes por efecto tanto del desarme, como de la conversión de tres buques en pontones-escuela y la subasta de los transportes excedentes. La columna de 1876 incluye a las dos cañoneras que se incorporaron a la Armada en 1875. Se muestra, también, que el personal embarcado en la flota de combate fue en promedio, ligeramente superior a la tercera parte del número de oficiales considerados en el presupuesto del bienio correspondiente. Indica, por otro lado, que en el Departamento Marítimo, la relación entre el personal embarcado y el personal en tierra, disminuye progresivamente de 2.4 a 1.7 a 0.9, como una confirmación de la falta de adecuación de objetivos a medios en la política de seguridad nacional, ante la amenaza chilena de expansión territorial hacia el norte. Finalmente, el cuadro presenta el esfuerzo de la Marina en oficiales de guerra para explorar

Cuadro que muestra la distribución numérica y relativa de los oficiales de guerra

Concepto	1870				1874				1876			
		% Respecto a ⁽⁸⁾				% Respecto ⁽⁸⁾				% Respecto ⁽⁸⁾		
	Canti- dad ⁽²⁾	Dpto. Marí- timo	Presu- pues- to	Esca- lafón	Canti- dad ⁽¹⁾	Dpto. Marí- timo	Presu- pues- to	Esca- lafón	Canti- dad ⁽¹⁾	Dpto. Marí- timo	Presu- pues- to	Esca- lafón
Departamento Marítimo ⁽³⁾	189	-	-	61	114	-	78	49	164	-	87	73
- Tierra ⁽⁴⁾	55	29	-	18	41	36	28	17	83	57	44	37
- Embarcado ⁽⁵⁾	134	71	-	43	73	64	50	31	81	49	43	36
- Flota de combate ⁽⁶⁾	78	41	-	25	55	48	37	23	69	42	36	31
- Transportes ⁽⁷⁾	56	-	-	-	18	-	-	-	12	-	-	-
Departamento Fluvial ⁽³⁾	s/d	s/d	s/d	s/d	22	-	15	9	22	-	12	10
Apostadero de Puno ⁽³⁾	s/d	s/d	s/d	s/d	11	-	7	5	3	-	1	1
Total según presupuesto	s/d	s/d	s/d	s/d	147	-	-	62	189	-	-	84
Total según Escalafón en Memoria ⁽²⁾	309	-	-	-	235	-	-	-	224	-	-	-
Déficit ⁽⁹⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Exceso ⁽⁹⁾	-	-	-	-	88	-	-	-	35	-	-	-

- (1). Cantidad que figura en el Presupuesto para el bienio.
- (2). Cantidad que figura en la *Memoria* del año, pero de la cual se descuenta a los contralmirantes.
- (3). Total de oficiales en el respectivo Departamento y Apostadero.
- (4). Total de oficiales, desde capitán de navío a guardia marina, en puestos de tierra en la Marina, según Presupuesto del bienio asignados a la Comandancia General de Marina, Mayoría de Ordenes, Arsenal, Escuelas, Factoría Naval, Capitanías de puerto, y Junta Reformadora cuando funcionó.
- (5). Total de oficiales embarcados, según Presupuesto del bienio.
- (6). Total de oficiales embarcados en la flota de combate, según Presupuesto del bienio.
- (7). Total de oficiales embarcados en los transportes, según Presupuesto del bienio.
- (8). Porcentajes respecto a: Total en el Departamento Marítimo; Total en el Presupuesto del bienio; Total en el Escalafón que aparece en las *Memorias* de 1870, 1874 y 1876. En el de 1870 no se ha encontrado datos de detalle sobre dotaciones de oficiales en el presupuesto.
- (9). El déficit significa que en el Escalafón no había cantidad de oficiales en algunos grados para cubrir los puestos consignados en el Presupuesto. Exceso, significa la cantidad en que en algunos grados había de más en el Escalafón respecto a lo consignado en el Presupuesto. Varios de esos excedentes, eran destacados a cumplir funciones en otros ministerios, aunque ese detalle ni su sueldo figuran en el Presupuesto.

y desarrollar la región amazónica y del lago Titicaca y como, en este último caso, hubo de reducirse drásticamente para disponer de oficiales en los buques de la Armada, según transcripciones que aparecen en otras páginas de este capítulo.

3.2. ASCENSOS, INDEFINIDOS Y SUELDOS

En 1872, a poco de asumir Pardo el Gobierno, promulgó un decreto supremo que normaba la carrera del personal superior, pero sólo desde guardia marina hasta capitán de fragata. Tres aspectos importantes resaltan en este dispositivo: a) sustituye la denominación grado por clase; b) se estatúa por primera vez que para ascender había que rendir examen profesional, aunque en los archivos de la época no se han encontrado los programas respectivos, así como examen médico, y c) para llegar a capitán de fragata se necesitaba contar con doce años de embarque sin servicios en tierra, o veintiún de servicios de los cuales mínimo seis de embarque, y de estos tres como guardia marina y tres como capitán de corbeta. La parte resolutive del decreto decía:

“Art. 1º.- En lo sucesivo no podrá expedirse título de guardia marina, sino a los jóvenes que, después de rendir examen de todos los estudios exigidos por el reglamento de la Escuela Naval, obtengan certificados de aprobación y buena conducta, y hayan comprobado por una constancia del médico del mismo establecimiento que son de complexión robusta, y no adolecen de enfermedad o defecto físico, que los inhabilite para resistir las fatigas y privaciones de la vida de mar.

Art. 2º.- La clase de alférez de fragata sólo la podrán obtener los guardias marinas que tengan por lo menos tres años de servicios en los buques de guerra o transportes de la Escuadra, y previo examen en que acrediten conocer todas las obligaciones que la ordenanza señala a los oficiales de guardia.

Art. 3º.- Para que los alfereces de fragata obtengan la clase de teniente 2º se requiere que hayan servido en la primera dos años a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra, o cuatro en las dependencias de Marina, y haber sido examinados y aprobados en todas las materias que se relacionan con las obligaciones del oficial de Detall.

Art. 4º.- No podrá otorgarse la clase de teniente 1º de la Armada, sino a los tenientes 2dos. que tengan dos años por lo menos en el servicio de los buques de guerra o transportes, cuatro en las dependencias de Marina, y hayan acreditado por examen previo, que poseen todos los conocimientos indispensables para desempeñar la plaza de 2º Comandante.

Art. 5º.- El ascenso a capitán de corbeta, se concederá únicamente, a los tenientes 1os. que tengan en esta clase tres años de servicio activo, a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra, o cinco en las dependencias de Marina, y acrediten por un examen, que poseen todos los conocimientos necesarios para desempeñar las funciones de Comandante de un buque.

Art. 6º.- Sólo podrá concederse la clase de capitán de fragata, a los capitanes de corbeta que tengan en esta última cinco años, tres de los cuales por lo menos deben

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

haberse pasado en servicio activo a bordo de los buques de guerra o transportes de la Escuadra.

Art. 7º.- Por separado se reglamentará la manera de hacer efectivos los exámenes de que hablan los artículos que preceden, y se detallarán las materias correspondientes a cada clase.

Art. 8º.- Quedan suprimidos para lo sucesivo los ascensos que con el nombre de grados se han dado hasta ahora, pero los Jefes y Oficiales que se hallan actualmente en posesión legal de ellos, seguirán gozando de las mismas ventajas y consideraciones que por dichos grados le corresponde.

Art. 9º.- Deróganse todas las disposiciones anteriores relativas a ascensos, en cuanto fueren contrarias a la presente.

El Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina queda encargado del cumplimiento de este decreto, mandándolo publicar y circular.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a 22 de octubre de 1872. *MANUEL PARDO -J. MIGUEL MEDINA*¹¹⁹.

Al comenzar 1874, *El Nacional* pasaba revista a los hechos notables en el año 1873 respecto del Ejército y Armada, y en relación a esta última, señalaba la medida reformadora que tenía en cuenta la educación científica y la práctica de mar indispensable que deberían poseer los Jefes y Oficiales de la Armada, para el ejercicio de su profesión. Se refería al decreto del 22 de octubre antes transcrito, y decía que:

“Era tiempo ya de volver a la Institución sus legítimos estímulos de adelanto y cerrar para siempre las puertas del favoritismo que desalienta los esfuerzos meritorios. Era preciso que el premio se acordase sólo al aprovechamiento comprobado y a las aptitudes reconocidas. Era preciso en fin que se enalteciese las insignias militares para darles toda su honrosa significación. Es a este resultado que tiende el decreto que nos ocupamos”¹²⁰.

En el mes de octubre del mismo año, el senador Secada presentó un proyecto de ley relativo a los Jefes y Oficiales de Marina. Como la Comisión Principal de Guerra de esa Cámara, juzgase indispensable la opinión del Ministro de Guerra y Marina, se envió al titular de la cartera, para ese fin. En su informe, el ministro Freire, decía que lo consideraba altamente “dañoso” para el Cuerpo General de la Armada, pues “tiende a colocar a los Jefes y Oficiales que lo componen en una situación muy violenta; y que la consecuencia inmediata de su aceptación como ley, sería la total ruina de nuestra Marina Militar”. No se ha ubicado el texto del citado proyecto, pero del informe se puede establecer lo que sigue:

a. Los Jefes y Oficiales de Marina no podían obtener licencia indefinida, ni los goces de retiro, sino cuando la edad o los padecimientos físicos los inhabilitasen para el servicio; que mientras no se hallasen embarcados o destinados, se les consideraría en el Arsenal como desembarcados, sujetos al sueldo de reglamento, es decir, a medio sueldo y expeditos para ir adonde el Gobierno quisiera destinarlos. Correspondían a los artículos 1º y 2º del proyecto.

Respecto de ellos el ministro opinaba que eran suficiente para:

“Poner de manifiesto cuan hostil es al Cuerpo de Marina, pues a pretexto de que es científico y de preferencia niega a los que lo componen, todo derecho a los goces de que disfrutaban los Empleados militares y civiles de la República, colocándolos en condición muy inferior a éstos; condena a los marinos a un trabajo casi forzado, o a pasar muchos años de su vida en una tristísima situación, sujetos a una pensión insuficiente para sus más urgentes necesidades, y prohibiéndoles además, que empleen su actividad, sus conocimientos y aptitudes, en buscar en el trabajo los medios de ponerse ellos y sus familias a cubierto de la miseria”.

b. El artículo tercero contenía disposiciones para amenguar el efecto de los dos primeros, con la obligación de destinarse a los puertos de la República.

Acerca de tales disposiciones, el ministro Freire opinaba que:

“Aparentemente modifican la dureza de los artículos precedentes, y digo aparentemente, porque se necesitaría para que esas disposiciones pudieran tener efecto, que en el Presupuesto General de la República se consideraran para todas las capitánías de los puertos y caletas, así como para la Comandancia del Resguardo los haberes correspondientes a los jefes que debieran desempeñarlos, y se obligara a éstos, a que hicieran “total prescindencia de la dignidad que es propio en quien tiene una alta clase en una carrera facultativa y de preferencia, para que se resignase a desempeñar esos cargos en una de las muchas y casi solitarias caletas de nuestro litoral, so pena de verse reducidos a vivir en la miseria, con el medio haber que se les concede como desembarcados en el Arsenal”.

Pero con esto no concluía Freire su argumentación, y porque son tan importantes y trascendentes sus conceptos, se transcriben en su integridad a continuación:

“Tal vez la mente del Honorable Senador que ha presentado el proyecto, sea conceder a los desembarcados el haber íntegro cuando se hallen en el Arsenal, suponiendo que ese es el sueldo de Reglamento; pero aún en este caso, la disposición es altamente perjudicial al servicio y al Cuerpo de Marina, porque resultarían agraciados unos cuantos, por fortuna muy pocos, que sin aptitudes para prestar sus servicios a bordo, o lanzarse en busca de mejor porvenir, se resignarían a vivir ganando el sueldo que se les concede sin prestar servicios positivos, resultando de esto que la “ley protegería la incapacidad y el ocio”.

En la *Memoria* que últimamente tuve el honor de presentar al Congreso, manifesté la notable disminución que sufre el personal de nuestra Marina Militar, por las condiciones en que se halla actualmente, e indiqué la conveniencia de mejorar esas, pues “muchos Jefes y Oficiales piden su separación, porque no quieren resignarse a vivir con la escasa renta que disfrutaban” y teniendo como porvenir, las limitadas esperanzas que las leyes vigentes les conceden.

Si en la situación que se halla la Marina, igualada y sus goces a todas las carreras del Estado, se hace sentir esa disminución del personal, ahora, si se convierte en ley el Proyecto del Honorable Senador Secada, no es aventurado suponer, que el Cuerpo de Marina quedará reducido a un personal insuficiente, y con rarísimas excepciones, incompetente para el servicio de los buques de guerra, pues perdidas los

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

marinos todas sus esperanzas de bienestar en el servicio, “fácilmente hallarían ocupación en que emplear sus conocimientos y aptitudes”, labrándose a la vez un porvenir más tranquilo y seguro.

Por lo que dejo expuesto, verá la Honorable Cámara de Senadores que el proyecto del Honorable Senador Secada no debe ser aceptado, porque es perjudicial al servicio del Estado, y dañoso a los Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada; este cuerpo necesita concesiones que lo favorezcan, necesita que se le coloque en condiciones tales, que halague a los que en él prestan sus servicios a la Nación, y evite las continuas bajas que sufre su personal con la separación de Jefes y Oficiales muy competentes, que “buscan fuera del servicio un bienestar” que éste no les proporciona con las exiguas dotaciones que la ley les acuerda, y con el estrecho horizonte que limita sus justas y legales aspiraciones”¹²¹.

Interesante, aleccionador y contemporáneo. Por lo menos, en los últimos 50 años se han visto varios períodos de crisis que limitaban las justas y legales aspiraciones de los oficiales, experimentando el Cuerpo nutridas bajas, pues salían en busca del bienestar que no les proporcionaba el presupuesto y, por su competencia, podría asegurarse que cuando menos el 90% de los que dejaron el servicio por esas crisis, fueron y son hombres de éxito, gracias a los principios inculcados y a los conocimientos adquiridos en la Institución, aparte de sus dotes personales. En esa década de 1870, como en las de este siglo, los oficiales de marina fueron bien recibidos por el universo económico y empresarial en su conjunto y supieron, y saben responder a esas expectativas. ¡Marina, por la gracia de Dios!

En un artículo que apareciera en *El Comercio* a los pocos días de la opinión del ministro que se acaba de glosar, y que firmaba “Un Marino”, manifestaba respecto del proyecto Secada lo que sigue:

“El proyecto de ley de que nos ocupamos lo creemos sugerido por los buenos deseos de favorecer el Cuerpo de Marina; pero en nuestro humilde concepto no lo encontramos adecuado a este fin, porque en él se prescriben restricciones que son más desfavorables al Cuerpo de Marina que a los demás empleados de la Nación, como la de servir hasta la edad de 60 años, la de tener que desempeñar colocaciones que sean incompatibles con la clase que inviste, como la de ir un capitán de navío o de fragata de capitán de puerto en una caleta. Si se quiere favorecer a los que se han dedicado y se dedican a la honrosa y distinguida profesión de la Marina de Guerra, medios hay de estimularlos a que no se separen de ella por buscarse un porvenir que les sea mas halagüeño, pueden ser destinados en los diferentes ramos de la administración pública, particularmente en aquellos que tengan relación con sus principios profesionales; y no se juzgue que al decir que pueden ser destinados en los diferentes ramos de la administración hay vanidad en ellos de juzgarse capaces de desempeñarse en todas las colocaciones; pero cuando un jefe de marina ha sido llamado para el puesto ha sabido desempeñarlo debidamente”¹²².

El proyecto de marras, recibió en *La Patria* una crítica más dura aún, que firmaba: “Una Víctima”, en relación a la suspensión de la licencia para indefinidos, que en parte decía:

“Marina Militar

Entre las faltas de garantía que han tenido siempre los que se dedican al servicio de nuestra Marina Militar, hay una de actualidad, que, si mucho nos sorprendió cuando tuvimos conocimiento de ella, hoy por las circunstancias que da origen a estas líneas, nos ha hecho conocer palmariamente hasta donde llegan las sugerencias del egoísmo.

Todos los que llenos de juventud, de vida y conocimientos dejaron las aulas de un colegio para encerrarse en los cuatro maderos de un buque, llevan un contingente de preciosas ilusiones y a la vez que soñaban con los combates y la gloria, contemplaban una ancianidad tranquila y venerable, confiando en que su país no abandonaría con inhumana indiferencia a la escasez y hasta la miseria a quien le había consagrado con fe pura toda la savia y vigor de su existencia.

Tendamos, sin embargo, la vista hacia todos los lados y no oiremos sino quejas arrancadas por las mas fuertes decepciones; contemplemos y no podremos hacerlo sin intenso dolor, el cuadro que presentan innumerables viudas de militares ilustres, sumidas en la indignancia, porque al liquidar los servicios de sus esposos se ha hecho uso de la mas minuciosa mezquindad para disminuir un real a la pensión que les corresponde; miremos a muchos, vivos todavía, poco inhábiles para continuar ejerciendo la profesión, después de largos años de leales y constantes servicios y nos conmovirá verlos considerados como una carga inútil que abruma al Fisco; pasemos a otros, jóvenes aún, que retirados del servicio por razones no sólo extrañas, sino contrarias a su voluntad, se han visto obligados a buscar en otra esfera el porvenir que le negaba el capricho de un mandatario, y los hallaremos en un gran conflicto a causa de una orden que les intima tomar el puesto que les señala o dejar de pertenecer al Cuerpo de la Armada; de modo que a estos oficiales que fueron despojados de una manera violenta e injustificable se les manda ahora a abandonar la posición que a fuerza de trabajo han podido crearse para ponerlos nuevamente a merced de los rencores políticos y los arrancan de su tranquilidad para sujetarlos a la disciplina que es incompatible con cualquiera otra ocupación, o, lo que es lo mismo, expresándonos en un lenguaje más claro se les dice que al vestir el uniforme han debido renunciar para siempre al afianzamiento del porvenir; por muy mala que sea la conducta de un Gobierno respecto de ellos, que cuando se le separe de sus puestos deben resignarse a vivir como Dios les ayude, no importa las calamidades que se sufra con tal que estén siempre listos cuando se acuerden de que existen o cuando la necesidad los obligue a recurrir a sus personas.

Sabemos de algunos que sin pretender pensiones, a las que a pesar de todo tenían derecho, deseaban permanecer como indefinidos porque consideraban como un honor el título de la clase que habían alcanzado; pero se les negó rotundamente y se les forzó a desligarse por completo de su Cuerpo que a través de sus vicisitudes no habían dejado de mirar con afectuoso interés.

¿Qué derecho ha habido para proceder así? Se dice que para contener el desbandamiento de la oficialidad; y ¿porqué ese desbandamiento? Porque encuentra en otra parte tristísimo es decirlo, las garantías que no puede darle el Gobierno de su país; pero ¿será eficaz esta medida? ¿Se ha conseguido ya algún resultado satisfactorio? Podemos asegurar que no y que la mayor parte ha preferido pedir su licencia absoluta; por manera que tal resolución sólo ha contribuido a hacer más palpable la falta que se quería reparar, y a suprimir de la Escuadra a miembros que sin gravar al Erario han podido ser muy útiles más tarde.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Se comprende que un Gobierno se esfuerza por conservar los buques con una dotación competente; pero el medio no será nunca la coacción que se ha adoptado.

El servicio que se presta voluntariamente no puede ser igual al que se hace compelido por la fuerza, pues este último se resentirá a cada momento de esa negligencia dañosa, que es resultado de la poca disposición del espíritu. Se necesita por otra parte no hacer confusiones indecorosas con detrimento de la dignidad individual; hoy se llama al servicio indiferentemente al bueno y al malo, al traidor y al leal; parece que sólo se quiere ver uniformes sobre la cubierta de los buques, y esto, preciso es decirlo muy alto, no puede servir de garantía ni de halago a los que para volver a bordo tienen que abandonar el nuevo trabajo que han emprendido.

Hágase una separación juiciosa entre los que en otros tiempos se llamaron oficiales de marina; dése de baja con inquebrantable firmeza al traidor y al vicioso incorregible; actívense y publíquense las ordenanzas para que cada uno sepa con fijeza a que atenerse, y evitar los muy frecuentes reclamos sobre el goce de preeminencias, sobre fórmulas disciplinarias y sobre muchas otras materias, ora triviales, ora graves que ocasiona la carencia de ordenanzas; foméntese con incansable tesón planteles tan útiles como el *Marañón* y la *Apurímac*, dando a este último mayor ensanche para que pueda proporcionar a la Escuadra un número suficiente de marineros educados; procédase con invariable equidad al calificar los servicios, dense los ascensos atendiendo al mérito real de los propuestos y no a las influencias del favoritismo que relajan la moral y matan la nobleza del estímulo; concédanse los puestos de importancia a hombres de conocida inteligencia y actividad porque ellos representan el único elemento de progreso, y entonces no faltarán oficiales; pero abandónense por ineficaz y antipolítico ese sistema de presión, sancionado en una hora nada feliz.

Si no estuviéramos convencidos de que la falta de oficiales depende de las condiciones precarias de la carrera en el Perú, las atribuiríamos con pesar al desprestigio del Gobierno; pero lo hemos dicho, la causa no es el Sr. Pardo, sino la no existencia de garantías que su gobierno intentaría en vano remediar porque suponiendo que los encargados por él, de practicar sus buenos deseos se condujeran con igual buena fe, nadie puede responder de que su sucesor continúe por el mismo sendero, y esto es justamente lo que intimida al que siente bastante afición por regresar.

Creemos finalmente que el autor de medidas tan inconsultas en el Ramo de Marina debe dejar esa ridícula terquedad y esa atención necia; ellas le hacen representar el mezquino rol de una nulidad que rasgando la cubierta de mérito engañoso con que el favor lo cubriera, exhibe imprudentemente su desnudez. Nos permitiremos además indicar al mismo señor Pardo, que esta muy lejos de ser máxima gubernamental la frase egoísta de Luis XV "después de mi el diluvio" porque antes y después de su gobierno están el país y el bienestar de sus conciudadanos"¹²³.

Aunque no se ha podido ubicar el proyecto de ley enviado por el Ejecutivo a la Cámara de Diputados para retirar a los jefes y oficiales indefinidos, el asunto también fue polémico en el Ejército. Así se lee, por lo menos, en un artículo aparecido en *El Comercio* del 26 de agosto de 1874, que bajo la firma de "Jefes y Oficiales del Ejército Indefinidos", decía:

"Estaba reservado al Sr. general Freire, actual Ministro de la Guerra, lanzar contra los Jefes y Oficiales del Ejército Nacional el inmerecido insulto... a que de manera

EL PODER NAVAL EN TIERRA

alguna son acreedores, puesto que entre aquellos jefes y oficiales hay un número muy considerable de militares de antiguos servicios de una carrera sin mancha y de un comportamiento intachable tanto en su vida pública como en su conducta privada. Si pudiera hacerse un paralelo entre éstos y algunos de los que están en servicio no sabemos como quedarían estos últimos¹²⁴.

Años después, en setiembre de 1876, los diputados Carrillo, Grau, Unzueta y Valle, presentaban un proyecto de ley reglamentando los ascensos en la Marina. El Ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante en el Gobierno de Prado, fue requerido a opinar a pedido de la Comisión de Legislación de esa Cámara. Al respecto, el ministro informaba que el proyecto aludido era el mismo que el decreto de octubre de 1872, descrito antes, pero con ligeras alteraciones. Decía el ministro también, que el Gobierno de Prado mantendría su vigencia, mas aún cuando coincidía con las patrióticas miras de los iniciadores del proyecto, pues convencido está “de que este Cuerpo facultativo debe concurrir la condición de idoneidad para el desempeño de las funciones de cada clase”. Expresaba, asimismo, que a pesar de que el Gobierno coincidía con el fondo, la conveniencia y la utilidad y conocimiento que deben poseer los oficiales, difería en la forma como se quería reglamentar, pues la norma había sido promulgada por el Presidente Pardo en uso de la 5ª atribución Constitucional, y de sancionarse el reglamento por ley, el Congreso se estaría saliendo de la órbita de sus atribuciones señaladas por la Constitución en perjuicio de las que competían al Ejecutivo, “dando reglamentos y coactando la libertad de acción de éste, único que puede apreciar, además de los conocimientos y servicios, los otros méritos que concurren en los Jefes y Oficiales de ese Cuerpo y les hagan acreedores a promociones o ascensos”.

Además, continuaba Bustamante, que siendo competencia exclusiva del Ejecutivo conferir ascensos hasta la clase de coronel graduado en el Ejército y de capitán de navío graduado en la Marina, resultaba que el artículo 13º del proyecto, al establecer la nulidad de los ascensos que se den si los agraciados no llenan los requisitos establecidos en el reglamento, se “desnuda al Ejecutivo de esa facultad legal, lo cual importa una reforma en la Constitución¹²⁵. El proyecto en efecto, no fue aprobado, pero más tarde, en junio de 1877, el decreto de octubre de 1872 fue modificado por el propio Ejecutivo al restablecer el grado en vez de la clase.

En febrero de 1873 el ministro, general Medina, remitía a la Cámara de Diputados, la propuesta del Ejecutivo para el ascenso de Grau, García y García, y Carrillo, a capitanes de navío efectivo¹²⁶, que fueron aprobados en Resolución Legislativa del 22 de abril de 1873.

En octubre de 1876, el ministro, general Buendía, remitía al Congreso la propuesta del Ejecutivo para el ascenso a capitan de navío efectivo, la

del graduado Federico Alzamora, comandante del *Huáscar*, y de los capitanes de fragata D. Ulises Delboy y del comandante de la corbeta *Unión* D. Nicolás Portal, propuestas todas que habían sido aprobadas por unanimidad en el Consejo de Ministros, y que se elevaban al Congreso en uso de la atribución 13ª del artículo 59º de la Constitución.

Al resaltar los méritos de los miembros propuestos, el ministro Buendía se refería a aquellos del capitán de navío Alzamora, en particular los que demostrara en Iquitos “durante once años consecutivos con el mando en Jefe de aquel Departamento Fluvial”. En cuanto a Portal, hacía notar que “llegó muy oportunamente con el buque de su mando al puerto de Pacocha y ocupando militarmente la plaza no sólo la conservó en su poder sino que en el acto se apoderó de las locomotoras y línea férrea en cuando pudo extender su acción, preparando así el arribo tranquilo a aquellas playas de la división del coronel La Cotera, a cuyas fuerzas se debe el triunfo de Yacango”.

Respecto a Delboy, expresaba Buendía que había prestado servicios importantes en la campaña antes citada, mereciendo especial recomendación del Comandante General La Cotera, por haber participado en todos los combates y eso lo colocaba en las mas favorables condiciones para optar la clase inmediata superior, como premio a su denuedo y patriotismo¹²⁷.

El Congreso aprobó los ascensos de los tres marinos propuestos, con fecha 14 de diciembre de 1876. Antes, en 1875, con la aprobación también del Congreso, don Lizardo Montero había ascendido a contralmirante, y a capitanes de navío don Hercilio Cabieses y don Juan Pardo de Zela.

Pero ya que de ascensos se trata, el ministro Freire en su *Memoria* de 1874, expresaba que conforme al decreto de 22 de octubre de 1872, “han sido ascendidos muy pocos oficiales, pues el actual Gobierno no ha sido pródigo para otorgar ascensos, así como no los ha excusado en los casos en que la justicia y el merecimiento los han hecho necesarios”.

En su siguiente *Memoria* de 1876, el ministro Freire reiteraba el deseo que había tenido el Gobierno de darle toda la importancia que merecía el Cuerpo General de la Armada, y la estimación debida a cada grado, por lo que “no ha sido pródigo en conferir ascensos; no ha concedido ninguna gracia; solo ha hecho justicia; y me asiste el convencimiento, de que tanto los ascendidos como los que no lo han sido, conocen que el Gobierno no ha cedido a influjos de ninguna especie y que ha procedido con severa imparcialidad. Para los pocos ascensos que se han dado al Cuerpo de Marina, se ha preferido a los Jefes y Oficiales que se han hallado en servicio activo, a bordo de los buques de la Escuadra; porque hallándose estos, sujetos a las privaciones que les impone la vida a bordo, no pueden ser

EL PODER NAVAL EN TIERRA

igualados en derechos a los que, destinados en colocaciones sedentarias se hallan gozando el bienestar de la vida en familia”.

Como se ha visto en párrafos anteriores, el aspecto de las remuneraciones de oficiales era un tema crucial. Siempre lo será, sea para los de servicio activo como para los indefinidos de ayer o los retirados de hoy.

Una comunicación del Comandante General de Marina de agosto de 1870¹²⁸, tramitando el presupuesto de haberes de las dotaciones de los dos monitores nuevos y tres transportes, permite establecer, a esa fecha, la escala de sueldos del personal embarcado como sigue:

Escala de sueldos y valor de la ración de armada-agosto 1870

<i>Oficiales de Guerra y Mayores</i>	<i>S/. al mes</i>
Capitán de fragata	160
Capitán de corbeta	116
Teniente primero	68
Teniente segundo	52
Alférez de fragata	44
Guardia marina	16
Cirujano de 1ª clase	120
Cirujano de 2ª clase	80
Oficial 1º del Cuerpo Político Contador	80
Oficial 2º id. id. Contador 2º	56
1er. Maquinista	120
2do. id.	80
3er. id.	64
4to. id.	48
<i>Oficiales de Mar</i>	
1er. Contra maestre	50
2do. id.	40
1er. Guardián	32
2do. id.	26
1er. Condestable	45
1er. Carpintero	45
2do. id.	30
Herrero	40
1er. Calafate	32
2do. id.	26
Farmacéutico	32
Maestro de víveres	30
Dispensero	22
Cocinero de Equipaje	22
Cocinero de Cámara	20
Mayordomo de 1ª Cámara	20
Mayordomo de 2ª Cámara	20

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Cabo de Timoneles	22
Cabo de Luces	20

Tripulación

Artillero de preferencia	20
Artillero ordinario	18
Cabo de fogoneros	32
Fogonero	28
Carbonero	16
Marineros	16
Grumetes	10
Pajes	8

Guarnición

Teniente de infantería	52
Sargento	16.80
Cabo 1º	15.20
Cabo 2º	14.40
Soldado	13.60

El sueldo de jefes y oficiales de guerra, excepto el de guardia marina, y el de los oficiales mayores, estaban sujetos al descuento de 4% por montepío.

Gratificación

De mesa y mando, para el Comandante de buque	66.66	soles	al mes
De mesa, para el Segundo Comandante	26.66	id.	id.
De mesa para los oficiales, guardias marinas y maquinistas	20.00	id.	id.

Valor de la ración diaria para todos los embarcados

Buques de guerra	0.40	soles
Buques transporte	0.30	id.

En su *Memoria* de 1870, el ministro Balta aclaraba lo que en el Perú significaba la gratificación llamada de “mesa”, diciendo que “tenía por objeto primordial auxiliar a los marinos para la compra de instrumentos, libros y planos, artículos de subido precio y para cuya renovación constante es insuficiente el sueldo”. Esto lo expresaba al plantear que ella fuera extensiva a los jefes y oficiales del Arsenal, pues era común que “esta dependencia fuera considerada como buque de guerra, y por consiguiente con gratificación igual que los embarcados”. Pero en su *Memoria* no sólo hacía este planteamiento para los del Arsenal, sino que también debía extenderse a los capitanes de puerto, y restablecerla para la Comandancia General de Marina, Factorías Navales, Escuela Náutica y demás dependencias de Marina. En los presupuestos, a partir del bienio 1873/1874, la gratificación de “mesa” fue eliminada.

En cuanto a la gratificación de mando de que gozaba sólo el Comandante de buque, Balta pedía también que se restableciera para el Co-

EL PODER NAVAL EN TIERRA

mandante General de Marina y Jefe de Arsenales. Como se puede apreciar, estar embarcado, importaba una remuneración mejor que aquella de los que estaban en puestos de tierra.

Más tarde, en octubre de 1874, el senador y marino, don Lizardo Montero, presentó en su Cámara un proyecto de ley referente a una nueva escala de sueldos para el Cuerpo de Marina, y cuyo contenido apareciera en la sección Documentos Parlamentarios de *El Comercio*, edición del 10 de setiembre, al dar cuenta de la sesión de la Cámara de Senadores del lunes 7 de ese mes. A pedido de la Comisión Auxiliar de Guerra de esa Cámara, se solicitó la opinión del ministro. La exposición de motivos y el proyecto decían:

“Los sueldos de los generales, jefes y oficiales de Marina, deben ser arreglados en justicia, según la escala anterior, pues sujetos como están sus haberes a los de infantería, resultan que se hallan colocados en condiciones inferiores a éstos, sin embargo, de ser notorio, que no puede establecerse comparación entre unos y otros.

Aceptados los grados como iguales en ambas armas, los oficiales de infantería llevan la ventaja a los de marina la opción de la clase de oficial, cuando los segundos apenas avanzan a la de guardia marina. Así pues, desde el principio de la carrera el oficial de infantería lleva al de marina un grado superior y suponiendo que ambas condiciones puedan llegar al término de su carrera, el de ejército asciende a gran mariscal mientras que el marino sólo puede llegar a vicealmirante; clase que se considera igual a la de general de división.

Existiendo pues estas diferencias entre ambas carreras, claro es que no puede establecerse cosa alguna que sea común a ellas, y es manifiesto que sólo una injusticia inexplicable podrá hacer que continúe esa igualdad de goces, que fijando la atención es una manifiesta desigualdad, muy desfavorable por cierto para la oficialidad de marina.

Si los marinos no pueden llegar a la clase de almirante que es la que se considera igual a la de gran mariscal; si éstos comienzan su carrera con un grado menos que los oficiales de ejército, justo es que se les indemnice esta desigualdad aumentando los sueldos ya que no pueden ser beneficiados con la clase militar del ejército; tengan una compensación a esa diferencia favorable a los del ejército, quienes resultan con más clase y sueldo.

Impedido el Gobierno por la Constitución, de conceder clases de capitanes de navío y de sueldos según la antigüedad de cada clase; de esa manera, a mas de que se evita llenar prontamente el escalafón con jefes de clase superior, no se mata toda esperanza, como sucede con el que llega a ser capitán de fragata, que en la convicción de que ha llegado al término de su carrera, no le halaga idea alguna lisonjera, quedando como una planta parásita con sólo el consuelo de cumplir los dos años para obtener los goces, en caso de ser indefinidos, sin darse el estímulo de distinguirse por su contracción y empeño en el servicio.

La oficialidad de marina, descuidada y confundida hasta hoy como no sucede en ninguna de las naciones civilizadas; al decoro y honor del Perú conviene que sea colocada en condiciones mas aceptables, y de no ser así, sucederá lo que hemos visto con mucha frecuencia, que, los marinos abandonan el servicio, tan luego como hayan

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

llegado a cierto rango y con los conocimientos y experiencia adquiridas en servicio de la nación, buscan otros horizontes que les sean más lisonjeros que el que les ofrece la clase de capitán de fragata, con doscientos soles de sueldo y casi sin esperanza de mejorar de condición, si no abandonan el terreno de la honradez e integridad.

Con tales fundamentos, el Senador que suscribe presenta la siguiente:

Escala de sueldos para el cuerpo general de la armada en servicio activo

	S/. al mes	S/.al año
Vicealmirante	600	7,200
Contralmirante	440	5,280
Capitanes de navío:		
Los primeros 4 años	280	3,360
id. segundos 4 id.	310	3,720
Pasados los 8 años	340	4,080
Capitanes de fragata:		
Los primeros 4 años	220	2,640
Los segundos 4 id.	240	2,880
Pasados los 8 años	260	3,120
Capitanes de corbeta:		
Los primeros 4 años	150	1,800
Después de 4 id.	180	2,160
Tenientes primeros:		
Los primeros 3 años	100	1,200
Después de 3 id.	120	1,440
Tenientes segundos:		
Los primeros 3 años	70	840
Después de 3 id.	80	960
Alfereces de fragata:		
Los primeros 3 años	60	720
Después de 3 id.	65	780
Guardias marinas	30	360

Para los goces de indefinidos, retirados, inválidos y montepío, se tomará como base el sueldo asignado a cada clase en el primer período.

El descuento de montepío será el 4% sobre el haber que se prescriba.

Lima, setiembre 7 de 1874. *L. MONTERO*

Pase a las Comisiones Principales de Guerra y Auxiliar de Hacienda¹²⁹.

Al opinar el ministro Freire sobre este proyecto, manifestaba que las razones en la exposición de Montero, era tan fundadas, que él se creía en el deber de reproducirlas, recomendando su aprobación, para que "el Cuerpo de Marina deba a la Legislatura de 1874, una ley protectora que le acuerde una compensación a la desventaja creada por la igualación de clases con el Ejército"¹³⁰. El proyecto no fue aprobado.

Efectuando una comparación de los Presupuestos para los Bienios de 1873/1874 y de 1875/1876, se aprecia que, para el Bienio de 1875/1876,

promulgado por ley del 25 de junio de 1875, los sueldos de los oficiales experimentaron, después de cinco años, un aumento de 25% extensivo a los segundos, terceros y cuartos Maquinistas, al Interventor de Arsenales y amanuenses; en tanto que el Inspector de Máquinas y el Escribano de Marina lo tuvieron de 17 y 60%, respectivamente. El resto del personal militar y civil en general, no recibió incremento alguno en el período 1870-1875 lo que, obviamente, no era justo para los que estaban en servicio, ni hacía atractivo enrolarse o trabajar en la Marina. Tampoco experimentaron variación las gratificaciones.

3.3. CALIDAD Y PREPARACION

En el mes de setiembre de 1876, el ministro Bustamante fue requerido por la Comisión de Legislación de la Cámara de Diputados, a opinar acerca de un proyecto de ley presentado por los diputados Valle y Canevaro sobre provisión de empleos en las oficinas de la administración pública. En su respuesta, Bustamante expresaba que el proyecto se refería, por un lado a aquellas oficinas de los otros cuatro ministerios y, por otro, que para el Ministerio de Guerra y Marina, las condiciones eran diversas, que se resumían concretamente en dos. Así, para ocupar un puesto en él se requería: a) ser Jefe u Oficial del Ejército o de la Armada, y b) haber terminado sus estudios profesionales en el Colegio Militar o en las Escuelas Preparatoria y Naval, con sujeción a los reglamentos vigentes.

Refiriéndose específicamente a la Armada, decía que:

“En el Cuerpo General de la Armada hay ahora mismo suficiente número de Jefes y Oficiales que llenan cumplidamente esas condiciones para poder ocupar y desempeñar en conformidad con ellas los pocos empleos del ramo de marina, del ministerio de mi cargo y... no veía ningún problema en el futuro para poder cubrir los puestos, tanto en número como en calidad”¹³¹.

El proyecto de ley no fue aprobado, pero se le menciona porque al fin de cuentas, expresaba el concepto del ministro sobre la calidad de los oficiales de la Armada.

Esta calidad y conocimientos se complementaba con las autorizaciones para navegar en buques mercantes, en vista de que los buques de guerra permanecían estacionados en puerto por períodos largos, sin poder los oficiales practicar y ganar experiencia de mar. A veces, sin embargo, ocurrían situaciones insólitas. Así, en febrero de 1871, el Comandante General de Marina informaba que el teniente 2do. Octavio Freire y el alférez de fragata Ricardo Herrera, a quienes se les había negado licencia para navegar en buques mercantes, se habían embarcado en el buque *Rosalía*, con rumbo a la China. Lo curioso del caso, es que el capitán de puerto no detectase a Herrera que figuraba en el rol del buque, en tanto que Freire salió como polizone¹³².

En enero de 1874, el Comandante General de la Haza, transcribía al teniente Eugenio Raygada, una disposición del ministro, del 5 de ese mes, según la cual los alfereces de fragata Eduardo Hidalgo, Carlos de los Heros y Gervasio Santillana, y los guardias marinas Carlos L. Rodríguez, Aurelio Gaviria, Isidoro Vargas y Octavio Caverro, debían viajar a sus órdenes, el jueves 8, con destino a las islas Guañape para embarcarse en un buque mercante para Europa, cumpliendo las instrucciones que siguen:

“El teniente Raygada se pondrá a órdenes del Gobernador de Guañape, capitán de navío don José María García, y le entregará el dinero que lleva para el pago de sus pasajes, y dicho Gobernador le indicará el buque en que deben embarcarse. Durante su viaje para Europa, cuidará que tanto los oficiales como los guardias marinas se ocupen distribuyéndose en guardias de mar, hagan observaciones y llenen su diario de navegación.

A su llegada al puerto de Europa a donde se dirige el buque en que van, avisará al capitán de navío don Alejandro G. Muñoz y al Cónsul del Perú en dicho puerto, para que les den los medios de trasladarse al puerto adonde se hallen las cañoneras a cuya dotación van a pertenecer.

Como el buque que debe conducir al teniente Raygada y a los oficiales y guardia marinas que les son subordinados, desde Guañape se dirige al puerto de Nantes, se le encarga muy especialmente que de dicho puerto pasen a Inglaterra por mar, sin permitir que por ningún motivo vayan a París, debiendo tomar el paquete que parte de ese puerto directamente a Londres o Southampton”.

El Comandante General instruyó además, al teniente Raygada a que cuidara que los oficiales y guardias marinas que llevaba a sus órdenes, fueran en el buque en que iban de viaje, “un modelo de buen comportamiento, aplicación y buenas maneras y den siempre pruebas de que son alumnos salidos de la Escuela Naval pertenecientes al Cuerpo de Marina de la República”¹³³.

No escapará al entendimiento de que el motivo de trasladarse a las islas Guañape estaba en que eran islas guaneras a las que arribaban buques que viajaban a Europa con más frecuencia. Además, la presencia de un capitán de navío como Gobernador, resalta la importancia que tenían. El viaje, en efecto, se realizó, pero de ello se da cuenta en el capítulo VII de este volumen.

A los pocos meses, en agosto de 1874, una resolución suprema del 14 de ese mes, autorizaba al guardia marina Cristóbal Lastres a viajar a Europa, por una vez en un buque mercante, para practicar los conocimientos que había adquirido en la Escuela Naval, debiéndosele abonar antes de salir de viaje un año de sueldos y gratificaciones de su clase. A ese efecto, el ministro Freire solicitaba al de Hacienda, dispusiera se le abonase 480 soles y que Lastres viajaría en la fragata *Florencia* próxima a zarpar para dicho continente¹³⁴.

En ocasiones, previa gestión diplomática, se obtenía que los oficiales embarcaran en naves de guerra extranjeras, para prácticas en la mar, aunque no siempre alcanzaban resultado positivo. Así, el 3 de noviembre de 1876, el ministro Gálvez en Londres, ofició al conde de Derby, pidiendo el consentimiento de la Reina para que se admitiera en buques de la Marina Real, a algunos guardias marinas peruanos, encargándose el Perú de proveer a su mantenimiento y gastos solicitud que, en respuesta del 23 del mismo mes, no sería aceptada, “porque los modernos buques de guerra, sólo tienen alojamiento para su dotación de oficiales”¹³⁵.

No se puede decir que el comportamiento de los oficiales fuera ideal. Siempre hubo ovejas negras. Así, en octubre de 1872, el teniente 1º Serapio Tejerina protagonizó situaciones escandalosas por embriaguez¹³⁶. En octubre de 1875, el alférez de fragata Belisario Alva, se comportó impropriamente en un bar del Callao¹³⁷. En ocasiones, algunos oficiales con permiso en tierra, usaban el pretexto de enfermedad para no incorporarse al servicio, por lo que se ordenó, que siempre que enfermasen debían dar cuenta de inmediato¹³⁸.

También se dispuso que los comandantes de los buques, no dieran a sus oficiales permisos por más de 24 horas, ni que pudieran medicarse en sus casas en caso de enfermedad¹³⁹. Cabría preguntarse, ¿por qué estas escapadas para no permanecer a bordo? Quizás la respuesta está en la inestabilidad política, las largas permanencias en puerto, la calidad del personal de marinería, y las órdenes reiterativas sobre la presencia y permanencia de los comandantes y oficiales a bordo día y noche.

En una ocasión, abril de 1872, el ministro Gutiérrez verificaba que siendo las once de la mañana del 29 de ese mes, los comandantes de la fragata *Apurímac* y del monitor *Atabualpa*, no estaban en sus respectivos buques, lo cual originó que ordenase al Comandante General dispusiera que en la Orden General del día se consignara el desagrado que ello le había causado y que quedaban advertidos de ejercer más celo en el cumplimiento de sus deberes¹⁴⁰. Casi un año después, en junio de 1873, el ministro Medina, reiteraba al Comandante General el cumplimiento de la orden, pues se había enterado que “muchos oficiales subalternos, sólo asisten a sus buques en los días que les corresponde hacer el servicio de guardias y que algunos Comandantes duermen en tierra, autorizando con ese mal ejemplo las faltas de sus subordinados. Como semejante proceder a más de manifestar poco respeto a la órdenes superiores, trae por consecuencia la relajación de la disciplina a bordo y que el servicio se haga de una manera irregular, es indispensable que VS. haga saber por medio de la Orden General, que esas órdenes están vigentes y que este ministerio, verá con sumo desagrado esa falta de obediencia”¹⁴¹.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En setiembre de 1876, otra disposición difundida por la Mayoría de Ordenes del Departamento, en la Orden General del 4 de ese mes, regulaba los permisos para pasar a tierra, y también los desplazamientos de los oficiales francos, en los términos siguientes:

“2ª. No podrán venir a tierra sino después que hayan tenido lugar todos los ejercicios de reglamento y en ningún caso antes que la comida [almuerzo] de la gente haya terminado, a menos que asuntos urgentes del servicio exijan lo contrario.

3ª. Para que a un oficial franco le sea permitido el desembarque será preciso que el Comandante tenga conocimiento anticipado de ello a fin de que pueda conceder o negar la licencia según sus atribuciones.

4ª. Todo Jefe u Oficial franco que desee pasar a la Capital deberá recabar el permiso de su inmediato superior y ponerlo en conocimiento de la Comandancia General o Mayoría de Ordenes del Departamento.

Cualquier infracción de las anteriores prevenciones, será reputada como desacato a las órdenes superiores y penado con arreglo a las Ordenanzas de la Armada. *GASPAR SELAYA*”¹⁴².

Ya en otra parte de este tomo, se ha tratado de la orden que en 1871 se impartiera sobre el desarme de los buques de la Escuadra, que comprendía la reducción drástica del personal, el desembarco de todo el armamento menor mas, en algunos casos, el de la artillería principal, la munición, pólvora y piezas importantes de las máquinas. En setiembre de 1875, ya no con el nombre de desarme, se ordenaba otra reducción del personal embarcado.

En efecto, el ministro Freire expresaba al Comandante General, que la escasez de recursos para atender a los gastos indispensables del servicio público, hacía necesario adoptar todas las medidas que propendieran a introducir economías en los buques de la Escuadra, que se traducían en la reducción de sus dotaciones, lo cual a su vez implicaba no sólo una economía en sueldos, sino también en racionamiento, pues consideraba que el precio de 164.25 soles al año (0.45 soles diarios) por cada ración era elevado, lo que aumentaba considerablemente el gasto de la Escuadra.

A ese fin se confeccionó un cuadro, que no se ha encontrado, pero que mostraba para cada uno de los buques las dotaciones que se habían establecido, desde oficiales de mar a grumetes. La orden para el Comandante General fue que en ese mes de setiembre, se debían dar de baja a todos los excedentes y que, mientras el Ministerio no dispusiera lo contrario, no se aumentaría un solo hombre a esas dotaciones.

Los maquinistas tampoco escaparon a esa reducción y, al efecto, dispuso el ministro que era necesario “suprimir aquellos cuyos servicios no son de precisa necesidad a bordo como sucede en los monitores *Manco Cápac* y *Atabualpa* que no estando en servicio activo no hay razón para que tengan sino los muy necesarios para la conservación de sus máquinas”. En

este orden de ideas, sólo debían quedar en cada monitor el primero y tercer maquinistas.

En relación a la *Independencia*, se debía dar de baja a uno de los 4tos. maquinistas, pues sus labores podían ser desempeñadas por uno de los ayudantes. El ministro Freire concluía su comunicación al Comandante General con la clásica invocación, perjudicial al final de cuentas sobre economía en el consumo de artículos navales¹⁴³.

Aunque no se puede dar pronunciamiento alguno sobre la reducción de las dotaciones se puede apreciar que, de la reducción en maquinistas, sólo se libraron el *Huáscar*, la *Unión* y los transportes. Pero es bueno recordar, que todo esto sucedía cuando se perseguía un objetivo de pax-sudamericana vía el Tratado con Bolivia y la búsqueda de la adhesión Argentina a dicho instrumento. Se aprecia en definitiva, que no se adecuaban los fines a los medios disponibles.

Respecto a la dotación de las guarniciones, ya desde 1873 se había venido estudiando su disminución y es por ello que el Mayor de Ordenes del Departamento, Amaro G. Tizón, informaba al Comandante General sobre un proyecto en ese sentido, para lo cual había tenido en cuenta la naturaleza de cada buque, así como las necesidades indispensables para el buen servicio de ellas en la Armada¹⁴⁴. La propuesta citada aparece en el capítulo IV del volumen 2 de este tomo.

3.4. ASUNTOS DIVERSOS SOBRE PERSONAL SUPERIOR

En enero de 1874 se suscitó un problema de precedencia entre los jefes y oficiales que, para resolverlo, hubo de recurrirse a las *Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 1793*. La cuestión giró en torno a una discrepancia que surgiera entre el Mayor de Ordenes del Departamento y el comandante del *Huáscar*, Miguel Grau, y como hubiera confusión en las referencias a dichas ordenanzas por parte de este último, el Comandante General de Marina pasó en consulta el asunto al Ministro de Guerra y Marina, quien resolvió como sigue:

“Que en todo acto oficial, después del Comandante General de Marina, que es el Jefe Superior del Departamento y al cual están subordinados por el cargo que desempeña todos los jefes y oficiales del Cuerpo General y Político de la Armada, tomarán puesto los que concurran, conforme a la clase y antigüedad que tengan, sin que pueda servir de motivo para pretender preferencia, las colocaciones que ocupan”¹⁴⁵.

Finalmente, para concluir con estos aspectos de personal, en agosto de 1873, se estableció por una resolución, que los años de estudios en el Colegio Naval Militar, no se computarían para el tiempo de servicios¹⁴⁶ y, en marzo de 1874, otra resolución reglamentaba el sistema a seguir en la

sustentación de los expedientes de indefinidos para los jefes y oficiales del Ejército, pero aplicables también a los de la Armada¹⁴⁷.

3.5. SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA

Por el tenor con que se han tratado los temas sobre indefinidos, sueldos bajos de los jefes y oficiales, retrasos de varios meses en su abono y pérdida de poder adquisitivo al tener que vender sus certificados a usureros, amén del elevado costo de vida, y la situación en que quedaban las viudas y huérfanos al fallecer el oficial, se habrá podido apreciar que existía un panorama poco alentador. Es, en estas circunstancias, que corriendo el mes de noviembre de 1874, los jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada, se reúnen en forma voluntaria y corporativa, el 8 de ese mes, a bordo del pontón-escuela *Marañón*, y deciden crear la *Sociedad Fraternal de Marina*, cuyo reconocimiento fuera pedido por el Comandante General de Marina¹⁴⁸, en términos que permanecieron inéditos hasta hoy.

“Presidencia de la Sociedad Fraternal de Marina Callao, noviembre 9 de 1874
Benemérito Señor General Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina
B.S.G.M.

Un pensamiento esencialmente filantrópico, ha reunido el día de ayer en el vapor *Marañón*, al Cuerpo General de Marina, con el objeto de constituir una asociación de Auxilios mutuos, que sirva en lo venidero de apoyo eficaz a todos y cada uno de sus miembros componentes.

El Cuerpo de Marina, que por la naturaleza de la profesión y las especiales circunstancias de su carrera, está llamada a vivir estrechamente unido por los sagrados vínculos de la fraternidad, no podía Señor, permanecer largo tiempo indiferente al asombroso desarrollo que viene experimentando en el país el espíritu de Asociación, sin contraer ante la generación que se levanta, una gravísima responsabilidad moral.

Buscar pues, en el concurso de nuestros propios esfuerzos, las garantías de existencia que tanto se alejan de nosotros cuando la edad y las enfermedades nos privan del servicio activo; asegurar a nuestros hijos, los indispensables medios de una modesta educación y subsistencia, con que puedan llegar a su vez a formarse útiles ciudadanos para la patria; he aquí, Señor Ministro, los únicos principios, que proclamados el día de ayer, constituyen por decirlo así, el alma de nuestra Asociación.

Haciéndome el intérprete fiel de los sentimientos de la corporación que tengo el honor de representar, me apresuro a participar a VS. el acontecimiento del día de ayer, y a reiterarle las protestas de distinguida consideración y aprecio con que soy de VS, Atento y Seguro Servidor. D.S.M.B. *DIEGO DE LA HAZA*”.

El Ministro de Guerra y Marina contestó el 20 de noviembre de ese mismo año¹⁴⁹, extendiendo su reconocimiento en los términos siguientes:

“He recibido el oficio que VS. se ha servido dirigirme con fecha 9 del mes corriente, comunicándome que el Cuerpo de Marina se reunió el día anterior a bordo del *Marañón*, bajo la presidencia de VS. con el objeto de establecer una *Sociedad Fraternal de Marina*, que sirva en lo futuro de eficaz apoyo a los miembros que la componen,

EL PODER NAVAL EN TIERRA

cuando las enfermedades o la edad avanzada los imposibilita para el servicio activo y a sus familias en caso de fallecimiento.

Es muy laudable el objeto que se ha propuesto el Cuerpo de Marina al formar la mencionada asociación; esto no solo servirá para los fines humanitarios que se han tenido en mira sino que también contribuirá poderosamente a estrechar los vínculos de los asociados entre sí, y dar a ese cuerpo la cohesión que le es tan necesaria y cuya falta le ha sido muy dañosa. Por estas consideraciones, la instalación de la sociedad que VS. preside, ha sido bien acogida por el Gobierno y por el que suscribe en particular, pues espera que ella establecerá una verdadera fraternidad entre los miembros del Cuerpo de Marina, que por las especiales circunstancias de su profesión, deben estar siempre estrechamente unidos.

Cábeme la satisfacción de felicitar al Cuerpo de Marina por haber dado un paso tan acertado al establecer la *Sociedad Fraternal* y de expresarle a la vez mis deseos y votos por su prosperidad y engrandecimiento. *FREIRE*".

El Comercio, en su edición del 18 de enero de 1875, publicaba una nota informativa¹⁵⁰ que daba a conocer la marcha de esta Asociación y decía:

"Señores Editores

Ayer ha quedado al fin decididamente establecida la *Sociedad Fraternal de Marina*, cuya primera reunión tuvo lugar el 28 de noviembre último. Sus trabajos se redujeron esta vez a la promulgación del reglamento y a la elección del personal que debe desempeñar los diferentes cargos. Su resultado que no incluye la elección del Presidente, pues debe ser siempre el más caracterizado de la Sociedad, fue el siguiente:

Presidente:	Contralmirante D. Domingo Vallerriestra
Vocales:	Capitanes de navío D. Ramón Azcárate, D. Lizardo Montero, D. Hercilio Cabieses, D. Federico Alzamora; idem de corbeta D. Manuel M. Carbajal
Fiscal:	Capitán de navío D. Gregorio Casanova
Tesorero:	id. id. D. Camilo Carrillo
Secretarios:	id. de corbeta D. Leopoldo Sánchez, Teniente 2º D. José Manzanares

Ya hacía tiempo que se dejaba sentir la falta de una Institución semejante llamada a influir de una manera eficaz en la total reorganización de nuestra Marina de Guerra, que en medio de las terribles convulsiones públicas, trabaja incesantemente para no descender de la elevada esfera en que la coloca los deberes que le están encomendados.

La reforma que hoy se inicia tratando de armar todos los esfuerzos para la realización de un objeto filantrópico, ha sido durante muchos años la síntesis de las aspiraciones de la mayor parte de sus miembros; porque estaban convencidos de que para obtener el bien común, si nada valen los deseos aislados, son poderosos los que sientan por base la unidad de acción que desarrollada por tendencias iguales, debe dar por resultado en un tiempo mas o menos largo, la facultad de llevar sus beneficios hasta los hijos de los asociados.

Unidos todos por el estrecho vínculo de una verdadera fraternidad y penetrados de la nobleza de sus propósitos, difícil es que nuestras frecuentes emergencias em-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

baracen su marcha, de modo que se vea amenazada su existencia; y en todo caso debemos esperar que los que hayan obtenido su representación trabajarán con ahínco para conservar íntegro el depósito que se ha confiado a sus luces y cordura.

El personal que funcionará este año es el encargado de normalizar las tareas de la Sociedad y de principiar a hacer práctica la Institución. Confiamos en que el espíritu del que están animados los impulsará a darle una vida duradera y tranquila”.

No se ha podido encontrar el reglamento mencionado, pero la existencia de la Sociedad, ahora en 1994, indica que capeó todos los temporales a lo largo de sus 120 años de existencia, manteniendo su espíritu fraterno y unidad. Los documentos de su creación que han sido transcritos, habían permanecido inéditos, y es por ello, que la *Historia Marítima* en su afán de difundir todo sobre la vida de sus antecesores marinos, no podía dejar la oportunidad de reproducir ésta su partida de nacimiento, que queda consagrada como 8 de noviembre de 1874, rectificando así la que consideraba el 18 de enero de 1875. Sin embargo, conviene aclarar que fue en esta última fecha, cuando se lleva a cabo la segunda elección de Junta Directiva, de que se da cuenta en el Tomo XII de la *Historia Marítima*.

El destino ha querido que sea su actual Presidente quien dé a conocer el origen de ésta, la mas antigua entidad social de la Marina, y que fuera el Vicealmirante Manuel Melitón Carbajal, héroe de Angamos, uno de sus primeros vocales.

4. LOS ASPECTOS LOGISTICOS

4.1. VESTUARIO

El vestuario que se suministraba a la marinería, a través de un proveedor, era importado unas veces, y confeccionado en Lima, otras. El concesionario para este fin, a comienzo de la década, don Félix Dibós, tenía un contrato que venía desde 1865, para suministrar vestuario y prendas para el Ejército y la Armada¹⁵¹. La calidad de las telas de los uniformes que se entregaban a la tripulación, no era aceptable, a estar por un informe del comandante del *Huáscar*, de abril de 1871¹⁵². Este comentario, sin embargo, no era aislado pues también el Interventor de Arsenales informaba, en octubre de este mismo año, no sólo de la mala calidad sino también de la diversidad de colores de los uniformes entregados por el contratista Dibós¹⁵³, de lo cual resultaba al final una falta de uniformidad.

En junio y julio de 1871, se publicaron en *El Peruano*, el mismo Aviso Oficial, fechado junio 16, por el que se daba a conocer que en julio de ese año terminaría el contrato con Félix Dibós, y queriendo el Gobierno, en uso de sus facultades, proteger a la industria nacional, había resuelto, decía

el Aviso, “emplear en dichos vestuarios en cuanto sea posible, telas nacionales elaboradas en las fábricas establecidas en el país”, e invitaba a los nacionales a que dirigieran sus propuestas al Ministerio de Guerra y Marina, acompañando las respectivas muestras de aquellas, en sobre lacrado y sellado. Las propuestas serían admitidas hasta el 6 de setiembre y se abrirían el 7 en presencia del ministro, quien elegiría la que juzgase como mas conveniente por la calidad de las telas, precio y demás elementos presentados, que servirían de base al remate a realizarse ante la Junta de Almonedas, según las condiciones siguientes:

1. La duración del contrato sería por tres años;
2. El vestuario se pagaría al contado, luego que se acreditase la entrega en almacenes, y no se daría suma alguna adelantada, y
3. Para la Marinería, el vestuario constaría de las prendas siguientes:

De Parada

Chaqueta, pantalón y gorra de paño azul oscuro; camisa de dril blanco, con dos hileras de cintas azules en las vueltas del cuello y mangas; corbata y cinta de seda negra, y camiseta de algodón blanca.

De Invierno

Gorra y pantalón de paño azul oscuro; camisa de lana del mismo color; corbata y cinta de seda negra, y camiseta de lana.

De verano

Gorra de paño azul oscuro; corbata y cinta de seda negra; camisa blanca de dril, con doble hilera de cintas azules en las vueltas del cuello y mangas, y camiseta de algodón¹⁵⁴.

Por otro lado, *El Comercio* del 24 de febrero de 1872, transcribía de *El Peruano*, una resolución del Ministerio de Guerra y Marina declarando fenecido el contrato con B.F. Pease, proveedor de calzado, para el Ejército, Marina y Gendarmería; y otra declarando la caducidad de la gracia concedida a Dibós en resolución del 8 de noviembre de 1871 y, en consecuencia, no se admitirían en los almacenes del Parque ninguna prenda de vestuario que suministrase¹⁵⁵.

Como resultado del remate para el suministro de uniformes a las dotaciones de los buques de la Armada y dependencias de Marina, en el que participaron cuatro postores, salió favorecido en mayo de 1872, don Joaquín M. Pérez, por haber sido la más ventajosa, con precios equitativos y tela de mejor calidad. Las condiciones que debería cumplir Pérez, serían:

a. Entregar, en el Arsenal del Callao, a los 20 días de firmada la escritura, 698 vestuarios conformados cada uno por:

- pantalones de paño azul, al precio unitario de 4.20 soles;
- camisas de lana color azul, al precio unitario de 3.0 soles;
- gorras, al precio unitario de 0.80 soles;
- Cintas correspondientes de seda negra con los nombres que se indicaran, al precio unitario de 0.35 soles.

b. El precio de cada vestuario sería de 9.15 soles, por lo que el importe total vendría a ser de 6,386.70 soles; y

c. De no cumplir con las entregas, el contrato quedaría nulo, debiendo pagar una multa de 1,000 soles, sin lugar a reclamo¹⁵⁶.

Para los oficiales, en cambio, no había contratista. Los uniformes se hacían a medida, pero la calidad de la mano de obra no debe haber sido buena como para que todos los uniformes fuesen realmente eso, uniformes. Así, en setiembre de 1872, las consultas y sugerencias de los comandantes de buque apuntaban a que se contratase un sastre que se encargara de la confección de los uniformes, descontándose su valor en cuotas mensuales, de los sueldos de los oficiales¹⁵⁷. En ese mismo mes, por otro lado, el Comandante General de Marina, disponía que los comandos de los buques tomasen las medidas del caso para que los oficiales de las dotaciones de los buques, se presentasen siempre de uniforme y con las insignias correspondientes a su grado¹⁵⁸, e incluso en otra ocasión se llamaba la atención a los capitanes de puerto, por no usar el uniforme durante el desempeño de sus funciones¹⁵⁹.

El 22 de noviembre de 1872, el capitán de navío don Miguel Grau, Vocal de la Junta Consultiva de Marina, presentaba a su consideración un proyecto de Reglamento de vestuario e insignias para las tripulaciones de buques de la Escuadra y dependencias en el cual detallaba el uniforme y las insignias de los oficiales de mar según su especialidad y también las de los marineros, grumetes, pajes, cabos de fogoneros, fogoneros, carboneros y artilleros ordinarios y de preferencia.

La Junta pidió al vocal, capitán de navío don Gregorio Casanova, estudiarse el proyecto y emitiera su recomendación, lo que cumplió con fecha 2 de enero de 1878¹⁶⁰.

Documento interesante, pues aclara la similitud entre los distintivos de los grados de la Armada y del Ejército, amén de que también aclara algunas funciones de la tripulación en el servicio interior de los buques.

Ambos proyectos, el de Grau y de Casanova, servirían de base para el nuevo Reglamento de Uniformes e Insignias que, para todas las tripulaciones de los buques de la Escuadra y dependencias de Marina¹⁶¹, se estableciera por decreto supremo de 20 de octubre de 1873, que se reproduce en el *Anexo B*.

En enero de 1873, antes de la promulgación del decreto de octubre que se acaba de referir, la Comandancia General de Marina absolvía una consulta planteada por la Mayoría de Ordenes sobre la distribución de vestuario y forma de pedirlo, expresándose en los términos siguientes:

“Estando señalado el número de vestuario que debe dársele a las tripulaciones de los buques cada año, que es un vestido de parada, uno de verano y otro de invierno,

EL PODER NAVAL EN TIERRA

compuestos el de parada de chaqueta y pantalón de paño, sombrero y zapatos, el de verano camisa blanca con vueltas azules, pantalón blanco, gorra, corbata y cinta y el de invierno de camisa azul de lana, pantalón azul, gorra, corbata, cinta y zapatos; y uno determinándose las épocas en que deben solicitarse, esta Comandancia absolviendo la consulta de VS. del 8 del que cursa, deja a VS. la libertad de fijar las épocas en que deban hacerse los pedidos conforme a las estaciones y reglamentar el correspondiente a cada buque, sin que exceda el número de mil trescientos, que son los señalados en el Presupuesto de la República. La chaqueta señalada en el vestido de parada, sólo se puede pedir cada dos años como queda especificado en el mismo presupuesto vigente¹⁶².

En esos mismos días, Grau solicitaba que se suministraran vestuarios adicionales, pues la cantidad asignada no había alcanzado¹⁶³.

En febrero de 1873, la Mayoría de Ordenes comunicaba las prendas del vestuario y calzado de acuerdo a las dotaciones de los buques y del Arsenal de Marina¹⁶⁴.

Entre los buques consignados aparece la *Urcos* que era una cisterna de agua que se había importado de Estados Unidos de la Casa Pussy y Jones en 1871, enviada por partes y armada en el Callao¹⁶⁵.

La estrechez de la Caja Fiscal del Callao para atender al proveedor debe haber sido crítica, pues a fines de febrero de 1873, por el ministerio se ordenaba al Inspector Fiscal en Europa, comprase 1,200 uniformes de invierno y otro tanto de verano, para las tripulaciones¹⁶⁶, cuyo importe de 119,000 francos correría a cargo de la Casa Consignataria del Guano en Francia¹⁶⁷.

Otro efecto de la crisis económica se traducía en una recomendación del ministro al Comandante General de Marina, en setiembre de 1873, que decía entre otras cosas lo que sigue:

Entre los gastos no urgentes ni indispensables, creo que deben considerarse el calzado que cada seis meses se proporciona a las tripulaciones de los buques, pues como VS. sabe, la marinería embarcada sólo usa calzado cuando baja a tierra o para los actos de formación en las revistas, y que siempre fuera de estos casos conviene que en las cubiertas, en las embarcaciones y cuando maniobra en la arboladura, se halle "descalza".

Siendo esto así, no puede explicarse que el consumo de calzado sea tal, que se haga necesario reemplazarlo dos veces al año, debiendo cuando mas, darse una vez en ese período, un par de zapatos a cada individuo. Esta indicación que creo conveniente hacer a VS. con el objeto de que se procure disminuir en cuanto sea posible los gastos que ocasiona nuestra Marina, debe ser tomada en consideración por los Comandantes de los buques de la Escuadra, y en vista de ella prohibir el uso indebido de calzado por la marinería que tienen a sus órdenes, pues así evitarán ese gasto que es no solamente innecesario sino perjudicial a la conservación de las embarcaciones y de las cubiertas de los buques.

Los pedidos por zapatos que se han elevado a este despacho no serán librados en adelante, sino una vez al año considerando un solo par a cada individuo de las tripulaciones de la Escuadra. *NICOLAS FREIRE*¹⁶⁸.

Como se puede apreciar, lo normal era que las tripulaciones anduvieran descalzas por las razones expuestas, que no era el caso de los monitores *Manco Cápac* y *Atabualpa* que tenían cubiertas de fierro, muy húmedas y andar descalzo debía afectar a la salud, lo que motivó en la oportunidad mencionada en el capítulo III, el reclamo de Grau siendo Jefe de la Escuadra de Evoluciones.

En marzo de 1875, el ministro Freire nombró una junta de jefes para que redactaran un proyecto de reglamento que reformase el uniforme del Cuerpo General de la Armada. En sus instrucciones al Comandante General de Marina, disponía lo siguiente:

“Esa Junta será presidida por VS. y se compondrá de los capitanes de navío don Miguel Grau, don Camilo Carrillo y de los capitanes de navío graduados don Hercilio Cabieses y don Ruperto Alzamora.

Al discutirse el proyecto VS. manifestará a la Junta que este ministerio desea suprimir del uniforme todo aquello que sin ser necesario, aumente el costo de él, ocasionando un gasto inútil y sumamente excesivo, si se tiene en cuenta los haberes que disfrutaban los Jefes y Oficiales del Cuerpo de Marina. Presentará VS. a la Junta las muestras de insignias que ha recibido este ministerio y que se remiten a esa Comandancia General con el objeto indicado. Esas insignias pueden ser adoptadas haciéndose algunas alteraciones en ellas, y suprimiendo las charreteras para los subalternos.

Recomiende VS. a la Junta la mayor prolijidad en todos los detalles, pues es la única manera de evitar que oficiales de un mismo cuerpo usen prendas distintas, bien sea de color o en dimensiones.

Tan luego el proyecto esté terminado lo remitirá a este despacho para someterlo a la aprobación de S.E. el Presidente. Dios guarde a VS. *NICOLAS FREIRE*¹⁶⁹.

Es probable que el proyecto sirviera de base para el nuevo reglamento de uniformes que se dictara en 1877, según se ve en el Tomo X.

En febrero de 1875, nuevamente el Presidente Pardo se preocupa por la confección de uniformes para la marinería de la Escuadra, usando telas y confección nacional, como forma de promover la industria textil y la de confecciones, generando puestos de trabajo. A ese efecto, el ministro Freire oficiaba al Comandante General de Marina, dándole instrucciones para que se utilizara para la marina el paño de lana fabricado en el Cuzco y el género de algodón fabricado en Vitarte, según muestras que enviaba. Además la posibilidad de hacerlos en el Arsenal. Terminaba el ministro diciendo:

Con este fin debe VS. oír la opinión de algunos Jefes de la Armada y de las personas que crea conveniente consultar y dar un prolijo informe sobre los puntos siguientes:

- Número de varas de paño azul que se necesita para 1,500 pantalones e igual número de camisas y gorras.
- Número de varas de género de algodón necesarias para 1,500 camisas e igual número de pantalones y gorras.
- Como se podrá hacer la construcción de ese vestuario y determinar el precio que debe pagarse por costura y por el corte.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

- Se estudiará de preferencia el sistema de cortar los vestidos en el Arsenal por algunos sastres y darlos a coser como hacen los que contratan vestuarios para el Ejército.

Espero que VS. tomará todo el interés que este asunto merece, desde que conoce que la marinería de la escuadra “esta casi desnuda” y que es conveniente establecer algún sistema para vestirla de manera que a la vez que se les proporciona telas buenas se favorezcan las industrias de la República.

Será conveniente que su contestación no demore a fin de resolver prontamente este asunto. Dios guarde a VS. *NICOLAS FREIRE*¹⁷⁰.

Era exagerada esa afirmación de que la marinería estaba “casi desnuda” cuando siete meses antes, en junio de 1875 se habían repartido 1,062 vestuarios compuestos de camisas, pantalones, corbatas y gorras, a las tripulaciones de los buques de la Escuadra¹⁷¹.

La disposición anterior llevó a la Comandancia General a la conformación de una Junta presidida por el comandante del *Huáscar*, y por los comandantes del *Manco Cápac*, *Atahualpa*, *Independencia*, el de Arsenales y el Interventor de Arsenales. La Junta se ocuparía de examinar y resolver las proposiciones indicadas por el ministro, como sigue:

- Fijar el número de varas de paño y tela de algodón que deben emplearse en la hechura de 1,500 vestuarios completos de invierno, e igual número de verano;
- Estudiar el modo de construirlos de la manera mas perfecta y con la economía necesaria a fin de que su valor no excediera al de la ropa hecha con telas europeas, determinando lo que debía pagarse por costura y corte;
- Estudiar de preferencia el sistema de cortar vestidos en el Arsenal por algunos sastres y darlos a coser como se acostumbra con los del Ejército.

Se exhortaba a la junta, finalmente, a resolver el asunto favorablemente y en el mas breve plazo, “pues se espera la expedición de los informes pedidos para proceder a hacer los contratos a fin de que cuanto antes se proporcione a la marinería el vestuario de que carece en la actualidad”, dejando al comandante del *Huáscar*, el fijar día y lugar para la reunión de la junta.

Aunque no se conoce el resultado del estudio practicado, aparece de la correspondencia que en marzo de 1876, el ministro ordenaba que en base a una existencia de 2,800 varas de género blanco existentes en el Parque de Artillería, se diera inicio a la confección de uniformes para la marinería, pero en los talleres de la Penitenciería¹⁷².

Pero eso era también teórico, en parte, pues en julio de ese mismo año, el Director de la Escuela de Aprendices, daba cuenta no haber podido obtener las telas necesarias para los uniformes de los alumnos, por falta de fondos¹⁷³, y como llegara setiembre y las telas para el vestuario de invierno no se habían conseguido en el país, el citado director solicitaba autorización para encargarlas a Europa¹⁷⁴, decidiéndose en noviembre que se compraran por intermedio del Cónsul del Perú en Inglaterra¹⁷⁵.

Sea como fuere, lo concreto es que el propósito de favorecer a la industria nacional textil del Cuzco y Vitarte era loable, y eso de cortar la tela en el Arsenal y mandar coser los uniformes en el ámbito privado, muy bien podría considerarse como el embrión de lo que recién en la década de 1940 sería el Departamento de Confecciones de la Marina.

El 4 de setiembre de 1876, con relación al uso del uniforme, el Mayor de Ordenes del Departamento, en la Orden General de la Armada de esa fecha, daba cuenta al ministro de las disposiciones respecto al uso del uniforme, como sigue:

“Art. 1º.- Habiéndose notado que los señores Jefes y Oficiales en activo servicio, olvidando el cumplimiento de lo dispuesto por las Ordenes Generales de la Armada en 26 de setiembre de 1868, 22 de enero de 1869, 11 de setiembre de 1872, 2 de abril de 1873 y 7 de enero del presente año, no sólo se presentan vestidos de paisano, sino que se separan de sus puestos antes de la hora en que pueden hacerlo; y siendo preciso cortar radicalmente esas abusivas costumbres, opuestas en todo a las prescripciones de las Ordenanzas, el señor Comandante General dispone que en lo sucesivo los señores Comandantes de los buques hagan cumplir estrictamente las siguientes prevenciones:

1ª.- Queda prohibido en lo absoluto que ningún Jefe u Oficial salga de a bordo si no se encuentra uniformado y con las insignias que por su clase le corresponden de las cuales no se despojará en ninguna ocasión;... y

6ª.- Los Oficiales que vengan a tierra en el desempeño de Comisión del servicio, deberán siempre hacerlo con su espada ceñida”.

El incumplimiento se reputaba como desacato a las órdenes superiores y se penaba con arreglo a las Ordenanzas¹⁷⁶.

4.2. VIVERES Y ARTICULOS NAVALES

El suministro de ambas clases de bienes de consumo a los buques y dependencia de Marina, se hacía a través del proveedor que obtuviese la buena-pro en una subasta, remate público o licitación. Del examen de la correspondencia en el período de este tomo, se aprecia una serie de continuas quejas y reclamos por la calidad de los víveres, principalmente, y de los artículos que suministraron los sucesivos proveedores.

En cuanto a los víveres, el ministro Balta en su *Memoria* de 1870 al Congreso, manifestaba que el Gobierno estaba convencido de que la ración de armada que se entregaba, no era suficiente para la buena alimentación de las dotaciones y que, en vista de ello, había ordenado por decreto de 11 de mayo de 1869, que se aumentaran algunos artículos que se consideraban insuficientes, reduciéndose en cambio el de otros que eran menos precisos. La nueva ración costaba seis centavos más¹⁷⁷.

Según aparece de dicha *Memoria*, la ración se conformaba como sigue:

EL PODER NAVAL EN TIERRA

<i>En puerto</i>	<i>En la mar</i>	<i>En buque transporte</i>
16 o. pan ó 460 gms	16 o. galleta ó 460 gms.	15 o. galleta ó 431.25gms.
20 o. carne fresca ó 575 id.	12 o. carne salada ó 345 id.	12 o. carne salada ó 345 id.
4 o. arroz ó 115 id.	4 o. tocino ó 115 id.	4 o. tocino ó 115 id.
8 o. verduras ó 230 id.	4 o. arroz ó 115 id.	4 o. arroz ó 115 id.
8 o. harina ó 230 id.	4 o. harina ó 115 id.	4 o. harina ó 115 id.
3 o. frijoles ó 86.27 id.	3 o. frijoles ó 86.27 id.	3 o. frijoles ó 86.27 id.
1.5 o. azúcar ó 43.12 id.	1.5 o. azúcar ó 43.12 id.	1 o. azúcar ó 28.75 id.
1 o. cacao ó 28.75 id.	1 o. cacao ó 28.75 id.	
1 o. manteca ó 28.75 id.	1 o. manteca ó 28.75 id.	1/2 o. manteca ó 14.37 id.
1/2 o. sal ó 14.37 id.	1/4 o. sal ó 7.18 id.	1/4 o. sal ó 7.18 id.
1/4 o. té ó 7.18 id.	1/4 o. té ó 7.18 id.	1/4 o. té ó 7.18 id.
1/16 o. ají ó 1.8 id.	1/16 o. ó 1.8 id.	1/16 o. ají ó 1.8 id.
1/25 gln. ron ó 183 mls.	1/25 gln. ron ó 183 mls.	1/50 gln. ron ó 92 mls.
1/200 gln. vinagre ó 23 id.	1/200 gln. vinagre ó 23 id.	1/200 gln. vinagre ó 23 id.

Nota: o.= onzas; gms = gramos; gln = galón; mls = mililitros

Al comenzar la década de 1870, el proveedor era la Casa Bosio y Cía, merced a un contrato suscrito el 6 de noviembre de 1869, que habría de vencer el 30 de noviembre de 1871.

El 2 de enero de 1871, previsoramente, el ministerio inició el proceso de convocatoria a una nueva licitación. Sin embargo, el contratista Bosio presentó, en junio de este año, una solicitud de prórroga por el término de cuatro años, esgrimiendo diversas razones, generando así un expediente con las opiniones y recomendaciones sucesivas de la Caja Fiscal, de una Junta de Jefes, y de la Mayoría de Ordenes¹⁷⁸.

En este orden de ideas, la Caja Fiscal se limitó a informar, el 14 de junio, que el proveedor cumplía satisfactoriamente con la entrega de los bienes, tanto en calidad como en cantidad, sin mediar reclamos de los interesados. En realidad, éstos iban a la Mayoría de Ordenes. La Caja opinaba que el asunto de la prórroga era de la competencia exclusiva del Supremo Gobierno.

La junta, compuesta por los comandantes del *Marañón*, D. Camilo N. Carrillo, del *Huáscar* D. Miguel Grau y de la *Independencia* D. Aurelio García y García, que en largo y sesudo informe, fechado 26 de junio de 1871, enfocaba los aspectos comerciales, contractuales, profesionales, de situación internacional y nacional, las inundaciones en el norte [que podría haber correspondido a una probable presencia del fenómeno del Niño], defendía los intereses del Erario y de los buques y dependencias de Marina, pero sin olvidar el legítimo derecho del proveedor a obtener un beneficio, como resultado del cumplimiento del contrato.

El Mayor de Ordenes, Enrique Carreño, en su informe al Comandante General, de fecha 8 de julio, sobre la solicitud de prórroga, confirmaba la existencia de las quejas, una de las cuales había llevado a que el ministro promulgase un decreto por el cual se rescindiría el contrato si la casa proveedora reincidía en las deficiencias; pero si bien la Mayoría reconocía que con ello bastaba para no prorrogar el contrato opinaba, en cambio, que se debía tener en cuenta otras consideraciones.

La prórroga solicitada por Bosio, evidentemente no fue aceptada, como se desprende de una noticia que publicara *El Comercio* el 28 de noviembre de 1871, anunciando que el Gobierno había contratado con la Casa Bryce, Grace y Cía. del Callao, la provisión de los buques de la Armada y dependencias de Marina¹⁷⁹. A los pocos días, el 6 de diciembre, en el mismo diario se publicaba otro decreto supremo del 4 de este mes, acordando la buena-pro a Bryce y Grace. Entre los considerandos se manifestaba, que la Junta de Almonedas del Callao se había reunido tres veces sin recepcionar propuesta alguna en respuesta a la convocatoria que se hiciese oportunamente; que en las subastas practicadas en los últimos años no habían participado las casas comerciales de nombre conocido, otorgándose la buena-pro por cualquier precio, lo que sólo causaba daños al servicio de la armada y a los intereses verdaderos del Fisco; que por los informes de la Comandancia General de Marina los víveres y artículos navales surtidos eran de mala calidad y su provisión se hacía con retraso por cuanto no tenían depósitos apropiados y en el Arsenal tampoco había almacenes adecuados; que era una situación que había que solucionar pronto; que el plazo de dos años de los contratos anteriores era inconveniente y que, como entre las propuestas la de Bryce y Grace fuese la de mas garantía, se había resuelto darle la buena-pro, en las condiciones señaladas, que no vale la pena consignar, pues a los pocos días, el 12 de diciembre, aparecía en *El Comercio* otro anuncio dando a conocer que se anulaba el contrato con Bryce y Grace, se convocaba otra subasta para el 18 del mismo mes con algunos cambios. Así, por ejemplo, los nuevos precios base de los víveres serían de 34, 27 y 20 en vez de 40,30 y 22 centavos para las raciones de puerto, mar y transporte, respectivamente, según señalara el decreto de 4 de diciembre; que el contrato sería por dos años en vez de cuatro; que la fianza sería de 40,000 soles depositados previamente en la Caja Fiscal, o documentos de crédito público.

El comentario periodístico que precedía al texto que se acaba de reseñar, anotaba “confiamos en que el célebre remate no producirá otra crisis ministerial”¹⁸⁰, pues coincidía con la salida de Allende del ministerio, y el ingreso del coronel Tomás Gutiérrez. En el remate del 18 no hubo postores. Como esta situación se prolongase ya casi cuatro meses, resul-

tando gravosa para el Fisco y dañina para el servicio de la Armada, el 8 de enero de 1872 se promulga otro decreto supremo convocando a una presentación de propuestas cerradas al Ministerio de Guerra y Marina.

Producida la presentación, el ministerio consideró como la más legal y ventajosa, la de don José Bianchi, que ofertaba 0.34 soles por el valor de la ración en puerto, 0.27 por la de mar y 0.20 por la de transporte, con un descuento sobre los artículos navales de 2.5%, confirmando de manera clara y precisa que se sujetaba a las bases publicadas y a la nueva tarifa.

Según informaba *El Comercio*, las propuestas se abrieron el 17 de enero de 1872, siendo los postores: Dovale y Cía, Bianchi y Cía., Bryce, Grace y Cía., y O'Connor y Cía.¹⁸¹

Como hubiesen reclamos, el caso fue sometido a la Corte Suprema, cuyo Fiscal dictaminó que se aceptase la propuesta de Bianchi, “con la condición de proporcionar las raciones a los precios indicados” y “rebajando en los efectos navales el 4.5%, sujetándose a las bases que corren a fojas 28 vuelta y a la nueva tarifa, quedando entendido que la fianza será de cuarenta mil soles y la duración del contrato sólo por dos años”, lo cual quedó establecido en la resolución suprema de 15 de febrero de 1872¹⁸².

El 10 de junio de 1873, el ministro ante la proximidad del término del contrato con Bianchi, 28 de febrero de 1874, y ante la gestión de la Prefectura del Callao el 31 del mayo de ese año, y para evitar los inconvenientes presentados en la práctica a consecuencia de los precios consignados en la tarifa de dichos artículos, se decidió el nombramiento de una junta compuesta por el Mayor de Ordenes del Departamento, el Superintendente de la Factoría Naval, el Interventor de Arsenales, el comandante del *Atabualpa* y el Jefe de la Sección Marina de la Caja Fiscal del Callao, y además dos comerciantes de acreditada honradez, designados por el Prefecto de entre la diputación del ramo, para que ajustaran las tarifas a los valores reales del mercado, presentando al Ministerio de Guerra y Marina a la mayor brevedad, un proyecto de tarifa y de las bases de la subasta para la provisión de víveres durante dos años¹⁸³.

Esta Junta, compuesta por los miembros de marina referidos, más los señores comerciantes D. Gregorio Soroa y D. Silvino Cavalié cumplieron, el 20 de octubre de 1873, con su cometido, presentando un libro foliado del 1 al 184, conteniendo el proyecto de tarifas para la provisión de víveres y artículos navales. Es interesante transcribir el informe del Mayor de Ordenes, D. Amaro G. Tizón, al elevar el proyecto en cuestión, en la fecha citada, porque revela el esmero y seriedad con que actuó la junta para dar cabal fin a su tarea. Decía así:

“La operación de obtener el precio de plaza de los muchos artículos de que se compone la tarifa, es más difícil de lo que a primera vista parece, por la poca disposi-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

ción que tienen los comerciantes para darlos, excusándose de todos modos, y de tal manera que cuando se obtiene es una con una diferencia grande de unos a otros, haciéndose imposible deducir el verdadero. Para obviar esta dificultad en lo posible, se acordó normar los procedimientos de la Junta, encargando a cada uno de sus miembros la indagación de los precios de artículos correspondientes a una o mas letras del alfabeto; orden adoptado para la mas perfecta formación de la tarifa, a la vez que para facilitar el trabajo de cada uno de los comisionados.

En las reuniones posteriores, después de conocida la valorización se discutía esta, y de común acuerdo se fijaron los precios más equitativos y aproximados, teniendo en cuenta los antiguamente señalados a los artículos, y los que tienen hoy por la alza del mercado en el último semestre del presente año.

Esta operación muy morosa, por cuanto era indispensable que los poseedores de las letras se valiesen de distintas personas que con el pretexto de comprar para sí, conocían los valores, ha ocasionado un retardo inevitable en la formación de la referida tarifa; pero al fin cree la Junta haber llevado con escrupulosidad su cometido.

Terminados esos trabajos se acordó formular del modo conveniente las bases para el remate reformando las del anterior contrato, y agregando algunas otras cláusulas que se habían omitido, y que por su importancia merecen se tengan en consideración para evitar todos los tropiezos que hasta ahora se han presentado.

En efecto, bastaba que los proveedores con tal o cual pretexto demoraran un pedido, o negaran la entrega de algún artículo para que esa falta no pudiera ser corregida, por el vacío que se nota en el contrato actual. En adelante si se aprueban las modificaciones hechas, el rematista por no sufrir la pena de multas o descuentos será mas celoso, y no incurrirá en las informalidades que han acarreado tantos tropiezos. Las hojas útiles del libro que remito son del 3 al 51 inclusive, y abrazan las tarifas y las cláusulas del contrato. Los artículos valorados correlativamente desde el N^o 1 son novecientos treinta y cinco. Los precios parciales de cada artículo están consignados en números y la suma total de estos correspondientes a cada sección, esta al final de ella; en letras así como a la conclusión de cada una consta la rúbrica del Presidente de la Junta sin dejar línea intermedia.

Aunque se trató de arreglar los pesos y medidas según el sistema métrico decimal, se desistió de esa idea por las dificultades que ofrecía su realización, pues son muy pocos o ninguno los comerciantes que la han adoptado, y aun las casas que pudieran presentar propuestas, a cuyos jefes se les consultó, han significado que se abstendrían de hacerlas por la confusión que sobrevendría en sus libros, contabilidad, etc., por la variación de aquel a que están acostumbrados.

Concluiré señor Comandante General, manifestando a VS. que la Comisión en general y cada uno de sus miembros en particular, han mostrado decisión por el cumplimiento de sus deberes acatando los mandatos supremos y haciéndose dignos de la confianza en ellos depositada. Dios guarde a VS. S.C.G.- *AMARO G. TIZON*¹⁸⁴.

Mientras se llegaba a la fecha de la nueva subasta en 1874, la casa proveedora Bianchi presentó una queja de hostilización en junio 1873. El informe del Mayor de Ordenes, para rebatirla, permite establecer el procedimiento que se seguía para la recepción y entrega de los artículos suministrados.

En efecto, en el Departamento existía una Junta Económica presidida por el Mayor de Ordenes, representado algunas veces por el Segundo Comandante del Arsenal, el Segundo Cajero Auxiliar, el Interventor de Arsenales, el Contador del buque, el oficial de Detall y cuando era necesario el 1er. Maquinista y oficiales de cargo.

La Junta intervenía en la recepción de los artículos antes de su entrega al buque, ya fueran víveres o artículos navales, para comprobar su calidad y clase, pero no estaba autorizada para que se variasen las de aquellos que se solicitaban conforme a los reglamentos. También absolvía, por mayoría, la justicia o improcedencia de las quejas que presentara la casa proveedora, según demostrase estar cumpliendo con lo estipulado en las cláusulas del contrato, viendo siempre por el mínimo de perjuicio para ambas partes. Si el artículo suministrado no contaba con la aprobación de la Junta, la casa proveedora no podía presentar la cuenta respectiva para su cancelación.

En esta oportunidad, el Mayor de Ordenes concluía su informe al Comandante General, manifestando que “la circunstancia de no ser amigos personales todas las personas que intervienen en los trabajos de la Casa, no es un inconveniente para que marche sin dificultades, llenando cada cual sus deberes con estricta sujeción a los contratos que es la norma clara de sus procedimientos”¹⁸⁵.

El 27 de diciembre de 1873 se llevó a cabo el remate para el suministro de víveres a los buques de la escuadra convocado por la Prefectura, y su resultado lo comunicaba el ministro al Comandante General con fecha 3 de enero de 1874, dando como adjudicatario a la Casa O'Connor y Cía., para la provisión de víveres y artículos navales, luego de haberse cumplido con todas las formalidades de la ley. El precio aceptado era de 0.45, 0.36 y 0.29 centavos para la ración de armada, de mar y de transporte respectivamente; y los artículos navales con el 3% de rebaja sobre el precio determinado en la tarifa. El ministro agregaba en su oficio, que había de darse por entendido que conforme a las aclaraciones hechas al Art. 17^o. de las bases, “si después de tres meses de presentadas por la casa proveedora a la Caja Fiscal del Callao, las cuentas respectivas, el Gobierno no hubiese verificado el pago, abonará a la misma el interés de 8% anual”. El contrato entraría en vigencia el 1^o de marzo de 1874, luego de firmada la escritura del caso¹⁸⁶.

Se habrá notado que quien convocaba a la subasta era la Prefectura del Callao. Las numerosas quejas contra el proveedor debió llevar al ministro a decretar que el Prefecto vigilase la entrega de los artículos necesarios a la Escuadra, pero en esta oportunidad, la Comandancia General de Marina solicitó que se modificase dicha orden, por considerar que tal tarea no era competencia de la Prefectura¹⁸⁷.

El ministro Freire, en su *Memoria* al Congreso en julio de 1874, se refería al aumento en el precio de la ración de armada y al respecto expresaba:

“Vencido en febrero último [1874] el plazo por que fue rematado en subasta pública la provisión de víveres y artículos navales para la Escuadra y dependencias de Marina, y no habiendo podido obtenerse para los primeros, propuestas más bajas que las de 45 centavos por ración, a causa de la “considerable alza que de algún tiempo a esta parte han tenido los artículos de primera necesidad” de que ella se compone, el Gobierno se vio obligado a aceptar este precio, a pesar de conocer que con él se recargará considerablemente el Presupuesto del ramo; pero las economías que se hacen en los consumos de artículos navales, limitados hoy hasta lo más estrictamente necesario, compensarán en gran parte, la diferencia resultante del aumento de precios en la ración de armada”¹⁸⁸.

El 3 de diciembre de 1874, el proveedor planteaba las difíciles circunstancias en que se encontraba para poder continuar con el suministro por la carencia absoluta de recursos pecuniarios y pedía que se le abonase en el día 12,259 soles que se le adeudaban de noviembre, cantidad cuyo pago había sido aprobado por el Gobierno. El Cajero Fiscal, sin embargo, manifestaba que no podía cancelar dicha cantidad por carencia absoluta de fondos, habida cuenta de que el dinero que había recibido en diciembre había sido destinado al pago de sueldos insolutos desde el mes de agosto. La situación era grave, y así lo manifestaba el Comandante General al ministro, pues el proveedor había expresado en su solicitud de reclamo, que a partir del 1º de enero de 1875, no podría entregar víveres para la Escuadra¹⁸⁹. La situación, obviamente, se solucionó de manera parcial, como siempre, pagando por partes.

El ministro Freire, nuevamente en su *Memoria* de 1876 ante el Congreso reunido en julio de ese año, manifestaba que en febrero había terminado el contrato celebrado dos años antes para la provisión de víveres y artículos navales, por lo que se había llamado a un nuevo remate ante la Junta de Almonedas del Callao, otorgándose la buena-pro al ganador, por el período de dos años, esto es, hasta marzo de 1878.

En esta oportunidad, Freire volvía a dar cuenta del nuevo aumento en el precio de la ración de armada a 0.54 centavos, obligadamente aceptado, lo cual significaba un aumento de 0.09 centavos respecto al anterior.

“Esta alza, decía, en el valor de las raciones no debe extrañar a quien “conozca el alto precio a que han llegado los artículos necesarios para la alimentación”; y como en ese ramo no es posible hacer mas economías que las hechas en el bienio anterior, el Gobierno se ha visto obligado a dar su aprobación al remate.

La Marina debía recibir sus artículos navales de Europa, contratándolos con los fabricantes; debía celebrar contratos para obtener cada uno de los artículos que componen la ración, y el Arsenal debía ser el proveedor de la Escuadra; pero no habiendo Arsenal hay necesidad de continuar en el sistema de remates, que en muchos

EL PODER NAVAL EN TIERRA

años que llevamos de experiencia, ha probado hasta la evidencia, que no es el más conveniente ni el más económico”¹⁹⁰.

Esta manifestación sobre el valor de la ración, es concordante con la que se ha dicho sobre el costo de vida de este lapso, en otras partes de este tomo. Entre 1870-76 el valor de la ración había subido 80%. O'Connor, como se ha dicho, tenía contrato hasta el 1º de marzo de 1876. Sin embargo, era el 22 de abril y no se había contratado al nuevo proveedor, así es que el Comandante General cerró un convenio con O'Connor para el suministro de víveres en forma interina, decisión que fue aprobada por el Gobierno¹⁹¹.

4.3. SUMINISTRO DE ARTICULOS NAVALES Y CARBON

El ministro Balta, en su *Memoria* de 1870 al Congreso de ese año, en un párrafo titulado “Reformas Económicas”, se refería al tema de los artículos navales, y en ese sentido, decía:

“En la imperiosa necesidad de conservar la fuerza naval con que hoy cuenta la República, uno de los principales esfuerzos de la administración ha sido sistematizar sus consumos, procurando en ellos la mayor economía. Con tal fin se dispuso que dos Jefes del ramo formularan un reglamento de artículos navales, designándose en ellos y conforme al petipie de los buques, los que debían hacerse por tiempos determinados dándose con la mayor aproximación posible un término de duración a cada uno de esos artículos. Mandado observar este reglamento desde enero [1869] del año próximo pasado, él ha producido resultados muy satisfactorios, consiguiéndose muy notable disminución en los gastos, comparados con los de los años anteriores”¹⁹².

Bien mirado, podría decirse que este fue el primer esfuerzo logístico para ordenar el consumo de artículos navales en la Armada peruana, sistema que con sus modificaciones en razón de la evolución de los buques y sus tipos, aún rige no sólo en la Marina del Perú, sino en otras, que en inglés se les conoce como “Allowance Lists”.

Que esto funcionara bien en la década de 1870, sería una exageración, pues tal sistema se basaba, y se basa, no sólo en un sentido de responsabilidad de los Comandos para formular sus pedidos periódicos según las distintas circunstancias de alistamiento y actividades, sino también en la disponibilidad de recursos económicos y la existencia en plaza de tales artículos. Estos dos últimos, no favorecían el sistema, tanto porque la nación vivía en una crisis fiscal permanente y cada vez más aguda, cuanto que la industria nacional en artículos navales era prácticamente inexistente, y todo o casi tenía que importarse, ya fueran los proveedores, o la Marina directamente a menor precio del que se conseguía en plaza, pero quizás en un mayor tiempo, y pagándose normalmente a través de los consignatarios del guano. En cuanto a su calidad y precio, ya se ha mencionado el concepto del ministro en su *Memoria* de 1876, aunque también hay que

decir que en las compras directas no siempre venían productos buenos, pues no se disponía de personal naval en el extranjero dedicado a ello, y había que confiar en la honestidad del proveedor allende los mares, quienes no siempre lo eran.

En octubre de 1872 se nombró una comisión integrada por los capitanes de navío Grau y Ríos, y de fragata Black, para que revisara los reglamentos de pedidos de cada uno de los buques de la Escuadra, según la experiencia adquirida en el servicio y consultando con cada uno de los comandantes. El informe que elevara la junta en mención, ha sido transcrito en el capítulo IV del volumen 2, al tratar de los aspectos logísticos comunes en la Escuadra de Evoluciones, por lo que no es necesario repetirlo ahora, excepto recalcar que los pedidos serían cuatrimestrales en vez de trimestrales; que para algunos artículos su plazo de renovación pasaría de 18 a 24 meses, y que todo ello redundaría en una economía anual de 30% en los gastos de la Escuadra; que se recomendase a los Comandos "la más severa economía en sus consumos, previniéndoles que los pedidos deben hacerse solamente por los artículos que falten al fin del cuatrimestre para el completo de los que les estén señalados a cada buque en el nuevo reglamento"¹⁹³. El cuadro de asignación no se ha podido ubicar.

A raíz de algunos inconvenientes experimentados en la tramitación y recepción de los pedidos de artículos navales y a objeto de subsanarlos, el ministro estableció en febrero de 1873, el procedimiento siguiente:

1º.- Los pedidos que hagan los buques de la Escuadra y las dependencias de Marina, se formarán en cinco ejemplares. El primero, con la valorización revisada por la caja fiscal y con el libramiento contra la casa proveedora, será entregado al proveedor y servirá para sacar los artículos pedidos; el segundo quedará en el Archivo de este Ministerio; el tercero en la Dirección de Contabilidad; el cuarto en la Caja Fiscal del Callao; el quinto en el Archivo de la Mayoría de Ordenes.

2º.- Estos documentos se harán en la forma acostumbrada hasta hoy, pero además tendrán numeradas las partidas de que constan, para lo cual se rayará al margen izquierdo una casilla para esa numeración, que comenzará siempre por el Nº 1 y seguirá hasta la última partida del pedido.

3º.- A medida que la casa proveedora entrega los artículos, se marcará con tinta en el pedido principal el número de partida correspondiente, a ellos, y si no es posible sacar todo el pedido en el mismo día, se dará al proveedor un recibo provisional firmado por todos los miembros de la Junta. En este recibo se inscribirán en palabras los números correspondientes a las partidas recibidas sin que sea necesario determinar las cantidades y especies de los artículos, a no ser que estos no hayan sido entregados completos.

4º.- Cuando se haya recibido el total del pedido, la Junta firmará en el pliego principal el recibo correspondiente, el Comandante del buque pondrá el conforme y el documento será entregado al proveedor para comprobante de sus cuentas, cuidando la Junta de romper antes los recibos provisionales.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

5º.- No se admitirá ningún pedido que tenga raspaduras, enmiendas o alteraciones en las palabras o en los números, y los recibos provisionales no tendrán valor alguno si reúnen iguales circunstancias. Fdo. *JOSE MIGUEL MEDINA*¹⁹⁴.

El suministro de carbón es un tema particular, que merece complementar lo que se tratara en el volumen 2 de este Tomo, acerca de su provisión por las compañías navieras, por empresas de ferrocarriles, por otros proveedores, o bien por importación directa por el Estado. Demás está decir, que el carbón era un suministro vital y estratégico no sólo para las fuerzas navales peruanas, sino también para aquellas extranjeras estacionadas en el Pacífico, y para las compañías de navegación a vapor, en general.

Como en julio de 1871 habría de terminar el contrato con la P.S.N.C. por suministro de carbón de piedra a los buques de la Armada y Factoría de Bellavista, por el Ministerio de Guerra y Marina se promulgó, en enero de 1871, una resolución suprema autorizando se convocase a una licitación por dicha provisión, advirtiendo que "el carbón ha de ser de primera calidad y nunca inferior al que consuman los vapores de dicha compañía, y entregado al costado del buque en los puertos de Panamá, Paita, Callao, Arica, Iquique, Caldera y Valparaíso"¹⁹⁵.

Todo indica que con fecha 14 de abril de ese año el contrato con la P.S.N.C. fue renovado. Según este nuevo convenio, era condición que la compañía pudiese enviar en el viaje de retorno a Europa, hasta veinte buques anuales cargados de guano, mientras durasen las consignaciones existentes, pagándose por el flete el precio fijo de 3&15sh. En agosto del mismo año, el Gobierno consideraba que este flete era caro para el Estado y que había sido acordado en el supuesto de que el precio del carbón de piedra que debía suministrar la compañía fuera de 12 soles por tonelada, en vista de la ventaja otorgada, pero que en la realidad era todo lo contrario. A pesar de esto, y en atención a las obligaciones contraídas, que el Gobierno no podía desconocerlas, le dio por ello el plazo de un año [1872] para dar por fenecido el contrato. Existió, sin embargo, otra razón para esto último, al haber interpuesto Dreyfuss un reclamo en virtud del cuasi monopolio que había adquirido en los asuntos del guano.

Dreyfuss, en efecto, había contraído con el Gobierno la obligación de pagar 3'000,000 de soles siempre que no lograsen introducir el ahorro de igual suma durante el ejercicio de las consignaciones; que el contrato con la P.S.N.C. lo privaba de introducirlo en el ramo más importante del gasto, como era el flete. En tal virtud, pedía se declarase insubsistente o caduca la concesión a la P.S.N.C.

El Gobierno, sin embargo, consideró que la concesión que solicitaba Dreyfuss no podía ser absoluta sino en proporción a las limitaciones que se le impusieran en el cumplimiento de las obligaciones que se pactaran

en el contrato de 23 de diciembre de 1869 resolviendo, en consecuencia, que esta casa quedaba exonerada de la responsabilidad de introducir economías hasta por 3'000,000 de soles durante el período de las consignaciones, sólo en la cantidad en que excede el fletamento hecho en veinte buques por la P.S.N.C., a razón de 3&15sh/ tonelada, sobre el precio a que durante el año de plazo dado, se hiciera el fletamento para el transporte de guano para la Gran Bretaña por la misma casa o la consignataria existente. Al cumplirse el año de plazo citado, el Ministerio de Guerra y Marina ya debería haber adoptado las previsiones para la provisión de carbón. Refrendaba esta resolución el ministro Piérola¹⁹⁶.

Todo indica que esta situación anormal llevó a la P.S.N.C. a elevar un reclamo sobre la vigencia del contrato, que motivó una comunicación del Ministro de Hacienda, capitán de navío Camilo N. Carrillo, al de Guerra y Marina, de fecha setiembre 4 de 1871, en los términos que siguen:

"Lima, setiembre 4 de 1871.- Sr. Ministro de Guerra y Marina.- En vista de un recurso del agente general de la Compañía Inglesa de Navegación por vapor en el Pacífico pidiendo que el Gobierno se sirva derogar el Supremo Decreto del 23 de junio último, en el sentido de que subsista en todo rigor el contrato de 14 de abril.- Se ha expedido con fecha 31 del mes pasado la suprema resolución siguiente: "Visto el recurso que precede de D. Jorge Petrie, agente general de la Compañía Inglesa de Navegación por el Pacífico en el que a consecuencia de las declaraciones que ha hecho el gobierno por decreto de 23 de junio último, pide que el contrato que celebró el gobierno para proveer de carbón a la Escuadra continúe vigente en cuanto puede fletar en los Estados Unidos hasta la conclusión de esa consignación los buques que traigan el carbón para la Escuadra y considerando, 1ro. que en el contrato que se celebró con dicho agente general se estipuló expresamente que terminaría un año después de que el gobierno le hiciera la notificación respectiva. 2do. que habiendo llegado el caso de que el gobierno creyese conveniente dar fin al contrato porque conviene a sus intereses... CAMILO N. CARRILLO"¹⁹⁷.

Transcurrido el plazo de un año citado, el Ministerio de Guerra y Marina promulgó el 26 de setiembre de 1872, una resolución suprema por la cual se aceptaba la propuesta de la P.S.N.C., para suministrar "carbón inglés de la mejor calidad" en los puertos de Paita, Callao, Caldera y Valparaíso, a los buques de la Escuadra, al precio de 24 soles/tonelada de 20 quintales, al costado del buque, libre de todo gasto para el Estado, a ser pagado en efectivo a la presentación de los documentos que demostraran su entrega al buque, y el que fuese necesario para la Factoría Naval, en los depósitos en tierra de la compañía. El contrato no tenía fecha de término, aunque se convenía en que cualquiera de las partes podía terminarlo tres meses después de notificar tal decisión¹⁹⁸.

En enero 8 de 1874, ante nuevos problemas en el suministro de carbón a los buques de la Armada, el Ministro de Guerra y Marina, se vio en la

necesidad de remitir al de Hacienda, otro oficio reseñando lo sucedido con el contrato con la P.S.N.C. por el suministro de carbón para la Armada el mismo que al resultar oneroso para el Estado, llevó a tratar con la Casa Dreyfus el suministro de 7545 tons. de carbón traídas desde Europa en cuatro buques. Al insistir la P.S.N.C. en la provisión de carbón con términos más aceptables, pero tardíamente, pues los buques de Dreyfus estaban fletados y próximos a llegar, hubo de aceptarse su descarga en el Callao y Ancón, encargándose al ferrocarril de este último su consumo y comercialización. El Ministro de Guerra y Marina pedía, pues, que su importe fuese cargado al presupuesto del Ministerio de Gobierno¹⁹⁹.

La importación de carbón por intermedio de la Casa Dreyfus generó un reclamo de su parte, pidiendo el abono de dos de los cargamentos pedidos. Al respecto, el Ministro de Guerra y Marina, contestando al de Hacienda en julio de 1874, le manifestaba que:

“He tenido el honor de recibir el muy estimable oficio de VS. fecha 6 del pasado, al que se ha servido adjuntar los oficios de la casa de Dreyfus y Cía., solicitando el abono de la cantidad a que ascienden los cargamentos de carbón de piedra, que por cuenta del estado, trajeron los buques *Alexander MacCallum* y *Samuel Watts*.

En contestación me es grato decir a VS. que en razón de haberse destinado dichos cargamentos al consumo del ferrocarril de esta capital a Chancay, se pasaron con fecha 26 de mayo último al Ministerio de Gobierno, los antecedentes y reclamos de la casa mencionada, para que por ese despacho se hiciera el abono respectivo y con esta fecha remito también a él para la respectiva resolución, la nueva solicitud que acompaño VS. al citado oficio que tengo el honor de contestar.- *NICOLAS FREIRE*”²⁰⁰.

Conforme se dijera en su oportunidad, la Factoría de Bellavista consumía en su caldera carbón coke inglés. En noviembre de 1874, Llaguno y Ca. ofreció en venta 40 toneladas de ese carbón al precio de 45 soles tonelada [de 2,000 libras], oferta que hacía como único poseedor en el Callao de dicho combustible.

El Superintendente de la Factoría, capitán de navío don Gregorio Casanova, luego de una investigación de mercado, encontró que ese carbón resultaba más caro, por lo que recomendaba desechar la oferta²⁰¹.

Un informe del 2º Maquinista del *Chalaco* al comandante del buque, daba a conocer la “mala calidad del carbón chileno”, suministrado a este buque y al “notable daño que ocasiona a las calderas, que sensiblemente va destruyéndolas”²⁰². Esta información ha sido comentada anteriormente, pero conviene complementarla en cuanto a que no sólo producía perjuicios materiales, sino resultaban, también, en un mayor consumo de combustible y disminución de autonomía.

Sin embargo, hubo ocasión en que el comandante del *Talismán*, en noviembre de 1876, pidió se entregaran 20 toneladas de carbón de piedra

inglés para mezclarlo con el chileno que habían embarcado hacía pocos días²⁰³, acción que ya había sido autorizada por el S.E. el Presidente.

En ese mismo mes, el Comandante General de Marina informaba al Ministro del Ramo, haberse recibido un cargamento de 473 toneladas [de 2,240 lbs] de carbón chileno de la mina de Carampangua, embarcado en el puerto de Laraquete y traídas en la barca nacional *Porvenir*, así como de la distribución realizada, según pedidos. Además, comunicaba que oportunamente daría cuenta de la distribución que se había dado a 665 toneladas inglesas traídas en la barca nicaragüense *Colcura*.

La distribución del carbón chileno²⁰⁴, fue como sigue:

Corbeta <i>Unión</i>	237	toneladas
Monitor <i>Manco Cápac</i>	15	id.
Monitor <i>Atabualpa</i>	15	id.
Vapor <i>Mayro</i>	100	id.
Factoría Naval	50	id.
Depositado en pontones	56	id.

Es conveniente reseñar el esfuerzo del Gobierno para solucionar el aprovisionamiento de carbón a los buques de la Armada, e incentivar la explotación local con capitales nacionales para independizarse de la importación de ese combustible.

En este sentido, por el Ministerio de Hacienda se promulgó el 24 de diciembre de 1871, un decreto supremo relativo al asunto en cuestión²⁰⁵. Los considerandos del decreto trataban del denuncia que en 1865 hiciera don Emilio Moreto y Cía. sobre la existencia de varios depósitos de carbón de piedra en diferentes lugares del litoral, así como sobre la propuesta de 1870 para celebrar un contrato de explotación por su cuenta y riesgo; que dos de las muestras fueron clasificadas por don Antonio Raimondi como de muy buena calidad; que empleándose en las fábricas y buques se obtendría una muy buena economía, y que habida cuenta de la legislación vigente y por lo que informase el Tribunal de Minería y el Fiscal de la Corte Suprema de Justicia, se declaraban dichos depósitos como de propiedad nacional, aceptándose la propuesta de Moreto y Cía., para su explotación y venta de acuerdo a ciertos términos y condiciones que en número de nueve se puntualizaban.

Entre éstas, se especificaba que esos depósitos eran sólo aquellos ubicados en las provincias de Tumbes y Paita; que los contratistas podrían vender el carbón en puertos del país, y exportarlo, debiendo entregar al Gobierno el 10% del producto líquido de cada venta; que el contrato tendría una duración de 30 años, y durante su vigencia el Gobierno se comprometía “a que todos los buques de la Armada Nacional, así como to-

EL PODER NAVAL EN TIERRA

das las fábricas y oficinas de su propiedad, situadas en Lima, el Callao y demás puertos próximos a la costa, se surtirían del carbón correspondiente a las muestras 1^a y 2^a extraídas por la empresa, el cual pagaría al Gobierno con la rebaja de tres soles por tonelada del precio a que se venda en plaza el combustible de igual calidad". Para el caso de que el contratista no pudiese satisfacer los pedidos de carbón que le hicieran los buques de la Armada u otro establecimiento estatal, el Estado quedaba en libertad de adquirir el que necesitase de la manera que estimara por conveniente.

Que se conozca, este fue otro de los buenos deseos de inversión nacional, pues el tiempo transcurrió y se siguió dependiendo del carbón importado, a pesar de que el decreto confería prácticamente un monopolio al proponente.

4.4. LA SANIDAD NAVAL

No escapará al lector, el hecho de que el personal de la Marina, estaba sujeto a sufrir heridas en combate, y también enfermedades. Para este fin, aunque no con grado militar, se contrataban médicos y, a los enfermos, además del tratamiento ambulatorio, se les enviaba a los hospitales de la Beneficencia del Callao y Lima, o bien se les daba de baja. Este aspecto de la administración de personal, es un área no explorada totalmente, y merece serlo, pero por ahora sólo se harán algunos comentarios sobre él.

Así, por ejemplo, en diciembre de 1870, el Prefecto del Callao, don Pedro Balta, comunicaba al Comandante General de Marina, haber oficiado al Director de la Beneficencia solicitándole dispusiera se prestase a los marineros de la Armada una atención y asistencia más esmeradas, de manera de evitar que se repitieran las faltas que se habían notado en el trato al personal de la *Independencia*²⁰⁶.

Pero en enero de 1871, el Ministro de Guerra y Marina comunicaba al Comandante General de Marina, la decisión sobre el tratamiento de ciertas enfermedades, como sigue:

"S.E. el Presidente ha tenido conocimiento de que con frecuencia se remiten a los hospitales para medicarse, soldados y marineros afectados del pulmón, y como estas enfermedades sólo tienen curación positiva con el cambio de clima y no con el uso de medicinas, prevengo a VS. que en adelante cuando un individuo de las dependencias del Ramo se encuentre en ese caso o adquiriera ese mal en los hospitales, sea reconocido por los facultativos y se pase aviso a este ministerio para ordenar su licenciamiento, manifestándose el lugar donde estaba radicado antes de ingresar al servicio, para que se le abonen los bagajes respectivos. *JUAN FRANCISCO BALTA*"²⁰⁷.

Como se podrá apreciar, el hecho de pagarles el pasaje al lugar de origen, usando simplistamente el concepto de cambio de clima, resultaba

injusto y quizás mas perjudicial tanto para la salud del enfermo como para la de los pobladores y/o familiares con quienes se reuniría.

En otra oportunidad, en junio 9 de 1875, el Comandante General se quejaba ante el Ministro de Guerra y Marina, acerca de los cobros que se hacía a los marineros de la Armada, revelando así su preocupación por la salud, y por el sistema de hospitalización establecido. Decía así:

“Esta Comandancia General reproduce en todas sus partes el vasto informe emitido por el señor Cajero Fiscal de este puerto, y se permite llamar la atención de VS. haciendo presente que estando en práctica que con los 40 centavos que importa la ración del marinero se paguen las hospitalidades de éstos, no parece justo que para completar los cincuenta centavos que ahora exige por estancia la Beneficencia del Callao, se descuente un real diario de su sueldo a los marineros, que regularmente se enferman a consecuencia del fuerte trabajo que tienen, tanto los de a bordo como los que están en tierra, muy particularmente los de este Arsenal, y así como se exige de dichos hombres constancia en las faenas que se les encomiendan, racional es que se le atienda en sus enfermedades sin gravamen.

No obstante VS. con mejor acuerdo podrá resolver lo que estime conveniente. Con lo expuesto queda cumplido en la parte respectiva lo que ordena el Supremo Decreto fecha 26 del pasado”²⁰⁸.

Además de la atención hospitalaria en los locales de la Beneficencia del Callao, el personal de la Armada era internado en el hospital militar de San Bartolomé, pero en vista del trato deficiente que recibían, el Mayor de Ordenes del Departamento, capitán de navío don Federico Alzamora, presentó al Comandante General, en enero 7 de 1876, un informe en los términos que siguen:

“Algunas veces esta Mayoría ha puesto la diligencia respectiva en papeletas de bajas para el Hospital Militar de San Bartolomé, porque los interesados así lo han solicitado, alegando que no son bien atendidos en el de este puerto, del cual en muchas ocasiones han regresado a los buques a que pertenecen, unas veces no completamente buenos y en otras en estado de convalecencia. Además los individuos que han ido a ese establecimiento han sido los maquinistas, oficiales de mar de las clases superiores y uno que otro oficial de guerra, los cuales optaban por medicinarse en sus domicilios en caso de que se le impidiera ingresar a San Bartolomé.

Por otra parte juzgo que el procedimiento adoptado sólo para las personas que merecen alguna consideración, no presenta ningún inconveniente, tanto porque se pagan las estancias respectivas, como también porque teniendo ese hospital el carácter de militar, pueden ser admitidos en él los servidores de la Nación, ya pertenezcan al Ejército o a la Armada, pero si el señor Ministro del ramo tiene a bien resolver que en lo sucesivo se proceda de otra manera, esta oficina cuidará de cumplir esa disposición que vendrá a definir si en dicho hospital no podrán ser admitidos los últimos, pues hasta ahora creo que no hay ninguna resolución sobre el particular. *FEDERICO ALZAMORA*”²⁰⁹.

Los botiquines o enfermerías de los buques eran proveídos con medicinas, instrumentos y otros artículos, por los farmacéuticos del depar-

EL PODER NAVAL EN TIERRA

tamento. En ese sentido, por ejemplo, una resolución publicada en *El Peruano* del 7 de abril de 1876, mandaba pagar al farmacéutico don Andrés G. del Valle, la suma de 1,029.30 soles, por los suministros para el *Mayro*, *Pilcomayo*, *Chalaco*, *Independencia* y *Huáscar*.

Finalmente, una revisión de los Listas de Presencia de la Armada, permite establecer la relación de cirujanos de los buques para el período 1870-1877.

Huáscar

1870 -

10/9/70 a julio 1877

Agosto 1877

Independencia

Agosto 1869 a marzo 1871

1/8/1871 a 16/10/1872

24/8/1872 a 1877

Unión

17/12/1869 a Nov. 1870

3/8/1871 a 1872

1873 a 1874

19/1/1875 a 13/10/1875

Dic. 1875 a 1877

Pilcomayo

Enero a abril de 1875

20/4/1875 a Oct. 1876

24/7/1876 a 30/11/1876

Diciembre 1876

Chalaco

Enero a Set. 1870

Dic. 1870 a Nov.1872

25/11/1872 a 1873

Dic.1875 a 10/9/1876

Noviembre 1876

1/12/1876 a 8/5/1877

Junio y julio 1877

1/8/1877

Cirujano de 1ª don Miguel Iturrizaga

Cirujano de 1ª don José Ignacio León

Cirujano de 2ª don Mariano Martínez

Cirujano Mayor don Domingo Vera

Cirujano de 2ª don Manuel Vargas

Cirujano Mayor don José Alcaraz

Cirujano de 1ª don Nicanor García

Cirujano Mayor Manuel H. Injoque

Cirujano don Edward Burguess

(contratado en Londres)

Cirujano don Juan Francisco Baraybar

Cirujano Pedro Trujo

Cirujano de 1ª don Rodolfo M. Zapata

Cirujano de 2ª don Ricardo Pérez

Cirujano de 2ª don Mariano Martínez

Cirujano de 2ª don Ricardo Pérez

Cirujano de 1ª don José Ignacio León

Cirujano de 1ª Miguel Rodamente

Cirujano de 1ª don Francisco Calmet

Cirujano don Enrique Elmore

Cirujano don Ricardo Pérez

Cirujano don Mariano Martínez

Cirujano de 2ª don Carlos Deglane

Cirujano de 2ª don Leonardo Contreras

C. MILICIAS, MATRICULAS Y TERCIOS NAVALES

En los Tomos VI y VIII, se han tratado los temas a que se refiere el título, tema que ahora procede desarrollar y, para comenzar, se estima conveniente presentar una recopilación de la legislación que, al comenzar la década de 1870, regía todo ese conjunto de órganos en lo que atañe a

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

su conformación, obligaciones, derechos y privilegios, tanto de los individuos, como de quienes los dirigían. He aquí esa relación:

- Ordenanzas de Matrícula de agosto 12 de 1802 (España), que se citan frecuentemente, pero de la cual no se ha ubicado ejemplar alguno;
- Decreto Supremo de marzo 18 de 1822
- id. id. setiembre 30 de 1833
- id. id. agosto 5 de 1840 estableciendo que los capitanes de puerto, eran los únicos encargados y responsables de la policía de los puertos, según Tomo 2º Título 7º de las *Ordenanzas Generales de la Armada*, y además eran los Jefes natos de los matriculados según artículos 31,37,38 y 39 del Título 7º.
- Decreto supremo setiembre 29 de 1840
- id. id. octubre 6 de 1840 conformando las milicias navales en base a los matriculados
- Decreto Supremo mayo 30 de 1845
- id. id. junio 17 de 1846
- id. id. julio 6 de 1847 regulando entre otras cosas, el tiempo que debían prestar servicios activos en los buques de guerra y dependencias de Marina.
- id. id. octubre 26 de 1847
- Ley de enero 18 de 1848, exonerando de pago de predios urbanos a los matriculados que sirviesen embarcados en buques de la marina mercante nacional o estuvieran destinados en las embarcaciones menores de los resguardos o dependencias de Marina, y a los individuos de la maestranza naval domiciliados en los puertos de Callao, Pisco, Arica y Paita, pero que también concedía tal exoneración a los matriculados en otros puertos si satisfacían los requisitos de ley; en caso contrario las contribuciones eran obligatorias para los demás matriculados²¹⁰.
- Decreto Supremo de marzo 15,1849

Como esta legislación no fuese completa la Comandancia General de Marina preparó en 1873, una compilación de las leyes expedidas desde el año 1821 en lo relativo al servicio de capitanías, para facilitar la consulta de los capitanes de puerto²¹¹, obra que no ha sido ubicada.

Recordando definiciones, está claro entonces, que todo aquel individuo agrupado en un gremio que desarrollara alguna actividad relacionada con el mar, debía inscribirse en los registros o matrículas que para el efecto se instalaban en las capitanías de puerto, recibiendo una boleta como constancia de dicha matrícula.

Entre los individuos inscritos, estaban aquellos clasificados dentro del término "maestranza naval" aplicable sólo a los carpinteros, calafates, herreros y faroleros, ya trabajasen en el Arsenal, o particularmente; también los pescadores mayores de 15 años y menores de 50, matriculados en el partido naval a que correspondía el lugar de su residencia; los hombres de mar peruanos embarcados en buques nacionales, de guerra o mercantes, o que se hallasen destinados al servicio de las embarcaciones menores pertenecientes a los resguardos o dependencias de Marina; las compañías

EL PODER NAVAL EN TIERRA

de cargadores establecidas en los puertos para el servicio del comercio, y a los marineros peruanos que barquearan en ellos.

El conjunto de todos los matriculados en cada gremio, exceptuando aquellos individuos embarcados en los buques de guerra, constituían las milicias navales, que venía a ser una especie de cuerpo para-militar de la Armada, organizado en tercios navales y partidos navales, cuyo jefe máximo denominado Inspector General de Milicias Navales era el Ministro de Guerra y Marina, siguiéndole en orden descendente el Sub-Inspector, que era el Comandante General de Marina; el Comandante del Tercio Naval, que era el capitán de puerto principal en un departamento litoral, y el Comandante del Partido Naval, que era el capitán de puerto principal de la provincia litoral. En cada Partido, sus integrantes se organizaban en oficiales, sargentos, cabos y soldados.

El jefe de cada Partido informaba cada mes al Comandante del Tercio, no sólo acerca de los matriculados y sus gremios, sino también sobre las embarcaciones menores disponibles. El Comandante del Tercio lo hacía trimestralmente al Comandante General sobre lo mismo dentro de su circunscripción y éste, a su vez, anualmente al Ministro de Guerra y Marina, quien daba cuenta de ello en la *Memoria* al Congreso, en la forma de cuadros, como los que se aprecian en el volumen 2 del Tomo VIII, correspondientes a aquella de los años 1864 y 1870. No sucedió igual cosa, empero, con las *Memorias* de 1874, 1876 y 1878, ni con la *Memoria* de Grau de 1878.

De los cuadros mencionados se puede apreciar la composición y variación de los tercios y partidos, así como sus efectivos. Respecto a esto último, los cuadros indican que a 1864 habían 3,944 matriculados y 3,680 a 1870, esto es, una reducción de casi el 7%. Como todos ellos eran civiles, se podría decir que el porcentaje de fuerza laboral dedicada directamente a esas actividades, era aproximadamente el 0.1% de la población total, sin contar, por supuesto, a los comerciantes importadores y exportadores, agentes navieros, de aduana, armadores, ni a los contratados para trabajar en la actividad de extracción y embarque del guano en puntas e islas, aunque estos últimos si estaban obligados a matricularse²¹².

A principios de la década de 1860 se crea la Comandancia Principal de los Tercios Navales, constituyendo un escalón intermedio entre los comandantes de los Tercios y el Comandante General de Marina. De acuerdo a las Revistas de Comisario disponibles, ese puesto fue desempeñado de manera discontinua, por los oficiales siguientes:

En 1861	Capitán de navío	D. J.R. Carreño
Julio 1869/julio 70	id. id.	id. J.M. García
Set.1870/oct. 70	id. corbeta	id. C. Ferreyros, encargado

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Oct.1870/1872	Oficial 2º del Cuerpo Político	D.A. Rueda, encargado
Agosto 5 de 1872	Capitán de navío	D. J.M. Silva Rodríguez, quien declinó el puesto
Agosto 22 de 1872	Capitán de navío	D.E. Otoya, como encargado
23 dic. 1872 a	id. id.	id. G. Selaya, último en desem-
8 de mayo 1873		ñar este cargo.

En la década de 1870, se confirma lo expresado por Romero, de que efectivamente, a pesar del objeto de su creación, las milicias navales no estuvieron organizadas para prestar apoyo real y efectivo a la Marina, excepto como bogas en las embarcaciones menores de las Capitanías de puerto y Arsenal, a pesar de que el reglamento de 6 de julio de 1847, disponía que los matriculados estaban obligados a servir a la República tres años, bien embarcados en los buques del Estado o en las dependencias de Marina²¹³, siendo esto último más frecuente pues como se ha visto, el problema de las tripulaciones de los buques de guerra no se suplía de matriculados, aunque en ciertas ocasiones se remitían matriculados que se insubordinaban y producían desórdenes, como fuera el caso de uno del puerto de Pimentel que se le destinó a servir por término de dieciocho meses en un buque de guerra²¹⁴. En otra oportunidad, varios matriculados del gremio de playeros del Callao, por razón similar, fueron embarcados en el *Mayro*, en donde habrían de permanecer hasta mejorar su conducta.

En un esfuerzo por contar con matriculados para dotar a los buques de guerra y dependencias, y permitir su relevo oportuno, el Comandante General de Marina ordenaba, en julio de 1872, al capitán de puerto del Callao, que verificase la matrícula de todos los que ejercieran alguna profesión o industria en la playa o en la mar, inscribiendo a cuantos se hallasen en tal situación sin más requisitos, notificándoles las obligaciones a que se hallaban sujetos así como de las prerrogativas de que gozaban, debiendo advertir a los que no fuesen peruanos, que su "condición de extranjero no lo exime del cumplimiento de los deberes que contrae, por el mero hecho de ocuparse en la playa o en la mar". El Comandante General ponía énfasis en que se impidiera que en tales industrias trabajasen personas no matriculadas, debiendo prevenirse a los comerciantes o dueños de establecimientos industriales en la ribera, que no deberían admitir a ningún menestral ni obrero que careciese de matrícula²¹⁵.

En otra oportunidad, se ve al capitán de puerto de Chancay defendiendo a los cargadores matriculados, al objetar que el hacendado Ceferino Elguera, quien había construido una línea férrea y un muelle, emplease como descargadores a sus peones chinos²¹⁶.

En abril de 1870, el capitán de navío don J.M. García, Comandante Principal de los Tercios Navales, informaba sobre la relación de personal

EL PODER NAVAL EN TIERRA

y gastos de esa Comandancia, así como el proyecto de presupuesto para el bienio de 1871/1872, como sigue:

	<i>Al año (soles)</i>	<i>Al bienio (soles)</i>
Un capitán de navío, Comandante General de los Tercios Navales	2,688	5,376
Un Oficial 3º del C.P., Secretario	576	1,152
Para gastos de escritorio	48	96
Para compra de libros	24	48
Total	3,336	6,672

Como se puede apreciar, en la Comandancia sólo habían dos personas. En el proyecto de presupuesto, en cambio, García consideraba que para poder cumplir con las *Ordenanzas de Matrícula*, debía presupuestarse como sigue²¹⁷:

Un capitán de navío, Comandante Principal de los Tercios Navales	2,688	5,376
Un teniente 2º Ayudante de la Comandancia	624	1,248
Un Oficial 1º del C.P., Secretario	960	1,920
Un amanuense	480	960
Gastos de escritorio	48	96
Compra de libros para los ocho Tercios Navales en que está dividido el litoral	50	50
Total	4,850	9,650

Algunas veces el Comandante General de Marina autorizaba a un determinado capitán de puerto que permitiera a los matriculados trabajar en otras actividades, pero bajo su control. Así, por ejemplo, en marzo de 1871, Ferreyros autorizaba al capitán de puerto de Pacasmayo para que el contratista del ferrocarril emplease en ese puerto por su intermedio, a los matriculados que necesitase, estipulándose en la contrata el jornal a ganar, la obligación de dar a los matriculados pasaje gratis para la ida y el regreso, acordar adelantos de dinero a quien los pidiesen para dejarlo como sustento familiar. En fin, debía cooperar con el empresario las mayores facilidades²¹⁸. Además, el capitán de puerto, como jefe inmediato, tenía la potestad para autorizar que los matriculados colaborasen en actividades que no fueran del Estado o comerciales marítimas, pero velando que en ese empleo temporal no fuesen explotados, y de retornarlos de inmediato a sus labores habituales, concluida que fuera la tarea para la cual fueron destacados²¹⁹.

En diciembre de 1871, el ministro Gutiérrez designa al capitán de navío graduado don G. Casanova, para que realice una visita de inspección a todas las Capitanías de puerto del litoral sur y entre las instrucciones que le diera, figuraba la siguiente:

“3.- Inspeccionará si las partidas navales están bien organizadas, los abusos que en este particular se hubiesen cometido, si llenan estas milicias el objeto con que fueran creadas, e informará detenidamente si conviene o no conservar esta institución, para el buen servicio de los puertos”²²⁰.

El 22 de enero de 1872, luego de visitar los puertos del litoral sur con el vapor *Tumbes* y dos oficiales a sus órdenes, Casanova presentaba su informe sobre el resultado de la visita practicada en los puertos y caletas que siguen: Islay, Mollendo, Ilo, Arica, Pisagua, Mejillones, Iquique, Quilca, Chala e islas de Chincha, Pisco, Tambo de Mora, Cerro Azul. En lo que se refiere al punto 3 de las instrucciones, decía como sigue:

“Matrícula personal

En los puertos de Pisco, Islay, Arica, Pisagua e Iquique se encuentra bien organizada y establecida esta institución en conformidad con lo que previenen las leyes y reglamentos de ellas. En los demás puertos no existe ni por el nombre. En cuanto a la necesidad y conveniencia de conservarla para el progreso de la industria marinera y como milicias navales de nuestro extenso litoral, cuestiones son estas, que no creo puedan ponerse en tela de discusión, pues todas las naciones marítimas del mundo muchas de las cuales aventajan a la nuestra por su avanzada civilización y por los poderosos elementos de que disponen en los mares la tienen resuelta de una manera afirmativa.

Toda la modificación que puede introducirse en mi humilde concepto sobre la materia, es poner aquellas leyes reglamentarias en armonía con nuestra Constitución Política, y con las demás leyes orgánicas vigentes que le sean contrarias en algunos puntos; y que una vez hecho este trabajo, se tengan siempre presentes para la celebración de tratados de Amistad, Navegación y Comercio con las potencias extranjeras”²²¹.

Pasarían ventiún meses para que se ordenase otra visita similar a los puertos del litoral norte. Así, en setiembre 19 de 1873, el ministro Freire designaba al capitán de navío don Federico Alzamora, para tal comisión, repitiendo prácticamente las instrucciones que anteriormente se dieran a Casanova, consignando entre ellas la que sigue:

“Inspeccionará si las partidas navales están bien organizadas y si esta institución presta o no los servicios para que fuera creada y si convendría o no conservarla en beneficio de los puertos”²²².

En esta oportunidad no se puso a órdenes de Alzamora buque alguno para recorrer los puertos. No se ha podido determinar si efectivamente realizó la visita, y si así fue, no se ha ubicado el informe correspondiente.

En enero de 1873, el Comandante General de Marina propuso al ministro, la conveniencia de que el Comandante Principal de los Tercios Navales, hiciera semestralmente una visita de inspección a todas las capitanías del litoral, con lo cual esperaba se lograría ilustrar a los capitanes de puerto en prevenir la comisión de faltas, vigilar el cumplimiento de las órdenes superiores, mejorar su organización, inducir economías en el gasto,

conocer sus necesidades urgentes y atenderlas²²³. Esta iniciativa fue acogida favorablemente por el ministro Medina, pero para ser tenida en cuenta en una futura resolución reglamentaria de una ley reorganizadora de las capitanías de puerto, que se hallaba en el Congreso para debate, y que no alcanzó a ser promulgada.

En diciembre de 1872, el ministro Medina dispuso que la Junta Consultiva de Marina, debatiese si era o no conveniente para el Gobierno y para el comercio, la abolición de las matrículas en el litoral de la República²²⁴. Todo lo que se ha encontrado al respecto en los archivos, es un escrito sin fecha ni firma, que podría corresponder al estudio que Carreño le presentara sobre las matrículas, pues en una parte del escrito el autor expresa haber sido Comandante Principal de los Tercios Navales en 1861, coincidente con la relación de ellos que se diera al principio. A continuación se transcribe dicho documento, porque ilustra con la pluma de un contemporáneo y partícipe, sobre la creación y evolución de las matrículas. Dice así:

“Señor

El establecimiento de las matrículas navales en el litoral de la República tiene por objeto el proveer de gente de mar regimentada y disponible en toda circunstancia para llenar con seguridad y precisión las funciones del servicio de la nación y también el de los particulares que trafican en negocios mercantiles por nuestros puertos.

Desde que ingresan los individuos a cualquiera de los gremios que forman la matrícula, entran en ejercicio de los derechos y excepciones que les están acordados por la legislación especial, quedando igualmente sujetos a los deberes que les están determinados. El privilegio exclusivo del trabajo marítimo, ya en playa como a bordo, la exoneración del pago de toda contribución al Estado, y el no ser enrolado en la Guardia Nacional, ni en el Ejército, constituyen las concesiones benéficas que les otorgan, así como el servir en la Armada, en buques de guerra y dependencias, por turno riguroso en determinados períodos, forman sus indispensables obligaciones desde que como ciudadanos en el pleno goce de todos sus derechos y garantías no pueden eximirse de servir a su Patria, como lo hacen con sujeción a la Constitución y Leyes todos los que forman la comunidad Peruana.

Desde que el país se emancipó del Coloniaje, las matrículas navales aunque exiguas, e irregulares, no han dejado de prestar su cooperación en el servicio que ha ocurrido ordinariamente haciéndolo siempre gratis al Estado, y con notable entusiasmo en las épocas de guerra que se han tenido con las Repúblicas limítrofes. La última campaña contra el Ecuador suministra abundantes datos de todo lo que con notable empeño ejecutó la matrícula de Paita, mereciendo un justo elogio del General en Jefe expedicionario, en el *Boletín del Ejército* publicado en noviembre de 1859.

Consultando el Gobierno la necesidad de organizar la gente de mar, dio el supremo decreto de 6 de octubre de 1840, formándose los Tercios Navales, que no han tenido incremento en su personal, por la fundada razón de que el comercio marítimo en pequeña escala en nuestro litoral, no permite el que se acreciente el número de individuos que necesita la localidad. Cuando los terrenos de la costa sean

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

irrigados y se dicten medidas que protejan y amparen la inmigración, sus productos variados atraerán un número crecido de pobladores y familias, de donde se podrá sacar gente con que se llenen sin embarazos, ni dificultades, con que ahora se tropiezan, las exigencias del servicio público y de la Nación. Mientras llega tan deseada ocasión, bien puede darse algunas providencias que tiendan a la reorganización y mejora de las matrículas, reposando en alicientes y estímulos para que voluntariamente ingresen y se radiquen los individuos en los distintos gremios de la institución; lográndose de este modo establecer el servicio uniforme y alternativo en los buques de guerra, con lo que se desterrará ese odioso, e inveterado recurso de enganches, a que se apela por necesidad apremiante, tomándose hombres advenedizos de distintas nacionalidades, que carente del idioma nuestro por lo regular, no se les llega a disciplinar, ni inspiran confianza en determinados lances críticos, desde que no se hallan ligados al territorio por los estrechos vínculos de familia, de intereses, ni por patriotismo.

Así lo expuse circunstancialmente al Supremo Gobierno cuando en 1861 se me nombró Comandante Principal de los Tercios Navales, presentándole algunos proyectos de utilidad que consideré indispensables para el buen servicio de las matrículas y en especial para nacionalizar las dotaciones de los buques de guerra, como uno de los principales elementos con que debe contarse para mayor seguridad en todo sentido.

Desgraciadamente los trabajos que sometí no produjeron ningún resultado, y al contrario, algunos actos depresivos al buen régimen de las matrículas se han visto de continuo, colocándose de autoridades marítimas a sujetos nada idóneos, que sin conocimiento de la Legislación, ni de la práctica que requiere el desempeño de los destinos profesionales, han cometido errores y abusos que el Gobierno ha tenido que ventilar en muchos casos cuestiones internacionales y volver a encomendar a los Jefes y Oficiales del Cuerpo de la Armada el desempeño de los puestos a que son llamados naturalmente, como lo señala el artículo 3º Título 4º Tratado 5º de las *Ordenanzas Generales*.

Cuando estos han sido competentes, han hecho frente y llenado con precisión las funciones del servicio en el orden oficial y particular; haciendo uso en lances urgentes de las facultades y recursos que acuerda la *Ordenanza de Matrículas*, vigente como Ley del Estado, al tratar sobre maestranza en el Título 7º artículo 6º. Sin embargo, consultándose las mayores facilidades para atraer industriosos marítimos a nuestro territorio, de que hay notables escasez, opino porque a los extranjeros se les acuerde el libre ejercicio de trabajo en cualquier ramo de la matrícula, inscribiéndose al efecto en ella, según la práctica generalmente admitida, pero sin que medie la obligación forzosa de servir a la Nación, como hay derecho de exigirlo a los hijos del país, al tenor de lo expresado en la resolución suprema de 26 de octubre de 1849.

Algunas otras reformas pueden adoptarse en el sentido del mejor servicio general; y de suponerse es que al lanzarse la idea abolicionista de las matrículas navales, se haya concebido en reemplazo un vasto plan bien meditado, en que se consulte las atenciones múltiples de la Armada y de la marina mercante, para no comprometer grandes intereses, si no se obra con la cordura y circunspección que requiere tan grave como trascendental empresa.

Ya en época no muy lejana, a la sombra de los laureles cosechados en la batalla de la "Palma", se ensayó por el Prefecto dictatorial Dr. don Ildefonso Zavala la supresión

de la matrícula de marina en la comprensión del Departamento de Moquegua; y al poco tiempo de plantificada la abolición, experimentaron los barqueros y negociantes la falta de brazos con que atender el tráfico cotidiano, en virtud de que los hijos del país sin hábitos de trabajo y sin el conocimiento de ciertas necesidades y goces sociales que lo producen, como fruto de otra educación y cultura, no se prestan de por sí a las labores espontáneas y permanentes de que depende su propia subsistencia. En el acto aludido se perdió la confianza de tener hombres sujetos a los deberes de la autoridad marítima local; y por consecuencia de la inseguridad y desconcierto que surgió, antes de tres meses ocurrieron los mismos comerciantes a la citada autoridad para que restableciese a su primitivo estado las cuadrillas de gente de mar, como el medio más eficaz y conveniente de desempeñar las faenas con orden y sistema apropiados.

En vista de lo que se desenvolvió, el ilustrado y audaz Prefecto cediendo a la verdad irrecusable de los hechos notorios, tuvo que acceder a la justa demanda entablada, deshaciendo lo que de un modo violento con un rasgo de la pluma había ejecutado, de motu propio, sin criterio, ni examen, dejándose solamente arrastrar por la aplicación del principio Constitucional, que si en verdad acuerda la libertad de “todo oficio o profesión” (Garantías individuales artículo 4º, artículo 23º), no por eso está impedido el que se adopten los medios adecuados de reglamentación y sistema para poner en giro y aplicación el precepto, según lo explica y aclara en la materia la ya citada resolución del 49^o²²⁵.

Interesante documento, lamentablemente incompleto porque esa relación historiada sólo llega hasta 1859, y supuestamente debería haber abarcado hasta 1872, lo que deja otra área no explorada exhaustivamente. No se ha tenido a la mano el *Boletín del Ejército* a que se alude, emitido durante la guerra con el Ecuador, pero a estar por lo que consigna Denegri, el elogio se debe referir a la “operación de embarque de las fuerzas peruanas en Paita” en noviembre de dicho año, realizada en menos de veinticuatro horas, que debió contar con la participación decidida, entusiasta y eficaz de las milicias navales de ese puerto, bajo la dirección de quien era su capitán de puerto, el capitán de navío don J.R. Carreño²²⁶, supuesto autor del documento transcrito.

En setiembre de 1872, en ocasión de asignarse doce carpinteros matriculados para trabajar en la *Independencia*, éstos pretendieron se les pagara un jornal equivalente a lo que les pagaban los particulares. Al conocer que se les pagaría conforme la tarifa establecida en 1866, estuvieron algo reacios, pero fueron conminados a trabajar. La Comandancia General de Marina, sin embargo, justificaba ante el ministerio la razón del mayor jornal pretendido, pues se “funda en la material carestía de los artículos necesarios a la vida, razón de toda producción o trabajo que ha elevado su precio, y en consecuencia los carpinteros ocupados en buques particulares, reciben mayor salario que el que se les daba en el citado año de 1866”, y proponía se nombrase una comisión para establecer el salario que debían ganar en lo sucesivo, consultando la equidad y justicia²²⁷.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Lo dicho sobre la matrícula de carpinteros, calafates y herreros, se materializó en efecto, en una resolución suprema de mayo 21 de 1873, cuyo texto se reproduce a continuación, porque sus considerandos revelan la historia de estos gremios y su comparación con la situación a ese año, y la evolución del mercado. Decía así:

“Teniendo en consideración:

1º. Que la matrícula de herreros, calafates y carpinteros de ribera, establecida desde tiempo inmemorial en los Departamentos navales españoles, tuvo su origen en las conveniencias recíprocas que producía para los matriculados y para el servicio del Estado, pues aquellos contaban siempre en los astilleros militares con un trabajo permanente, que la industria particular no podía proporcionarles, y con tal motivo los reglamentos de marina, sin justicia le impusieron ciertos deberes que estaban ampliamente compensados con la prerrogativa de disfrutar exclusivamente de los beneficios de una ocupación constante y bien retribuida.

2º. Que en la época presente, han variado del todo y muy especialmente en los puertos del Perú, las condiciones de la industria de construcciones navales, siendo la nave de particulares la que proporciona mayor ocupación a los artesanos de ribera, y por consiguiente mayores utilidades, constituyendo el trabajo en las naves del Estado la parte más insignificante e improductiva; que por lo tanto, los privilegios y obligaciones correlativas, justas y convenientes en la primera época, han cambiado completamente de naturaleza en la presente pues el derecho de trabajar en las obras del Estado, se ha convertido en una obligación penosa para los artesanos matriculados y en una traba para el desarrollo de esas industrias en los puertos nacionales.

3º. Que si el Gobierno tiene el derecho de reglamentar el ejercicio de cualquiera industria, y puede en determinados casos dar una sanción oficial a las tarifas que los representantes de algunos gremios fijan en servicio y garantía del público, no puede hacerlo nunca irogando perjuicio a esas industrias.

4º. Que la situación en que se encuentran hoy las industrias de maestranza en los puertos de la República, comprueba la exactitud de las anteriores consideraciones, pues la existencia de las matrículas de herreros, calafates y carpinteros de ribera, sin ser de gran beneficio para el Estado, imponen a esos artesanos cargas odiosas, limitan su número y dificultan los trabajos de maestranza naval en los puertos del Perú.

Se resuelve:

Que desde la fecha quedan libres de la matrícula naval, las industrias de herreros, calafates y carpinteros. Comuníquese y regístrese.- Rubrica de S.E. *MEDINA*²²⁸.

Como estos artesanos fuesen necesarios y no se encontraban en plaza, se ordenó al Jefe de la Comisión de Construcción Naval en Londres, capitán de navío don A.G. Muñoz, que los contratase en Inglaterra y trajese en las cañoneras, lo cual cumplió, como se da cuenta en otra parte de este Tomo.

A las pocas semanas, como una demostración de la fluidez con que se estaban tratando los asuntos de las matrículas, el Comandante General de Marina, en su calidad de presidente de una junta elevaba un “Proyecto de Reglamento para los gremios o cuadrillas de fleteros y lancharos de este Puerto”, con 28 artículos. Tema que se vé en el capítulo IX.

El decreto de 21 de mayo de 1873, sirvió de base para que los pescadores de Ancón se negaran, en junio de 1874, a matricularse en dicho puerto, lo que dio motivo a una consulta del capitán de dicho puerto, al Comandante General de Marina, quien denegó tal pretensión, y recordándole su obligación de hacer cumplir la ley sobre matrículas. Concluía expresando que:

“Con ocasión de esta consulta, manifestaré a U. que debe ejercer una vigilancia muy especial relativa a los medios de que se valen los pescadores al ejercer esa industria, cuidando de que no sean comprometidas las reglas de higiene, pues estando destinado ese pescado al consumo de la población, no deben emplearse procedimientos que alteren las condiciones alimenticias de ese artículo de primera necesidad, en el momento de pescar”²²⁹.

Como se habrá podido apreciar, las matrículas cumplían dos funciones: una en relación con las actividades comerciales marítimas, y otra en relación con las de apoyo a la Armada. Esto se nota en ocasión de uno de los últimos actos del Comandante Principal de los Tercios Navales, Gaspar Selaya, al transcribir a los capitanes de puerto una resolución suprema de 21 de mayo de 1873, promulgada para aclarar las relaciones de dependencia de los sargentos de cuadrilla y cabos de matrícula. Decía así:

“Estando bien determinadas las atribuciones que corresponden a cabos de matrícula de la República y las que respectan a los sargentos de las cuadrillas de cargadores, puesto que los primeros sólo atienden el orden y policía de los puertos y los segundos dirigen los trabajos y entienden el mecanismo de estos: Absuélvase la consulta del Prefecto de la Provincia de Tarapacá, en el sentido de que los primeros [los cabos] dependen exclusivamente de la Comandancia General de Marina y autoridades marítimas de los puertos y los segundos [los sargentos] de los jefes de las aduanas, para la distribución de labores, sin perjuicio de que están también bajo la dependencia de los Capitanes de puerto, en su carácter de Jefes de matrícula, todos aquellos que pertenezcan o estén inscritos en la matrícula respectiva. Comuníquese y regístrese.- Rúbrica de S.E. *JARA*”²³⁰.

Había, pues, una duplicidad, como se evidencia por la resolución suprema expedida en mayo 21 de 1873, que permitió el empleo de peones libres para embarque de salitre en el puerto de Iquique. Decía así:

“No siendo suficiente la cuadrilla de cargadores matriculados del puerto de Iquique, para hacer con prontitud que los intereses del comercio reclaman el embarque del salitre y las descargas de los artículos que se importan, lo que exige alguna medida que evite en lo sucesivo las dificultades y cuestiones que con este motivo se suscitan; se declara: que en los muelles particulares, se puede hacer el embarque del salitre por peones libres, ocupándose la cuadrilla de cargadores matriculados en el servicio de la descarga de mercaderías hasta nueva orden. Comuníquese y regístrese.- Rúbrica de S.E.- *JARA*”²³¹.

En febrero de 1875, un reclamo que presentaran los fleteros del Callao, ante el Comandante General de Marina, sobre la obligación de cumplir sus deberes como matriculados, llevó al capitán de puerto del Callao, capitán

de navío don Hercilio Cabieses, a informar sobre la exoneración del servicio que los fleteros debían prestar en el Arsenal y buques de guerra, con motivo de haber sido sorteados, comunicación que por su contribución aclaratoria, se transcribe a continuación:

“Está fuera de toda duda que al darse la ley sobre las milicias navales de la República y al procederse a su organización, se tuvo en mira que el único medio de que el país contara con hombres capaces por su hábitos y ejercicio constante para dotar los buques de guerra y arsenales, era y son los hombres que están avencidados y ejercen la profesión de mar en los puertos y para que las cargas que debían pesar en ellos no los pusiesen en peor condición que los demás ciudadanos, se hizo en reciprocidad necesario acordarles ciertos privilegios y regalías de que están en posesión actualmente a trueque de esa absoluta condición que se les impuso; por consiguiente el primero y principal deber de los matriculados está en el pacto hecho con el Estado de prestarle sus servicios de preferencia. La Guardia Nacional que es una ley posterior y que no deroga la que versa sobre las milicias navales, exige el servicio a todos los ciudadanos capaces de servir en el Ejército, y su organización si bien muy vasta, no va hasta el extremo de absorber la parte de ciudadanos destinados por otra ley vigente para el servicio de mar, por consiguiente los peticionarios [los fleteros] no pueden dispensarse de cumplir una obligación absoluta contraída con el Estado, en virtud de la matrícula de que se hallan en posesión por haber prestado sus servicios graciosamente y de ningún modo obligatorio en la Guardia Nacional de este puerto. Y esta consideración recrece en importancia si se atiende a que la población del Callao permite la organización de la Guardia Nacional sin echar mano de los matriculados, que están exclusivamente reservados para el servicio de mar. Habiendo ya prestado sus servicios los matriculados de todos los gremios, ha sido necesario proceder al sorteo, consultando la equidad, la conveniencia y la justicia, y si por un pretexto como el que alegan los recurrentes, se les exonerase, ese mismo pretexto servirá de escudo para los demás que salgan en el sorteo que habría de practicarse, sin que la Capitanía pueda cumplir las órdenes que se le impartan para el relevo de los que vayan completando su tiempo de servicio en el Arsenal y buques de guerra”.

Cabieses concluía su oficio, recomendando que se desestimara la solicitud de los fleteros, la que en todo caso debió ser dirigida antes a él, recomendación que fue aceptada por el Comandante General de Marina, disponiendo que se exigiese a los fleteros sorteados a cumplir su servicio en la Marina²³².

Este asunto, sin embargo, no había sido un hecho aislado, sino más bien relacionado con los sucesos revolucionarios de Piérola en el sur, en 1874, que llevó al Gobierno, como se recuerda, a desplazar tropas al sur, movilizándolo a la Guardia Nacional, conformándose la Columna llamada “Constitución”, que fue completada con algunos matriculados. Con tal motivo, el jefe de dicha columna, solicitaba que los matriculados fuesen exonerados de cumplir con un servicio en el Arsenal del Callao, carente totalmente de personal, situación que motivase, de parte del Comandante

General de Marina, el oficio de febrero 25 de ese año, al ministro, en el que le demostraba el error del jefe de la columna "Constitución" al apoyar la posición adoptada por los matriculados sorteados para servir en el Arsenal. La actitud de dicho jefe le quitaba a la Marina el único recurso con que contaba para llenar las bajas que ocurrían en el arsenal y buques de guerra, aparte de presentar el antecedente peligroso de que ello se produjera en otros gremios. Concluía el Comandante General reiterando su apoyo a la autoridad del capitán de puerto y que resolviera tan delicado asunto que mellaba su autoridad²³³.

En todo caso, la decisión adoptada por el Gobierno favoreció a lo solicitado por el Jefe de la Columna "Constitución", materializándose en una resolución suprema que exoneraba a los matriculados que hicieron la campaña en aquella Columna, lo que llevó a su vez, al Comandante General, en vista de la carencia de marineros en el Arsenal, a ordenar al capitán de puerto del Callao que aquellos del mismo gremio que no hubieran pertenecido a la citada columna, fueran puestos a disposición de la Mayoría de Ordenes en número de trece, y de ser necesario los tomase de otros gremios²³⁴. Sólo para recordar, conviene anotar que la Guardia Nacional había sido creada el 11 de noviembre de 1872, y para el Callao contemplaba cuatro batallones y dos columnas ligeras, cada una de las cuales estaría compuesta de dos compañías. Una de esas columnas fue denominada "Constitución", cuyo primer jefe fue el capitán de fragata don José Sánchez Lagomarsino.

En abril de 1875, ante un reclamo de la Legación de Chile sobre el trato a los chilenos residentes en la provincia de Tarapacá, respecto al desempeño de labores relacionadas con las actividades marítimas, realizadas por chilenos residentes y ante una reclamación de la legación de Chile, el ministro Freire, en apoyo del prefecto contestaba al de Relaciones Exteriores como sigue:

"Todo individuo que ejerce alguna industria de mar en las costas, islas o puertos de la República, debe ser matriculado según está mandado por la Suprema Resolución de 5 de agosto de 1841, por el Supremo Decreto de 5 de agosto de 1840 y por las *Ordenanzas de Matrícula*.

Los matriculados deben ser ciudadanos del Perú porque forman las milicias navales de la República, según el Decreto Supremo de 6 de octubre de 1840. De esas milicias se nombran por rol los individuos que deben servir en los buques, capitanías y resguardos; y en el artículo 25 de la ley de 7 de enero de 1848, se previene que estos sean ciudadanos del Perú.

También se exige esta condición, es decir, la de ser ciudadano para ejercer alguna industria de mar, en los Decretos Supremos de 18 de marzo de 1822 y de 5 de agosto de 1840 y para ser dueño de buque nacional o de embarcación menor según los artículos 1 y 2 del Supremo Decreto de 30 de octubre de 1833.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Estas disposiciones respecto de matriculados, se hallan vigentes pues ninguna ley las ha derogado; y lejos de eso, en el Supremo Decreto de 17 de marzo de 1849, se dispone que los matriculados tienen derecho para votar en las elecciones populares, y se comprende, que el Gobierno ha considerado siempre a éstos como ciudadanos del Perú, desde que los considera con derecho para votar.

En vista de los decretos y Leyes que dejo citado, VS. verá que aun cuando en el Perú toda industria es libre, hay algunas como las de mar que están reservadas exclusivamente a los matriculados, es decir a los ciudadanos de la República; y estas industrias especialmente la de pescadores y fleteros, son objeto de Leyes proteccionistas en todos los países del mundo, por muy liberales que estos sean.

En Iquique, se había tolerado por las autoridades, que los playeros, fleteros y pescadores no necesitaban ninguna formalidad para ejercer su industria; y esa tolerancia ha dado lugar a que se crean eximidos de toda clase de obligaciones para con el Estado, y a que surgieran serias dificultades y se entablaran reclamaciones por los cónsules, cada vez que la autoridad trataba a hacer cumplir las leyes nacionales. El Prefecto de Tarapacá tocaba casi siempre con grandes dificultades para tripular las embarcaciones del Resguardo y de la Capitanía de Iquique, sin embargo de tener a los playeros, pescadores y fleteros, que debían prestar dichos servicios; y no han sido pocas las veces que ha visto a los cónsules intervenir en las cuestiones a que daban lugar las faltas que aquellos cometieran, alegando que no eran ciudadanos del Perú y por consiguiente no estaban obligados a prestar sus servicios.

La repetición de estos casos motivó la justísima resolución dictada por el Prefecto de Tarapacá, mandando que en cumplimiento de las Leyes nacionales, los pescadores, fleteros y playeros fueran ciudadanos del Perú, y matriculados pues no era justo que algunos de esos trabajadores del puerto, se consideraran por su condición de extranjeros, en circunstancias infinitamente superiores a los que habían nacido en el Perú.

La nota del Prefecto de Tarapacá que en copia adjunto dará a VS. más luz sobre este punto, que confío en que VS. tanto por el contenido de ese documento, como por la consulta que haga de las leyes y decretos que he citado, podrá manifestar a la Legación de Chile que los chilenos residentes en Iquique no tienen derecho para gozar de ciertas prerrogativas que nuestras Leyes acuerdan únicamente a los ciudadanos de la República. Dios guarde a VS. *NICOLAS FREIRE*"²³⁵.

Antes de concluir esta sección, es pertinente mencionar que en el Archivo Histórico de la Marina, corre el Libro Copiador Nº 315 *Comandancia Principal de los Tercios Navales 1872/1881*, comenzado el 28 de agosto de 1872, que registra como primer asiento, una circular del Comandante Principal de los Tercios Navales, Otoya, a los capitanes de puerto y Comandantes de los Tercios Navales, haciéndoles saber que el Gobierno lo había nombrado a ese puesto el 20 de agosto. Asimismo, ordenaba que se le remitiera a la mayor brevedad posible, un Estado de "todos los individuos y embarcaciones matriculadas" comprendidas en sus respectivas jurisdicciones, según un formulario cuyo modelo remitía. Pedía minuciosidad, pues le había sido encargado formar el nuevo archivo de la Comandancia de los Tercios Navales, que "fue saqueado y destruido por el pueblo

en los días 25 al 26 de julio”, cuando la revolución de los Gutiérrez. Otoya fue cambiado de colocación, sin haber conseguido que los capitanes de puerto de Callao, Pisco, Mollendo, Arica, Iquique, Paita, Salaverry, etc., cumplieren con enviar la información solicitada, a pesar de reiterar dicha orden repetidas veces, según consta en el libro referido.

Gaspar Selaya, nuevo Comandante Principal de los Tercios Navales, ordenó otra vez a los capitanes de puerto, enviasen una relación nominal de los matriculados, especificando edad, estado, nacionalidad y gremio, así como trimestralmente, el movimiento marítimo. El 12 de agosto de 1872, el libro registró una comunicación que decía:

“No habiéndose consignado en el Presupuesto de la República la Comandancia Principal de los Tercios Navales de la República, por cuya circunstancia queda suprimida esa Comandancia que era desempeñada por mi, suplico a VS. se sirva decirme a quien debo entregar los útiles, archivos y demás documentos que están a mi cargo. Firma *GASPAR SELAYA*”.

En los siete meses que tuvo a su cargo dicha Comandancia, no logró recopilar información completa sobre los Tercios Navales. Sin embargo, si alcanzó, en marzo de 1873, a la Mayoría de Ordenes, un reglamento de pedidos de artículos navales para las capitanías de puerto, tanto semestral como anual, con su respectivo número de tarifa. La situación descrita con Otoya y Selaya, revela porqué después de la *Memoria* del ministro de 1870, no se dispone de información detallada sobre las milicias navales durante la década de 1870.

Como se habrá podido apreciar a lo largo de esta sección, aquello de tener un jefe [capitán de puerto] con dos sombreros [uno para apoyar el servicio naval y otro para “servir a las actividades marítimas”] hace bastante difícil poder separar, como compartimientos estancos, ambas funciones, pues eran, y siguen siéndolo, tan interrelacionadas, que lo que afectaba a una se reflejaba en la otra. Por eso, y para no perder el hilo, se tratará a continuación el aspecto de las capitanías.

D. CAPITANIAS DE PUERTO

En esta sección se tratará de las capitanías en sus relaciones con la Armada y oficiales, dejando el examen de los aspectos referentes a los intereses marítimos de la época, para otro capítulo.

El Ministro de Guerra y Marina, coronel Balta, refiere en su *Memoria* de 1870 al Congreso, que una junta de jefes de la Armada y agente fiscal del Callao, estaban dando los últimos toques a un proyecto de reglamento para las capitanías, “pues el que existe no responde a las necesidades de nuestro comercio ni a la seguridad de la costa”.

Posteriormente, las memorias de los ministros correspondientes a los años 1874, 1876 y 1878, no tratan de las capitanías de puerto, pero si lo hace Grau en la suya de 1878. De ella se deduce que el reglamento en preparación que mencionara Balta, no se había materializado, pues Grau expresaba que el reglamento en vigor era de 1848 y que, por supuesto, ya no satisfacía las necesidades del presente, visto que el comercio y la navegación a vapor habían experimentado un gran cambio y, en consecuencia, solicitaba se dictase uno nuevo.

Al respecto, decía, que estando en funciones la Junta Revisora de las Ordenanzas Navales, debería revisar el proyecto de reglamento que había preparado una Comisión de Jefes de Marina, y ponérsele en vigencia antes de que terminase la revisión de las ordenanzas. Se refería, igualmente, a las tripulaciones para las embarcaciones de capitanías, que faltaban en algunos puertos, pues el sueldo de reglamento no satisfacía y para otros a medias, estando atrasado su pago en el litoral norte. En cuanto a los locales, no los había apropiados, y se refería a un proyecto anterior para adquirir casas de madera en Estados Unidos. Las oficinas deberían estar cerca del mar y comunicarse con los buques por medio de señales. El local de la capitanía del Callao, a pesar de su importancia, era el peor situado, sin visión directa del mar por interferencia de la estación del ferrocarril y del muelle dársena. Algunos puertos carecían de embarcaciones y, en otros, no eran aparentes, y como no podían comprarse en el país, sugería traerlas de Europa. Ambas *Memorias*, de 1870 y 1878, presentan los extremos del período, pero en el interim muchas cosas ocurrieron en relación con las capitanías, que avalan lo expresado por Grau.

Como se notará, en el curso de este párrafo, en lo que atañe a las atribuciones, deberes y responsabilidades de los capitanes de puerto, con frecuencia se menciona el Tratado 5º, Título 7º de la *Ordenanza General de la Armada Naval de 1793*, cuyo índice general se puede leer en el *Anexo A*, que abarca un total de 194 artículos, con la denominación: "De la Policía general de los puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de las capitanías de puerto y de las demás obligaciones de estos".

El artículo 177 proveía dar acceso a dichas reglamentaciones, a todos los usuarios de los puertos y, a ese fin, en el Tomo 2º de las ordenanzas, se incluía un *Extracto* de los 194 artículos, "para que se fixe en una tabla en los Despachos de los expresados Capitanes, como S.M. ordena al artículo 177, a fin de que pueda consultarse a toda hora, y nadie alegue ignorancia". El extracto se refería a los tópicos siguientes:

"Extensión del mando y cargo de los Capitanes de Puerto - Prácticos - Cabos celadores o Alguaciles de guardia en el muelle - Formalidades para la salida del puerto - Policía de muelles - Barcos de tráfico interior - Preparativos de auxilios en almacenes

EL PODER NAVAL EN TIERRA

de tierra para descalabros en artículos u otras emergencias en el puerto - Seguridad del amarradero - Providencias en averías - Policía del fondeadero - Gobernación de defensa - Sobre derechos - Publicidad de esta ordenanza -Visita de Inspección de los puertos - Gobierno de otros fondeaderos o radas sin Capitanía de Puerto”.

El extracto que se acaba de glosar, debía llevar la firma del Mayor General de la Real Armada [léase Oficial Mayor del Ramo de Marina] y servía para absolver todas las consultas, sacándosele una vez a la semana fuera del Despacho del capitán de puerto para su lectura al público, lo cual no excluía que cuando alguien pidiese mayor ilustración sobre un punto determinado, se le mostrara la ordenanza completa.

El capitán de puerto, según esta ordenanza, era la autoridad encargada por el Rey para velar porque el orden y las reglas en los puertos se llevaran a la práctica, y que no se violaran. Ser destinado un jefe como capitán de puerto, se consideraba como un premio al mérito por los servicios en la mar de quien, ya cansado de ellos, se le reconocía tener aún vigor para ejercer ese puesto con actividad e inteligencia marinera.

Estaba subordinado directamente al Capitán General del Departamento [léase Comandante General de Marina] y al Director General de la Armada [léase Ministro de Guerra y Marina], y a los Comandantes de Escuadra y buques de guerra, pero sólo en lo referente a violaciones de la limpieza del puerto. Tal subordinación estaba excluida, en las cuestiones de Sanidad, de cuya junta formaba parte, para los asuntos de cuarentena y otros; así como en las cuestiones relativas al orden público en muelles y otros lugares de embarco y desembarco, de incumbencia del Prefecto.

Su jurisdicción se extendía “desde lo más interior del puerto hasta las puntas más salientes a la mar, con todas las conchas, calas o ensenadas que hubiera en el intermedio”, estuviesen o no pobladas.

En términos generales, el capitán de puerto tenía atribuciones para designar a los prácticos y controlar sus labores; examinar las profundidades, establecer canales, balizas, fondeaderos de cuarentena, para carena, o para dar la quilla; establecer lugares para el desembarco y depósito de las basuras y escombros de las embarcaciones; verificar los datos recibidos u obtenidos con los indicados en el portulano y efectuar las correcciones, enviando un ejemplar al Director General y otro al Capitán General; observar las mareas para determinar su altura y establecimiento de puerto; observar el clima y estado del tiempo y sus efectos en la situación hidrográfica, dictando las medidas de prevención; recepcionar naves al mismo tiempo que la visita de sanidad; otorgar licencias de entrada, salida y cambio de fondeadero; prestar auxilio exterior; controlar el calado de las naves, esto es, su estado de carga, y “con presencia de los quintales de cabida hará señalar en cada uno su línea de calado máximo”, y para evitar la malicia la hará “fijar con

taladro de barrena de tres a cuatro líneas en roda y codaste”; realizar sumarios en casos de siniestros y de desórdenes e insubordinaciones; exigir el pago de las tarifas y aranceles; vigilar muelles y depósitos; llevar archivos; imponer multas y exigir su abono, recurriendo al embargo de ser necesario, en coordinación con la autoridad judicial; arrestos de infractores y delinquentes; disponer de una casilla o edificio en el muelle o playa para ejercer sus funciones; vigilar y mantener las ayudas luminosas, etc.

Es interesante notar como, en aquella época, el aspecto ecológico tan de moda hoy no estaba, en 1793, descuidado, y así el artículo 137 disponía que, “nadie podrá arrojar en el puerto, basura ni escombros, que deberán recogerse en tinajas, para llevarlas al paraje o parajes señalados con conocimiento y aprobación del Gobernador”; y el 138 que prohibía a toda embarcación “lanzar su lastre al agua, ni lastrar ni deslastrar sino con conocimiento y licencia del Capitán de puerto y en sitio que se le señalare”. A mayor abundamiento, las únicas multas perfectamente definidas eran precisamente por violar los artículos sobre contaminación.

Otro artículo interesante, el 123, se refería a que los Prácticos, Capitanes y Patronos a cargo de los buques o barcos que se les confiasen, incluidos los de pesca, debían jurar estar enterados de que, “en pérdidas que causaren por malicia podrá extenderse la pena “hasta la de muerte”, según las circunstancias; y en las originadas de su ignorancia, descuido o temeridad, serán responsables a los daños en la parte posible a sus facultades, con más la corrección de cárcel, campañas o presidio, correspondiente a las circunstancias de su culpa, y entidad del perjuicio”.

Proveían, también, las ordenanzas, que por lo menos cada cuatro años, un inspector realizara una visita a todas las capitánías, rindiendo el informe respectivo. Entre los aspectos que debería examinar, estaban la determinación de las interferencias en las prerogativas del capitán de puerto por parte de otras autoridades, sugiriendo la forma para que no fueran alteradas, así como escuchar, en uno o más días de juicio abierto, las quejas por los atropellos, abusos, cobros violentos u otro trato impropio del capitán de puerto, pero en forma reservada en presencia de Escribano, para después confirmarla sumariamente, administrando justicia sin contemplación, pero procediendo con todo rigor contra quien levantara calumnias. El inspector debía advertir al capitán de puerto de su conducta personal o desempeño en su empleo “amonestándolo a su corrección, sin demostraciones que vulneren su autoridad, y perjudiquen al respeto que le es debido por sus subalternos y demás en el cargo. Pero si lo halla culpado de abandono en mi servicio [del Rey], o de otro modo grave en desdoro de su carácter, podrá usar de su facultad [el inspector] de suspenderle del empleo, disponiendo que se transfiera al Departamento para ser juzgado en Consejo de Guerra;

y siempre a más de la graduación de suficiencias y celo, deberá hacerla del estado de su salud para la fatiga". Compárense estas disposiciones con aquellas que se dieran a Casanova y Alzamora, según se verá más adelante.

Pero este Tratado 5º, Título 7º, no era una regla aislada, sino que estaba concordada con otras ordenanzas españolas sobre milicias, ministerios, hacienda, gremios, organización política, judicial, etc. No obstante, se prevenían interferencias entre autoridades, que debían aclararse a más tardar en la visita de inspección cuatrienal.

Como se ve, estas funciones y deberes, eran muy amplias y variadas, escritas obviamente, para una realidad política, militar, comercial, económica y geográfica distinta, en gran medida, a la que se estableciera para la república, décadas después.

Por ello, hubo de promulgarse numerosos decretos, que sólo se han identificado parcialmente a través de la lectura del Archivo, que modificaban artículos de las ordenanzas, o que estatúan nuevas atribuciones, obligaciones, deberes, responsabilidades y relaciones, buscando responder con mayor objetividad a la realidad peruana. Lo dicho, genera otra área, no explorada totalmente, de incumbencia para la *Historia Marítima*.

No obstante todo ello, había funciones que, simplemente, no se cumplían, como por ejemplo: realizar visitas cada cuatro años; mantener al día los portulanos de la bahía, al extremo de no disponer de uno, con raras excepciones; o bien que ser designado capitán de puerto, no constituyera un premio, sino más bien una suerte de sacrificio por recibir con atraso sus sueldos para poder alimentarse, o para alquilar una casa para vivir decentemente en lugares en donde conseguir lo más elemental se hacía difícil, o estar en una suerte de ostracismo.

Para tomar el pulso de una actividad poco conocida y a veces mal entendida y para saber por primera vez, por lo menos en el período del Tomo IX, en el entorno de los capitanes de puerto y autoridades superiores de Marina, como actuaban, como pensaban, como vivían, como se desempeñaban, cuáles sus inquietudes y necesidades, es que se han seleccionado en las páginas que siguen, algunas situaciones y casos significativos sobre visitas, interferencias en las prerogativas del capitán de puerto por parte de otras autoridades y la lucha por mantenerlas; el incumplimiento de deberes, en particular respecto a las visitas al arribo y salidas de las naves; los abusos; las denuncias calumniosas; la angustiada falta de locales y embarcaciones; el retraso en el pago de sueldos; la incapacidad manifiesta del Comandante General de Marina para conseguir que los capitanes de puerto enviasen los datos estadísticos; la falta de recursos en las localidades, etc.,

Dotación de las capitánías del litoral según presupuesto para el bienio de 1875/1876

	Capitán de navío	Capitán de fragata	Capitán de corbeta	Teniente 1º	Teniente 2º	Alférez fragata	Cabo de matrícula (1)	Patrón (2)	Bogas (3)	Amanuenses	Total
PROVINCIA DE TARAPACA											
Puerto mayor de Iquique		1*		1			1	1	6		10
Caleta de Mejillones				1*				1	4		6
Puerto mayor de Pisagua		1*				1	1	1	6		10
DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA											
Puerto mayor de Arica		1*		1			1	1	8		12
Puerto mayor de Ilo				1*				1	4		6
DEPARTAMENTO DE AREQUIPA											
Puerto mayor de Islay		1*		1			1	1	8		12
Puerto mayor de Mollendo			1*					1	4		6
Caleta de Quilca					1*			1	3		5
Puerto menor de Chala				1*				1	4		6
DEPARTAMENTO DE ICA											
Puerto mayor de Pisco		1*			1		1	1	8		12
Islas de Chincha		1*			1		1	1	8		12
Puerto menor de Tambo de Mora			1*					1	4		6
DEPARTAMENTO DE LIMA Y PROVINCIA DEL CALLAO											
Puerto menor de Cerro Azul			1*					1	4		6
Puerto mayor del Callao	1*		1	2	1		3	2	25	2	37
Caleta de Ancón				1*				1	3		5
Puerto menor de Chancay			1*					1	4		6
Puerto menor de Huacho			1*				1	1	4		7
Puerto menor de Supe				1*				1	4		6
DEPARTAMENTO DE ANCASH											
Bahía de Huarmey				1*				1	4		6
Puerto mayor de Casma		1*					1	1	4		7
Bahía de Samanco				1*				1	4		6
Caleta de Chimbote				1*				1	4		6
Bahía de Santa					1*			1	4		6
Islas de Guañape		1*			1		1	1	8		12
Islas de Macabí		1*			1		1	1	6		10
DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD											
Puerto mayor de Salaverry		1*					1	1	8		11
Caleta de Huanchaco				1*				1	4		6
Puerto menor de Malabrigo			1*					1	4		6
Puerto menor de Pacasmayo				1*			1	1	6		9
Puerto menor de Eten			1*				1	1	4		7
Puerto menor de Pimentel			1*					1	4		6
Puerto mayor de San José		1*					1				2
DEPARTAMENTO DE PIURA											
Bahía de Sechura				1*			1				2
Puerto mayor de Paita	1*			1			1	1	8		12
Puerto menor de Tumbes			1*				1	1	6		9
TOTAL	2	11	10	17	7	1	20	34	189	2	293

* Capitán de puerto titular

(1) Los cabos de matrícula correspondían a los matriculados.

(2) Las patronos normalmente eran artilleros ordinarios, o marineros; en Callao además, artilleros de preferencia.

(3) Los bogas eran marineros o grumetes.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Así se daba la contradicción de que en las ordenanzas se considerase como premio un destino de capitán de puerto, y en la realidad peruana representar, no un castigo propiamente dicho, sino una desventaja por los inconvenientes que se verán, el aislamiento y la falta de medios de diversa naturaleza para cumplir a cabalidad con los deberes asignados en las ordenanzas y en los dispositivos promulgados durante la república.

1. PRESUPUESTOS; DOTACIONES Y SUS CAMBIOS; RETRASOS EN SUELDOS

Para comenzar se ha preparado el cuadro siguiente que muestra la evolución del gasto en capitanías, durante el lapso 1869-1876, en soles

Bienio	1869/70	1873/74	1875/76
Presupuesto para Capitanías, al año	97,150	141,462	162,268
Capitanía del Callao, al año	12,891	18,530	20,358
Presupuesto del Ramo de Marina, al año	2'019,683	2'130,482	2'801,906
Número de Capitanías	29	34	35

Del cuadro resumen, se puede apreciar:

1. Que el gasto en Capitanías experimentó un crecimiento de 67% en ocho años ú 8.4% anual aproximado, generado por el incremento en el número de capitanías, en las remuneraciones, y costo de vida. En relación al Presupuesto del Ramo, el de capitanías representó el 4.8%, 6.6% y 5.7%, respectivamente. Corresponde aclarar que en el cálculo relacionado con el bienio 1873/1874, no se han tenido en cuenta los cuatro millones de soles que fueron consignados para la adquisición de blindados, que no se realizó, según se explica en otra parte de este tomo;

2. Que de las 35 capitanías en el bienio 75/76, 31 tenían partidas para arrendamiento de local, cuyo monto, aunque no se puede precisar con exactitud, variaba entre 9 y un máximo de 28 soles al mes, como era la del Callao;

3. Que el gasto de la capitanía del Callao creció, en el lapso de ocho años, en un 58% o 7.3% anual, manteniéndose en un promedio de 12.9% con relación al total asignado para las Capitanías;

4. Que el monto total presupuestado para las capitanías, en el bienio 75/76, representaba un 5.7% aproximadamente, del Pliego de Marina²³⁶.

Según el Presupuesto para el Bienio 1875/1876, las 35 capitanías se distribuían como sigue: puertos mayores 12; puertos menores 11; caletas 5; bahías 4 e islas 3.

En realidad, esas cantidades no se llegaban a gastar porque, muchas veces, las plazas no se cubrían en cantidad ni en grado, como lo revela el informe de Casanova, que se verá más adelante.

Otro cuadro, adjunto, muestra las dotaciones de las 35 capitanías del litoral, según el Presupuesto para el Bienio 1875/1876, del cual se podrá

apreciar que la Capitanía con mayor dotación asignada, era la del Callao, y la única que contaba con dos empleados civiles amanuenses.

Del total de 293 efectivos, 48 eran oficiales del Cuerpo General de la Armada, y de éstos 35 eran capitanes de puerto titulares. Estos efectivos eran, como se ha dicho, según presupuesto, pero el informe de Casanova, aunque anterior, revela que esa distribución no se cumplía en la práctica.

Cuando en secciones anteriores se trató el aspecto de las remuneraciones, se vio que el personal de la escuadra y otras dependencias en el Callao, tenían sus haberes devengados desde meses. Pues bien, las capitanías no escaparon a dicha situación, con efectos más graves pues por su lejanía a la capital, todo les era más difícil y los recursos locales a veces insuficientes.

El Comandante General, Ferreyros, en febrero de 1871, ansioso de encontrar una solución a este problema, oficiaba al Cajero Fiscal de la provincia del Callao, haciéndole notar que los capitanes de puerto interponían reclamos, frecuentemente, por el atraso con que recibían sus haberes y como era que esos funcionarios, situados en parajes donde tenían necesidad de acumular provisiones, quedaban expuestos a que les faltara lo indispensable para vivir, por no disponer de los medios para hacerlo.

Consideraba, Ferreyros, que si bien se había acordado como medio más eficaz para prevenir esta situación, que la Dirección General de Contabilidad remitiera a la Caja Fiscal del Callao los libramientos respectivos, faltaba “acordar con el Agente de la Compañía Inglesa de Vapores, apoderado de las capitanías para cobrar sus haberes, un sistema por el cual los capitanes de puerto los reciban diez días después, a más tardar, del mes cuyo sueldo han devengado. Como la agencia dicha tenga sucursales en todos los puertos del litoral, parece que le será fácil ordenar a ésta el pago de los mencionados haberes, entre los diez días indicados a las capitanías de puerto, donde están situadas”. Ferreyros manifestaba, también, que “seguro como debe estar el Agente General de que percibirá más o menos tarde el monto de los haberes de las capitanías, es de esperar que se preste a disponerlo así, en bien del servicio y del personal destinado a esas dependencias”. Concluía exhortando al Cajero Fiscal del Callao a que llegara a ese acuerdo con el Agente General, dando cuenta de su resultado²³⁷.

En diciembre 12 de 1872, el Comandante General, Diego de la Haza, exhortaba otra vez, al Cajero Fiscal del Callao, a encontrar algún medio distinto por el cual las capitanías de puerto recibieran, sin mayor demora que la causada por la distancia, los haberes que oportunamente les enviaba. Hasta ese momento se habían ensayado dos medios para que los capitanes de puerto recibieran los haberes: uno, por el Agente General de la P.S.N.C. y sus sucursales en los puertos, pero discontinuado después por su Agente;

el segundo, mediante apoderados designados por los capitanes de puerto, ante la Caja Fiscal del Callao, quienes cobraban los respectivos haberes y los enviaban al capitán de puerto correspondiente. Este era el medio en vigencia a diciembre de 1872, aunque durante 1873 la Casa de Dreyfus abonó los sueldos de las capitanías de las islas de Guañape y de Macabí con cargo a la Caja Fiscal de Lima.

Pero en vista de la queja del capitán de puerto de Mejillones, quien no había recibido los de octubre y noviembre de ese año, a pesar de que su apoderado, Joaquín Saavedra, los había cobrado oportunamente, el sistema demostraba que los interesados no estaban al abrigo de retardos, al no disponer los apoderados de facilidades para enviarlos de inmediato a su destino, lo que resultaba en “un atraso dañoso a esos interesados, sin que pueda el Estado encargarles responsabilidad por el hecho de la demora voluntaria o involuntaria”²³⁸.

No obstante las intenciones citadas, la crisis fiscal seguramente atentó contra ellas, pues en marzo de 1874, el Prefecto de Tarapacá hacía presente al ministro, que la Caja Fiscal del Callao demoraba el pago de los sueldos asignados a las capitanías de su dependencia, impagos desde noviembre de 1873, es decir cinco meses. En contestación, decía el ministro, haber transcrito su oficio al de Hacienda, de quien esperaba adoptase las medidas convenientes para salvar tales dificultades²³⁹.

En mayo de 1874, ante una queja de la capitanía de Quilca, de que su apoderado don R. Pásara sólo había cobrado haberes hasta enero de ese año, la Caja Fiscal del Callao informaba ser cierto porque no se habían recibido las listas de revista de dicha capitanía de febrero a abril agregando que, en términos generales, estaban insolutas desde marzo todas las dependencias de Marina, inclusive la Comandancia General, por falta de fondos en la Caja²⁴⁰.

En junio de 1875, el capitán de puerto de Malabrigo, teniente 1º don Manuel E. Suárez, informaba al Comandante General no haber recibido sueldo, ni cantidad alguna a buena cuenta, desde que se hiciera cargo de ese puesto en enero; que había planteado esta situación al Administrador de la Aduana de Salaverry para que cubriera el presupuesto de dicha capitanía, sin éxito. Explicaba, Suárez, que esta situación le causaba penurias y esperaba que el ministro tomara conocimiento y gestionara para que se le abonasen sus devengados por la Caja Fiscal del Callao. El Comandante General, al tramitar esta comunicación, se manifestaba partidario de que sus haberes estarían mejor satisfechos por la Caja Fiscal del Callao “en donde siquiera le acudirán con bonos que aunque sufran “depreciación al cambiarlos en plaza”, al menos atenderá en algo a su sostenimiento y el de su familia”, pues estimaba como penosa la situación de escasez por

la que atravesaba dicho jefe. Como de costumbre, el ministro llevaba este asunto al acuerdo de Gabinete²⁴¹.

En agosto de 1875, el ministro solicitaba al de Hacienda ordenase que, por la Aduana de Eten, se pagasen los haberes de los capitanes de puerto e individuos de la dotación de Pimentel y Eten, al igual que se venía haciendo con la de San José, por disposición del Presidente de la República, ante una solicitud que presentara su capitán de puerto, el capitán de fragata don Pantaleón Fernandini²⁴².

Pero, en junio de 1876, el Comandante General manifestaba otra vez al ministro, sobre la falta de pago de los haberes del capitán de fragata graduado, capitán de puerto de Eten, ya no por cinco o seis meses, como ocurriera con otras, sino por quince meses, a pesar de que el decreto supremo de 26 de agosto de 1875 promulgado por Hacienda, disponía que la Aduana de ese puerto atendiera dichos pagos. Venía a ser, según el Comandante General, tal vez “la única Capitanía de la República a la que se adeuda un presupuesto de quince meses”.

El capitán de puerto manifestaba estar llano a resignarse si hubiera, realmente, escasez de fondos en la Aduana. Pero resultaba que así no era, puesto que los empleados de ella estaban con el día. Sin embargo, el Administrador de la Aduana, manifestaba que sólo cumpliría con el decreto citado en caso de tener saldo, luego de satisfacer a sus empleados. El capitán de puerto consideraba que no había razón, pues tanto los de la Aduana como los de la capitanía eran servidores de la Nación, y todos a la vez debían estar pagados. Así, pues, ante tan angustiosa y excepcional situación, el Comandante General solicitaba se dictase alguna resolución que aliviase a sus subordinados²⁴³.

En otro orden de cosas, pero siempre en relación con el sueldo, estaba la queja, en octubre de 1875, del capitán de fragata don Marcelo Proaño, Gobernador de las Guaneras del Sur, estacionado en Pabellón de Pica desde el inicio de su explotación, sujeto al sueldo de su clase militar, que apenas le alcanzaba para atender a su alimentación, en un lugar tan escaso de recursos.

Al tramitar el ministro esta queja ante el de Hacienda, expresaba que “no era justo que un jefe que desempeña un cargo tan importante, se halle en situación tan poco cómoda”, y consideraba su deber llevar su atención por tal hecho, y que buscara de acordar con el Presidente de la República, una resolución que pusiera al comandante Proaño en condiciones semejantes a los demás gobernadores de guaneras²⁴⁴.

En junio de 1876, el capitán de puerto de Huarmey, informaba que hacía cinco meses que no le pagaban sus haberes, lo que además conllevaba el

riesgo de que lo desalojaran de la casa que ocupaba como oficina. Su situación era realmente angustiosa²⁴⁵.

En junio de 1876, el Comandante General informaba al ministro acerca de un reclamo del teniente 1º capitán de puerto de Guanillos, haciéndole notar que a pesar de estar consignada en el presupuesto una partida de 5.60 soles para gastos de escritorio, el Interventor Fiscal de Pabellón de Pica, la había rebajado del ajustamiento de Guanillos, alegando no tener orden para hacer ese abono. El Comandante General manifestaba que ello era perjudicial al servicio, pues el capitán de puerto no puede comprar ni papel para el Despacho. Pedía resolviera el problema como fuera por conveniente²⁴⁶.

En agosto de 1873, el ministro comunicaba al Gobernador de las islas Guañape y Macabí, que el teniente 1º graduado don Ricardo Colmenares, que fuera capitán de puerto en esas islas, había sido licenciado definitivamente a su solicitud el 14 de junio, razón por la que no regresaría a su puesto al término de la licencia que para medicarse se le concediera. Agregaba, que la escasez de oficiales en la Armada no permitía nombrar de inmediato un reemplazo, y sugería al Gobernador proponer a una persona de su confianza, si así conviniera al servicio²⁴⁷.

Por otro lado, al reducirse en 1875 la afluencia de naves a la isla de Macabí y respondiendo a una consulta del capitán de puerto, el Comandante General comunicaba al ministro haber dispuesto la baja del cabo de matrícula y de tres marineros de su dotación, en vista de la disminución en las exigencias del servicio en dicha isla²⁴⁸.

En Mollendo, en cambio, al aumentar en 1876 el movimiento portuario, la dotación de la capitanía resultaba insuficiente. Por ello, en una comunicación que en agosto de este año, dirigiera al Comandante General el capitán de puerto, capitán de corbeta don Lino M. Cueto, le manifestaba que cuando se estableció la capitanía “no se tuvo en cuenta el prodigioso incremento que inmediatamente debía tomar el puerto bajo la saludable y decisiva influencia del telégrafo y el vapor, convirtiéndolo de hecho en llave de tres departamentos, obteniendo una muy especial importancia política y militar”, agregando que lo colocaba a la vez en una “condición superior a Islay” y con mayor razón a cualesquiera de los otros puertos de la jurisdicción de ese Tercio Naval.

Además, que era necesario adoptar ciertas precauciones en obsequio del orden público, inevitables con la presencia del ferrocarril de Arequipa y en los días en que arribaban naves, haciendo indispensable un cabo de matrícula más para la guardia permanente en el muelle, aparte de que ello permitiría disponer al mismo tiempo, en un caso dado, de una o más em-

barcaciones, que “por hallarse frecuentemente el mar en mal estado, obliga a tenerlas sobre el muelle”.

Manifestaba, por último, que estando en funciones el Cuerpo Legislativo y en la ocasión de discutirse el Presupuesto General de la República, sería oportuno gestionar con los experimentados “señores representantes de los tres departamentos más grandes que trafican por este lugar”, una dotación suficiente y el aumento de otro cabo de matrícula para “atender múltiples y particulares exigencias del servicio en este singular puerto, cuyo peligroso atracadero por estar separado de la población hace muchas veces ineficaz los esfuerzos combinados de la autoridad marítima y del cabo de matrícula”²⁴⁹.

2. VISITA E INSPECCIONES A LAS CAPITANIAS DE PUERTO

Al desarrollar la sección de Milicias Navales, se hizo referencia a la designación del capitán de navío don Gregorio Casanova como visitador de los puertos del litoral sur. En esa oportunidad, sólo se vio el aspecto milicias. Ahora, en cambio, se tratará de la inspección a las capitanías, comenzando por las instrucciones que recibiera dicho jefe, en diciembre de 1871, y la autorización para decidir el cambio de los capitanes de puerto, de ser necesario. Decían así:

“Deseando el Gobierno corregir algunos abusos que se han notado en el servicio de las Capitanías de puertos de nuestro litoral, y que este se establezca de una manera que corresponda tanto a las necesidades comerciales como a las de vigilancia y seguridad de que están encargadas, ha determinado poner el vapor *Tumbes* a órdenes de VS. y comisionarlo para que visite cada uno de los puertos y caletas situados al sur del Callao, observando las siguientes instrucciones:

1. Se informará de personas que merezcan crédito, si cada uno de los capitanes de puerto cumple con sus deberes, visitando los buques que lleguen al puerto, cuidando de su policía y buen orden, y observando cuanto la ordenanza previene en el Tratado 5º, Título 7º Asimismo, investigará si residen en él, pues el Gobierno tiene conocimiento de que algunos viven en los pueblos inmediatos o se separan por algunos días, desatendiendo sus obligaciones con notable daño al servicio.

2. Examinará si la dotación que les señala el presupuesto esta o no completa y conforme con las listas de revista últimas, el estado de sus embarcaciones y si tienen en buen orden los libros de entradas y salidas de buques, el de matrículas de éstas, el matriz, el copiador de notas, el de anotaciones de pasavantes provisionales, etc.

3. [Se omite porque ya se transcribió al tratar de las Milicias Navales]

4. Confiando el Gobierno en la circunspección de VS. lo autoriza para que releve a cualquiera Capitán de puerto que no cumpla con sus deberes, u observe una conducta ajena a la confianza del Gobierno; para este efecto se han embarcado en el *Tumbes*, tres oficiales de buenos antecedentes, con los cuales podrá hacer VS. los

Capitán de navío don GREGORIO CASANOVA
Desempeñó el cargo de Superintendente de la
Factoría Naval de Bellavista entre 1872-1876.
Realizó entre 1871-1872 la única inspección de las
capitanías del litoral sur en todo el siglo XIX.
(Oleo de la galería de Directores de la
Escuela Naval del Perú).





Contralmirante don ANTONIO DE LA HAZA
En 1877 presidió la última junta revisora de las *Ordenanzas Navales*. El proyecto sirvió de base para el *Código de la Marina Militar*, aprobado por ley del Congreso del 30 de octubre de 1886. Tuvo vigencia hasta las primeras décadas del siglo XX. (Oleo existente en el Museo Naval del Perú).

cambios, trayendo a su bordo a los relevados con sus correspondientes sumarios, que comprueben sus faltas.

5. Terminada la inspección de los puertos del sur, bajará VS. a la vela al Callao, dando cuenta a su llegada con el resultado de la visita, que el Gobierno cree no será infructuoso, y trayendo el inventario de muebles, útiles y demás pertenencias a cada una de las oficinas que haya visitado, a fin de conocer lo que necesiten para el mejor servicio. Dios guarde a VS. *TOMAS GUTIERREZ*²⁵⁰.

Casanova dio cumplimiento a lo dispuesto por el ministro, informando del resultado de la inspección, con fecha 22 de enero de 1872, de todos los puertos mayores, menores y caletas habilitadas en esa parte del litoral. Casanova esperaba que, de dicho informe, el Comandante General se pudiera formar un cabal concepto del estado de las capitanías, de sus necesidades que se debían satisfacer y de la manera como ellas hacían la parte de "servicio público" que les estaba encomendado por la Institución²⁵¹.

La lectura del informe muestra, a diciembre de 1871 y enero de 1872, la realidad de las capitanías de puerto del litoral sur. El informe Casanova menciona, además, un aspecto revelador en relación a la iluminación de la costa peruana, a los fines de la seguridad de la navegación: a enero de 1872, solo había un faro en la isla de San Lorenzo. En el transcurso del período, sin embargo, se tomaron algunas decisiones para superar tal situación, conforme se verá en sección posterior.

Muestra también, un hecho interesante sobre la personalidad de dos oficiales que, según las instrucciones, tenían buenos antecedentes: el alférez de fragata don Manuel M. Carrasco, quien en 1877, como capitán de corbeta, asumiría el comando del *Huáscar* rebelde; y el alférez de fragata don Melitón Rodríguez, quien en 1879, durante el combate de Angamos, con el grado de teniente 1º, asumiría por momentos el comando, también del *Huáscar*, hasta quedar herido y caer prisionero a la captura del monitor. Ambos, pues, comandaron efímeramente ese corcel de acero, pero con fines muy distintos: uno en apoyo de una utópica y típica revolución contra la democracia, contra los propios peruanos; el otro, en el cumplimiento del deber por un ideal sublime, como es la defensa de la patria contra el enemigo extranjero.

Las continuas faltas que se observaban en el servicio de las capitanías, llevaron al Comandante General en enero de 1873, a solicitar al ministro que el Comandante Principal de los Tercios Navales, con su conocimiento y experiencia, hiciera cada seis meses una visita de inspección a todas las Capitanías del litoral. Entre las razones que esgrimiera para tal sugerencia, estaban la ignorancia de los capitanes de puerto en el manejo de su dependencia, la necesidad de inspeccionar el modo como se cumplían las órdenes superiores, su organización y las economías que podían hacerse

en sus presupuestos, con motivo de carecer de embarcaciones o estar éstas en reparación, situaciones que justificaban lo innecesario de tener bogas y, finalmente, determinar sus necesidades urgentes para proveerles con conocimiento exacto de todo aquello que fuera muy indispensable al buen servicio²⁵².

Ese pedido de la Comandancia General contrasta con lo que anteriormente se señalara en el párrafo de Milicias Navales, al transcribir un asiento del capitán de navío G. Selaya en el L.C.Nº 315, de fecha 12 de agosto de 1872, según el cual quedaba suprimida la Comandancia Principal de los Tercios Navales, por falta de presupuesto. Como al que se refiriera Selaya era el de 1873/1874, es probable que continuase en funciones hasta enero de 1873, pues de otra forma no se podría entender el pedido del Comandante General en enero de este año, para la visita en cuestión.

Recién ocho meses después, el ministro decidiría se visitarán las Capitanías del litoral norte e islas guaneras y, a ese fin, en setiembre 19 de 1873, impartía instrucciones al capitán de navío don Federico Alzamora. En esta oportunidad, no se puso a disposición del visitador, oficiales ni buque alguno.

No se ha podido comprobar si se llevó a cabo la tal visita, y si así fue, el informe respectivo, aunque lo más probable es que la situación de las capitanías del norte fuera similar a las del litoral sur.

3. LA CAPITANIA DEL CALLAO

En marzo de 1870, el capitán de navío don Manuel Palacios, siendo capitán de puerto, presentó un inventario de los útiles y enseres de su cargo, del que sólo interesa resaltar lo que sigue:

- una falúa de 28 pies, 10 remos, de media vida, con sus útiles;
- un bote de 22 pies, 4 remos, de media vida, con sus útiles;
- un bote de 20 pies, 4 remos, de media vida, con sus útiles;
- seis carabinas de Spencer con 30 tiros, y
- quince sables de abordaje, en mal estado²⁵³.

Tal como se dijera, la capitanía del Callao era la única que contaba con amanuenses. Un incidente ocurrido en enero de 1872, revela como, desde aquella época, no han faltado "tramitadores" ante las diversas dependencias del Estado. En este caso, se trataba del amanuense, don Manuel Moreno, subteniente de Infantería del Ejército [probablemente indefinido]. Al enterarse el Comandante General de que Moreno había cobrado a cada uno de los señores Chartier y Leroux la suma de diez soles por sus cartas de ciudadanía y de veinte soles más para el embanderamiento de la goleta

nacional *Campeadora*, pidió informe al capitán de puerto, quien luego de realizar las investigaciones con el propio Moreno, informó que éste reconocía haberlo hecho a título personal y fuera de sus horas de trabajo, en las noches, porque a esas horas la Municipalidad despachaba los trámites de ciudadanía, acción que había ejercido a pedido expreso de dichos señores y que, además, le habían pedido tramitase el embanderamiento de la citada goleta, a todo lo cual había accedido, en el entendido que ello lo hacía en otras oficinas y fuera de horas de trabajo. El capitán de puerto, expresaba, también, que el citado Moreno venía trabajando a sus órdenes desde hacía cuatro años sin tener queja alguna contra él. Agregaba “que esta en práctica y acostumbran muchos que tienen que solicitar algo del Gobierno o tramitar en un expediente buscar una persona que entendida esto (sic) practiquen comprendiendo que solicitando por sí no podrían alcanzar en breve tiempo lo que solicitan y por no emplear su tiempo en esto distrayéndolo de otras ocupaciones”.

El Comandante General, Ferreyros, al elevar este informe al ministro, expresaba que “como el procedimiento de dicho empleado pudiera ser fundamento para que se imputase una exacción indebida”, se sirviera declarar “si los empleados en dicha oficina o en otras de igual naturaleza están hábiles para desempeñar tales diligencias por los particulares que se las encargan y cobren por ellas un precio convencional; no a título de derechos del Estado, que no se cobran por ningún documento que gira en las dependencias de Marina”. Que la decisión del ministro no fuera favorable a tales tramitaciones, lo revela el hecho de ordenar que el citado subteniente Moreno cumpliera ocho días de arresto en la Batería de Santa Rosa²⁵⁴.

Se ha traído a colación este suceso, por dos razones: una, para hacer notar que si la actitud de riguroso control de los funcionarios se hubiese mantenido sin permitir tramitadores, quizás hoy no habría que estar lamentando esta actividad que, en la mayoría de las veces, raya en la inmoralidad; la otra, que en ese entonces, la Marina no cobrara por los documentos que extendía en su función de servicio al público.

Anteriormente se ha expresado, que uno de los servicios que prestaban las capitanías era ayudar en caso de siniestro marítimo. En este sentido, el capitán de puerto del Callao, capitán de navío don Manuel Palacios, escribió al Cónsul inglés en el Callao, contestándole una nota que con fecha 2 de diciembre de 1871 le cursara para manifestarle el agradecimiento del Gobierno de S.M. la Reina de Gran Bretaña, con motivo de los auxilios prestados a los naufragos del buque *Wealth of Nations*, que se perdiera en las islas Hormigas, manifestándole Palacios que él no había hecho otra cosa que observar las órdenes que a este respecto tenía recibidas del Gobierno de la República²⁵⁵.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En la visita realizada por el comandante Casanova, no estuvo incluida, como se ha visto, la del Callao, quizás porque estaba más inmediata a la Comandancia General. No obstante, este comando dispuso en febrero 3 de 1872, que el capitán de puerto del Callao, le remitiese una relación de las necesidades de todas las capitanías que le estaban subordinadas, lo que en efecto solicitó Palacios, pero en tanto llegaba la información, que no se ha ubicado, presentó al Comandante General aquellas del Callao, que se pueden resumir como sigue:

1. que era indispensable que la oficina estuviera en un lugar desde donde pudiera dominar la bahía, para que la torre o asta fuera también visible desde el mar. En su actual ubicación, ello no era posible;

2. que en tanto se resolviera su localización, era indispensable ampliar la oficina existente para poder guardar el archivo e instalar armarios, y el ayudante de guardia tuviese donde dormir;

3. que se debían aumentar en diez los bogas, pues con los veinte que tenía, apenas se podían tripular dos embarcaciones;

4. que se necesitaba una barraca en donde los bogas pudieran vivir, independientemente del Arsenal, pues se daba el caso de no poder salir de éste a la media noche, o en otro momento, por razón de reglamento, dando lugar a un mal servicio nocturno, ocasionalmente;

5. que se necesitaba aumentar el número de cabos de matrícula, pues con los dos que contaba no podía vigilar todo el muelle, en especial de noche;

6. que sólo disponía de una falúa de 10 remos y un bote de 4 remos, ambos de media vida, y de otro bote similar muy deteriorado. Con estas embarcaciones, en constante uso, no podía dar un buen servicio pues además de ser insuficientes, necesitaban de reparaciones también constantes;

7. que se requería de otra falúa similar y dos chalupas de 6 remos cada una, con su velamen, pues para dar un servicio regular se necesitaba de seis embarcaciones, y

8. que se debía reajustar la dotación, que ya no respondía al movimiento que había alcanzado el puerto. Por ello, consideraba que debía tener un capitán de corbeta como segundo jefe, cuatro ayudantes en lugar de tres y un oficial archivero²⁵⁶.

La situación de aseó del local dejaba mucho que desear y por ello, el mismo Palacios solicitaba al Comandante General en abril de 1872, se le permitiera aplicar parte de los fondos provenientes de las multas impuestas, en la cantidad que fuese necesaria, para empapelar dos piezas, poner encerado en una de ellas, charolar y cambiar paños a las mesas escritorios y, de alcanzar dichos fondos, confeccionar una pizarra-urna donde exhibir para el público, el movimiento marítimo diario²⁵⁷.

El 14 de agosto de 1872, el capitán de navío don M. Palacios, luego de cuatro años como capitán de puerto, hacía entrega del cargo al de igual clase don Juan G. More, pasando a la Junta Reformadora de las Ordenanzas Generales de la Armada. El inventario que acompaña a la notificación de entrega del cargo, consigna los útiles y enseres de la capitanía notándose que el local constaba de cuatro ambientes: la Sala del Jefe, la Sala de Em-

pleados, el Corredor y la Barraca de Marineros; y las mismas embarcaciones de que informase en febrero de 1872.

Los ambientes descritos contaban con mobiliario y enseres, pero en la Barraca, completamente deteriorada, sólo había una tarima en mal estado, y una “barra fija con 12 grilletes para arrestar marineros”. La Sala del Jefe fungía, también, de depósito, pues guardaba artículos de escritorio, cuadro con distintivos de cada uno de los buques nacionales y formularios. El inventario, firmado el 23 de julio de 1872, justo antes de la revolución de los Gutiérrez, lleva una nota adicional con fecha agosto 15 de 1872, que manifiesta: “En los días de la Dictadura [de los Gutiérrez] forzaron la puerta de la oficina y se han sustraído los artículos siguientes que se encuentran anotados con una cruz” No vale la pena detallarlos excepto: “seis carabinas Spencer, estas fueron entregadas al señor [Mujica] el 23 para armar al Pueblo y llevaron sus tiros respectivos”²⁵⁸.

A los pocos días de asumir More el cargo, y en vista de la próxima presentación del Presupuesto General de la República para el Bienio de 1873/1874 al Congreso, oficiaba al Comandante General sobre la necesidad de aumentar la dotación, pues con la actual no se podía cumplir con las exigencias del servicio, en su condición de primer puerto de la República. More expresaba que:

“La Capitanía tiene señalado desde el año de 1845 un jefe de la clase de capitán de navío; tres tenientes primeros ayudantes; dos amanuenses; dos cabos de matrícula; un patrón y veinte marineros. Si esta dotación fue suficiente para la época que se fijó, no sucede lo mismo hoy que el puerto ha tomado incremento, que el movimiento marítimo se ha multiplicado y que en sus labores sobrepasa los límites de cualquier oficina común”.

Con este fundamento, pedía apoyo para que se considerase como dotación la siguiente:

“Un capitán de navío, Capitán de puerto; un capitán de corbeta, Segundo jefe; tres tenientes primeros, ayudantes; cuatro cabos de matrícula; un patrón de falúa con el sueldo de artillero de preferencia; un segundo patrón con el sueldo de artillero ordinario; un barraquero [cuartelero] de la misma clase; un ordenanza de la misma clase y veinticinco marineros”.

El Comandante General, al elevar este requerimiento manifestaba: “juízo de mi deber, decir a VS. que el personal apuntado ahora por dicho funcionario, lo reclama incuestionablemente el redoblado servicio que hace la Capitanía”. El ministro, a su turno, aceptó sólo parte de lo solicitado, ordenando que en el proyecto de presupuesto se incluyera: “un oficial archivero de la clase de teniente segundo, un cabo de matrícula, un primer patrón artillero de preferencia, y cinco marineros”²⁵⁹.

En el cuadro de dotaciones que se detallara al comienzo, se observa que, según presupuesto de ese año, la dotación del Callao pasó de 29 que recibió More a 37, dándose así materialización parcial a su requerimiento.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Para subsanar el hecho de extender documentos gratis, More presenta, en octubre de 1872, una iniciativa para restablecer algunos conceptos, que transcritos, contribuyen a enriquecer la *Historia Marítima*, en una área que demanda mayor investigación.

“Por resolución suprema de 15 de junio de 1852, se autorizó a las Aduanas de la República, para recaudar el derecho de anclaje, tonelaje y limpia de puertos, derechos que se recaudaban por las Capitanías junto con el valor de licencias, roles, embarques y otros emolumentos propios de estas oficinas y que estaba autorizado cobrarse.

Al resolverse esta recaudación por las Aduanas, sólo se especificó lo correspondiente a anclaje, limpia de puertos y tonelaje, y no se mencionó nada respecto al cobro de licencias, roles y embarques, de donde resulta que en algunas épocas se ha cobrado, dejándose otras sin hacerse por no estar especificado.

En la mayor parte de las Capitanías del mundo, se cobra a los buques estos derechos y algunos más.

Al resolverse la recaudación por las Aduanas se tuvo en cuenta que el valor de derechos por anclaje, tonelaje y limpia de puerto, ascendía [a] una regular renta dejándose por su insignificancia sin recaudarse por ellas, licencia, roles y desembarques.

La Capitanía necesita de fondo propio con que atender a ciertos gastos necesarios del servicio, como gratificaciones por la aprehensión de desertores, denuncias de faltas de reglamento, pago de botes que desempeñan comisiones de su servicio, y otros gastos que no deben solicitarse del Gobierno.

Estas necesidades llenadas en este puerto de un modo precario y muchas veces negativo, se hacen mayores en los puertos lejos del Gobierno de que quien podría solicitarse, dando por resultado mendigar botes de particulares por la exigencia del servicio, quedando casi siempre sin cumplirse ciertas comisiones por la negativa de éstos y por la falta de recursos.

Los roles, papeletas y demás documentos que se franquean a los buques son impresos y la cantidad señalada para gastos de escritorio no alcanza a cubrir ni en la cuarta parte el gasto de estos útiles e impresiones.

Al exigir la formación de un fondo con entradas que son naturales no sólo se desea costear impresiones, gratificar por toma de desertores, etc., sino también librar al Fisco de gastos en alumbrado, pintura para las embarcaciones y demás necesarios para su conservación; como mantener el aseo de la oficina cual corresponde al primer puerto de la República. Así también nivelar en entradas proporcionales, a las demás Capitanías que carecen de todo, haciendo desaparecer con la autorización del cobro cualquier duda que se hubiese suscitado en épocas que se ha cobrado.

Por lo aducido que VS. no ignora por el contacto inmediato que tiene con estas oficinas, pido que se declare que las Capitanías deben cobrar como se hacía antes las licencias de buque, roles, desembarques y embarques de marineros en la proporción siguiente:

Licencia de vapores extranjeros	2	soles
Licencia de vapores nacionales	1	id.
Licencia de buques extranjeros	2	id
Licencia de buques nacionales	1	id.
Roles de buques nacionales	0.20	id.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Papeletas de desembarque	0.40 id.
Papeletas de embarque	0.40 id.
Licencias de botes	0.40 id.

Nada nuevo, y que importe un gravamen oneroso pido, sólo deseo tener autorización suficiente para ello. VS. apoyará con su ilustración esto al elevarlo al Ministerio del Ramo. Dios guarde a VS. S.C.G. *J.G. MORE*²⁶⁰.

El Comandante General se limitó a elevar el pedido de More, pues era tan claro que no necesitaba de mayores explicaciones o apoyo. No se conoce la decisión, pero todo indica que no se aprobó. Resalta, sin embargo, su iniciativa en favor de las capitanías alejadas de la capital.

Si bien es cierto que el Gobierno reconocía la importancia de los capitanes de puerto, y reglamentaba sus atribuciones y responsabilidades, se considera necesario presentar, también, lo que opinaban los medios de expresión de la época en torno a aquellos. En este sentido, un artículo aparecido en el *Times*, que se editaba en el Callao, en setiembre de 1872 y reproducido por *El Comercio*, revela tal concepto, según se transcribe a continuación.

“El cargo de Capitán de puerto es de gran responsabilidad, especialmente en el Callao, donde el movimiento marítimo es tan extenso y donde diariamente se embarcan y desembarcan por centenares los pasajeros. El oficial que lo desempeña, puede a voluntad facilitar o entorpecer el tráfico, y su vigilancia y cuidado no pueden dejar de ser provechosas para los pasajeros mientras que su negligencia les ocasionará molestias y gastos. Al aludir al Capitán de puerto no tenemos ni una palabra que decir en contra del último oficial que tuvo este cargo, el capitán de navío Palacios, en quien se reunían todas las cualidades requeridas; pero desde que ha dejado de desempeñarlo nos es satisfactorio ver que se ha nombrado para reemplazarlo a un caballero como el capitán de navío More, que posee el tacto que se necesita para asegurarse la obediencia de los subordinados y por lo que respecta al público no se puede desear una persona mejor en la Capitanía de puerto, pues su firmeza es sólo comparable con su cortesanía y son dignas de aprecio las consideraciones que hasta donde se lo permite su deber tiene con todos los que van a verlo para cualquier asunto.

No hace mucho que dimos cuenta de las multas impuestas por el capitán de navío More a ciertos dueños de botes, cómplices de la desertión de algunos marineros, la cual se [impuso] a un posadero por haber embarcado a un desertor. La imposición de tales multas tiene precisamente que producir los mejores resultados y ya ha motivado las gracias de varios Capitanes que se han acercado a nosotros con el fin de pedirnos que se las demos en su nombre, lo que hacemos gustosos en este artículo, seguros de que todos pensarán de la misma manera y aplaudirán con la decisión que nosotros al capitán de navío More²⁶¹.

4. INTERFERENCIAS Y DESAVENENCIAS ENTRE AUTORIDADES

En las islas guaneras se daba el caso de haber hasta cuatro autoridades, seguramente por su especial ubicación geográfica e importancia de la

extracción del guano. Entre ellas se producían, a veces, algunas interferencias en sus relaciones. Esas autoridades eran: el Gobernador, por la parte política; el capitán de puerto como autoridad marítima, subordinada al Comandante General de Marina en los aspectos propios de su competencia, y al Gobernador en aspectos relativos a cuestiones políticas de orden público; el Interventor Fiscal para los asuntos económicos y administrativos, y el Resguardo en las cuestiones de comercio, por el Ministerio de Hacienda estos últimos. La duplicidad de funciones y subordinación de los capitanes de puerto era, pues, un hecho.

En febrero de 1873, el ministro Medina recordaba al Comandante General acerca de una resolución suprema, ya publicada en *El Peruano* y cuya copia le adjuntaba, según la cual se había suprimido la Intervención Fiscal en las islas de Chincha, quedando en ellas como autoridad superior, el capitán de puerto. Sucedió, sin embargo, que en repetidas oportunidades el Ministerio de Hacienda había enviado oficios a dicha autoridad relacionados con este Ramo, sin obtener respuesta alguna. El ministro Medina, al tomar conocimiento de este proceder, expresaba su extrañeza al Comandante General, pues había supuesto que “el jefe que desempeña esa Capitanía, conociendo sus deberes debía haber contestado, aun cuando no creyera que estaba subordinado a ese Ministerio, al menos por las consideraciones de respeto que se debe a los altos funcionarios del Estado”.

Así, pues, el ministro consideraba que si en las islas de Chincha el capitán de puerto era la única autoridad y habiendo en esas islas intereses de la Nación sujetos al Ministerio de Hacienda, pues como autoridad “debió comprender que estaba subordinado a dicho Ministerio y que debió recibir y obedecer sus órdenes en todo aquello que se relacionara con la Hacienda Pública”. En esa virtud, instaba al Comandante General a que hiciera comprender al capitán de puerto dicha obligación²⁶².

Resulta evidente, que a nivel ministerial la coordinación no se daba con respecto a las funciones y relaciones entre funcionarios. Y así como se acaba de citar aquella autoridad concedida al capitán de puerto de las islas de Chincha, debido a la supresión del Interventor Fiscal, ya un año antes, en febrero 8 de 1872, se había promulgado, por el Ministerio de Gobierno otra resolución referida a esas islas, pero que no se transcribía al Ministerio de Guerra y Marina, pero que si lo afectaba. Decía como sigue:

“No estando determinado en la ley de funcionarios políticos el empleado que debe reemplazar a los Gobernadores de las islas de Chincha y de Guañape, cuando éstos por ausencia, enfermedad u otro impedimento no puedan desempeñar el cargo, y siendo conveniente al buen servicio adoptar la medida que propone el señor Ministro de Hacienda en el presente oficio; se dispone:

Que en los casos indicados los respectivos Interventores Fiscales, como empleados más caracterizados, ejerzan las funciones de dichos Gobernadores, debiendo dar

inmediato conocimiento al Gobierno de estar encargados del despacho, para los efectos a que haya lugar. Transcribese al Ministerio de Hacienda y a los Gobernadores de las mencionadas islas y regístrese.-Rúbrica de S.E.- *SANTA MARIA*²⁶³.

Ocho meses más tarde, en octubre 31 de 1872, se promulga otra resolución por el Ministerio de Guerra y Marina, que en cierta forma aclara las relaciones, pero que incursiona en la esfera que no le corresponde, como se puede apreciar de su texto:

“Habiendo cesado la exportación para el extranjero del guano de las islas de Chincha, y no siendo ya necesarios los servicios de todos los empleados fiscales allí establecidos, suprimáse la Intervención Fiscal y se dispone que la autoridad superior de las islas sea el Capitán de puerto, que será auxiliado por dos Inspectores de Resguardo y tendrá para el servicio un bote tripulado por un patrón y seis bogas.-Rúbrica de S.E. *MEDINA*²⁶⁴.

En junio 16 de 1873, el capitán de puerto de Pisagua, teniente Manuel Valderrama, comunicaba al Comandante General sobre la actitud del empleado del resguardo don N. Pavón, quien se negaba a aceptar que fuese la Capitanía la primera autoridad que debía practicar la vista a los buques que arribasen, conforme estaba reglamentado. El citado Pavón, en efecto, había desconocido dicho procedimiento en dos oportunidades: una al arribo del vapor *Coquimbo*, y otra a la llegada de la barca inglesa *Colorado*.

Después de las reclamaciones a nivel ministerial, todo indica que el Administrador de la Aduana de Pisagua, don Juan Arguedas Prada, informó posteriormente al capitán de puerto, haber dispuesto que el empleado del Resguardo “sólo haría la visita después que el Capitán de puerto practicase la suya”. No obstante, se quejaba de su actitud prepotente contra el empleado Pavón en la barca *Colorado*²⁶⁵.

Cuando en el volumen 2 se trató de las actividades de la Escuadra de Evoluciones, se señaló su arribo, en agosto de 1874, al puerto de Iquique. En esa oportunidad, Grau había observado cierto grado de incumplimiento, por parte del capitán de puerto, capitán de fragata don Antonio C. de la Guerra, de sus deberes relacionados con la visita de recepción a las naves que arribaban, por lo que tenían que permanecer aguantadas sobre sus máquinas hasta la llegada de la autoridad. En esa ocasión, se dio el caso, en que el ayudante de Grau hubo de esperar en un bote, por más de una hora, para subir a bordo de un barco que llegase a ese puerto. Este incumplimiento fue informado por Grau al Ministro de Guerra y Marina interino, Riva Agüero, añadiendo que tampoco cumplía con su deber de hacer la visita de despedida a la Escuadra de Evoluciones en las veces que saliera de Iquique. El ministro, luego de dar parte de esta actitud al Presidente de la República, prevenía al Prefecto de Tarapacá que hiciera conocer al capitán de puerto, el “mucho desagrado” con que el Presidente Pardo había visto la falta de celo en el cumplimiento de sus deberes, y a que lo instase

a cumplirlos debidamente en el futuro²⁶⁶. De este incidente, se puede apreciar que Grau era respetuoso de las reglamentaciones vigentes sobre capitanías, y que informó debidamente a su superior, el ministro.

Concluida en octubre de 1874, la etapa de ejercicios de la Escuadra de Evoluciones, si bien la organización táctica continúa con ese nombre hasta febrero de 1875, en cambio los buques actúan separados cumpliendo diferentes tareas. En una de ellas, el *Huáscar* es destacado al litoral sur para buscar y capturar al *Talismán*, lo que efectivamente logra el 2 de noviembre de 1874 en el puerto de Ilo.

El monitor permanece en esa área apoyando a las fuerzas del gobierno a combatir la revolución pierolista. Hay que recordar, como se dijera en su oportunidad, que no se han ubicado las instrucciones precisas que recibiera Grau para la Escuadra de Evoluciones, pero es muy probable que ellas incluyeran la visita y registro de naves mercantes ante las sospechas del gobierno sobre la expedición revolucionaria de Piérola. Cabe recordar, igualmente, que los capitanes de puerto, de acuerdo a las *Ordenanzas de 1793*, no derogadas en esta parte, más otras disposiciones legales promulgadas durante la república, estaban subordinados al Comandante General de Marina y cumplían dos funciones: una, dar servicio al público y, otra, dar apoyo a los buques de la Armada que arribasen al puerto. Respecto del servicio, estaba perfectamente reglamentado que la primera autoridad en abordar y recibir a las naves mercantes que arribasen, fueran los capitanes de puerto, como ya se ha reseñado en los incidentes descritos. Después de ellos, las demás autoridades y personas podían abordar el buque y cumplir con su función.

Así, pues, el 16 de diciembre de 1874, encontrándose el *Huáscar* en Iquique, arriba el vapor chileno *Loa*. Grau envía a su ayudante, el teniente Donayre, quien lo aborda antes de que hiciera lo propio el capitán de puerto, capitán de fragata don Antonio C. de la Guerra, quien le llamó la atención por tal proceder. Al día siguiente, al arribar el vapor inglés *Bolivia*, se repite dicha situación. Ante ello, de la Guerra reconviene al capitán de la nave, Barber, amonestando nuevamente al teniente Donayre.

El capitán de puerto, en su informe al Comandante General del 21 de ese mes, relata que dos o tres horas después del último incidente, se le presenta el teniente Donayre y le transmite una orden verbal de Grau para que se presente en el monitor, respondiendo "que si el comandante Grau me necesitaba, estaba a su disposición en mi oficina durante todo el día".

Ante tal contestación, Grau remitió a de la Guerra un oficio con fecha 18, amonestándolo por reconvenir al capitán Barber en forma exaltada delante de todos los pasajeros, al permitir subir a bordo al teniente Donayre antes que a la autoridad marítima, y por la advertencia de no despachar

ni recibir al buque si tal hecho se repetía. Manifestábale Grau, también, que al dirigirse simultáneamente a su ayudante, éste le había hecho notar haber procedido de esa manera porque el bote de la capitanía “aún no estaba al costado ni a la vista cuando fondeó el vapor, y que él no hacía sino cumplir con las órdenes que recibía del Comandante General de la Escuadra de Evoluciones”. Grau subrayaba la respuesta que diera a Donayre: “que él [de la Guerra] no reconocía el derecho, de que nadie subiera a ningún vapor antes que el capitán de puerto, y que en cuanto a lo que él llamaba Comandancia General, no reconocía esa autoridad como superior al Comandante General de Marina”. Agregaba, Grau, que al negarse a acudir al *Huáscar* a explicar las razones que apoyaban su “injustificable procedimiento e inconvenientes palabras vertidas en público”, y al no haber acudido a su llamado, pues le cursaba el oficio referido, exigiéndole su respuesta lo más pronto posible.

De la Guerra, en efecto, contestó al oficio de Grau el mismo día, manifestándole en primer término que lo hacía por un “acto de suma cortesía”, pues la capitanía no estaba subordinada al Jefe de la Escuadra de Evoluciones, sino sólo a la Comandancia General de Marina, conforme al decreto de 9 de mayo de 1840, y que por lo tanto “no tenía porque contestar preguntas que dicho decreto reserva sólo a su superior, el Comandante General de Marina”. Pero, continuaba de la Guerra, que “si el comandante Grau quiere saber el porque de mi procedimiento ayer, le diré que el decreto de 5 de agosto de 1840 y la resolución de 24 de julio de 1845 lo impondrán de lo que ahora ignora”.

Hasta aquí, como se puede apreciar, existía un total desacuerdo entre ambos jefes, así como falta de coordinación, a lo que cabe agregar una falta de tacto de parte de de la Guerra. Ninguno de los dos dio por terminado este incidente, sino que más bien, a los pocos días con la llegada del vapor inglés *Colombia*, se habría de repetir lo de la visita anticipada.

Por todas estas ocurrencias, de la Guerra remitió al Comandante General con fecha 21, un oficio detallando los incidentes señalados, copia del oficio de Grau y de su respuesta, ambos de fecha 18. Al describir lo acaecido hasta este día, manifestaba de la Guerra, que ya no le quedaba “duda de que este procedimiento, ordenado por el comandante Grau, era aparte de una arbitrariedad, una clara manifestación de desprecio a la autoridad que invisto”.

Al comentar la visita de Donayre al *Colombia*, expresaba que subió a bordo cuando estaba navegando, y que en base al artículo 6º del decreto del 5 de agosto de 1840, había “impuesto a dicho buque la pena que él

reza, aunque no sin que hubiese gran resistencia de parte del Agente, quien había recibido aviso del comandante Grau, para, caso de que yo multara o me negara al despacho del vapor, que él [Grau] lo haría, y las dificultades por mi parte las allanaría también”.

Continuaba, en su oficio al Comandante General, expresándole que “para el comandante Grau no sólo esta bajo sus órdenes la Escuadra de Evoluciones, sino también las capitanías de puerto, haciendo con este proceder ilusorio uno de los artículos del decreto de 9 de marzo de 1840, que se encuentra bajo el capítulo 20 de la compilación de leyes por don Toribio Flores”.

Finalmente, solicitaba que, en consulta con el Supremo Gobierno, se diera una solución definitiva que salvara los inconvenientes surgidos entre Grau y la capitanía. El Comandante General, de la Haza, tramitó este expediente al ministro interino, Riva Agüero, con oficio N° 1014 de fecha 28, “sin entrar en apreciaciones ni hacer comentarios de ningún género puesto que las ordenanzas detallan con minuciosidad las atribuciones de las capitanías de los puertos”. El proveído de Riva Agüero, de fecha 29, dice escuetamente: “acúcese recibo y archívese”.

Pero el “acúcese recibo” no fue tan simple como eso, sino que consistió en la nota que el 29 dirigiera al Comandante General con la decisión adoptada el 28 y que se tradujo en el oficio que a letra dice:

“He recibido el oficio de VS. N° 1014, al que adjunta el que dirigió a VS. el Capitán de puerto de Iquique, con las copias de las notas que cambió con el Jefe de la Escuadra de Evoluciones. Este ministerio tenía conocimiento de estas notas que en copia remitió el Jefe de la Escuadra; y en vista de la poca circunspección con que ha procedido el capitán de fragata graduado don Antonio C. de la Guerra y de su falta de subordinación manifestada en el oficio que dirigió al Jefe de la Escuadra, ha dispuesto que cese en el desempeño de la Capitanía de Iquique y regrese al departamento del Callao”.

En efecto, el comandante del *Huáscar*, había remitido al ministro interino un oficio con fecha 22, adjuntándole el original de la respuesta del 18 del capitán de puerto, más el incidente con el vapor *Colombia*, y de la multa impuesta que “inmediatamente que lo supe, mande suspenderla”, decía Grau. No hay en esta comunicación razones de su proceder, pero la lectura por el ministro Riva Agüero, de los términos de la carta del capitán de puerto, lo llevó a la decisión que se ha comentado.

El 20 de enero de 1875, el Comandante General de Marina comunicaba, al ministro Freire, luego de que reasumiera sus funciones, que en ese día se había presentado a su despacho, el comandante de la Guerra, relevado de su puesto de capitán de puerto, por orden suprema del 28 de diciembre. El retraso en presentarse, se debía a que el Comandante del Resguardo a

quien debió hacer entrega de la oficina, había estado en comisión en Patillos, regresando a Iquique recién el 15 de enero. La decisión del ministro Freire, que recayera en esta última comunicación, fue más drástica que la adoptada por Riva Agüero, y en este sentido expidió con fecha 23 de enero, una resolución disponiendo:

"Que el capitán de fragata graduado don Antonio C. de la Guerra, relevado ya del cargo de Capitán de puerto de Iquique, sufra un arresto de dos meses en el Arsenal del Callao, debiendo pasar sus revistas en dicho Arsenal, y aplicándose los haberes que devengue a la partida 1331 del Pliego 5º del Presupuesto. Regístrese y comuníquese. N. FREIRE"²⁶⁷.

La lectura de estos oficios permite llegar a la conclusión de que la sanción impuesta a de la Guerra, no tuvo en cuenta su defensa de la legislación vigente acerca de su autoridad como capitán de puerto, sino su falta de tacto para comprender que, en las circunstancias de guerra civil desencadenada por Piérola y la participación activa de la Armada, era necesario intercambiar informaciones y buscar como colaborar. En este sentido, parece que Grau también se excedió en su accionar, al no poner en antecedentes al capitán de puerto, apenas llegado a Iquique, sobre las probables instrucciones que sobre visita y registro de naves mercantes, le hubiese impartido el Gobierno, y también al suspender la multa impuesta al capitán del *Colombia*. El hecho de que el Comandante General de Marina se abstuviera de emitir su opinión en este incidente, podría interpretarse como neutral o cautelosa, en vista de aquella decisión del ministro cuando el incidente en las relaciones de comando con el Jefe de la Escuadra de Evoluciones en junio de 1874, de que se trata en el capítulo III del volumen 2. Lo ocurrido en diciembre de 1874, no fue sino el colofón de una situación generada desde agosto de ese año, pero principalmente, por la actitud del capitán de puerto. Nadie podía imaginar, en ese momento, que cinco años más tarde, el capitán de fragata don Antonio C. de la Guerra, como comandante de la *Pilcomayo*, habría de ser el primero en abrir fuego contra las naves chilenas en particular, y de la guerra en general, en el combate de Chipana, el 8 de abril de 1879.

Por la narración hecha sobre estas pocas interferencias, pero que en la realidad eran muy numerosas y variadas en su naturaleza, se puede establecer que el Comandante General de Marina resultaba ser un personaje bastante recargado en sus funciones, decidiendo unas veces y tramitando otras, ese cúmulo de situaciones y quejas que, obviamente, distraían también la atención no sólo del Ministro de Guerra y Marina, sino la de otros ministros y funcionarios y, más aún, la del propio Presidente de la República.

5. INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES
DE LOS CAPITANES DE PUERTO, ABUSOS Y OTROS ASUNTOS

Este es otro tema en el que se repiten, a lo largo del período analizado, una serie de casos similares a los que se comentan a continuación.

Una de las funciones de los capitanes de puerto, como se ha visto, era visitar los buques inmediatamente que entraran a puerto. Esa función, sin embargo, no se cumplía a cabalidad. Así, en octubre de 1872, el ministro Medina comunicaba al Comandante General de las numerosas quejas recibidas por su incumplimiento que ocasionaba, obviamente, perjuicios a las naves, instándolo a que ordenase a los capitanes de puerto bajo su responsabilidad, cumplieran estrictamente dicho deber²⁶⁸. Este hecho ya había sido puesto en evidencia en el informe de Casanova en enero de 1872, al visitar Tambo de Mora y Cerro Azul.

La imagen oficial generalizada del incumplimiento de las obligaciones de los capitanes de puerto, en especial sobre las visitas, también tenía su correlato en la opinión pública, y así en setiembre de 1874, *El Comercio* escribía lo que sigue:

“Asegúrasenos que en varias ocasiones las demoras que suele acontecer en la llegada de los vapores sobre todo del sur, son motivadas por la falta de oportunidad con el que varias Capitanías de puertos le hacen las visitas de recibo; pues ha sucedido que hasta han sabido demorarse tres o cuatro horas en ir a bordo después del fondeo. Como esto no pasa de aseveraciones, convendría sin embargo que de alguna manera se apelase al celo de las Capitanías para que sus visitas sean inmediatas, de esta manera quizá y sabiéndose que todas ellas cumplen con su deber, en adelante estarían exentas de culpa en la demora de los vapores”²⁶⁹.

Otra de las quejas sobre incumplimiento de obligaciones provino del cónsul del Perú en Valparaíso quien, con fecha 15 de marzo de 1873, hacía notar al Ministro de Relaciones Exteriores haber observado que se había hecho costumbre, en algunos puertos del Perú, tripular los buques mercantes nacionales que se dirigían al extranjero, sin que se cumpliera con establecer el contrato escrito entre el capitán de la nave y el equipaje, permitiendo meros arreglos verbales que no eran fáciles de comprobar al suscitarse, en el consulado, cuestiones relativas al pago de salarios o duración del viaje. En su nota, se refería específicamente a las Capitanías de Islay, Arica y Sechura. El ministro transcribió esta nota al de Guerra y Marina, para que por la Comandancia General se dictaran las medidas que llevaran a cumplir las disposiciones vigentes al respecto, lo cual también habría de aliviar el trabajo de los cónsules²⁷⁰.

En setiembre de 1873, el Comandante General reiteraba al ministro las dificultades que enfrentaba para cumplir las órdenes relacionadas con las

EL PODER NAVAL EN TIERRA

capitanías, pues los capitanes de puerto con raras excepciones, son “muy poco celosos” en el cumplimiento de sus deberes a pesar de las reiteraciones que les formulaba. Para probarlo, se refería a los estados de movimiento marítimo, que algunas capitanías no habían remitido los correspondientes al año 1872, y otras tampoco respecto al último semestre del año 1873. Como esta comunicación la remitiera el Comandante General en setiembre de 1873, casi al mismo tiempo en que el ministro designaba al comandante Federico Alzamora para visitar las Capitanías del norte, consideraba el Comandante General que dicha visita la verificase a la brevedad posible²⁷¹.

Entre las obligaciones estaba aquella de usar el uniforme e insignias de la clase militar correspondiente, que debía vestir el capitán de puerto al practicar las visitas de reglamento. Como hubieran quejas al respecto, el Comandante General remitió a dichas autoridades, en diciembre 13 de 1873, la circular que a continuación se transcribe:

“El señor General Ministro del Ramo, dice a esta Comandancia General, en oficio de fecha de ayer, lo que sigue:

Con mucho desagrado ha sabido S.E. el Presidente de la República que con pocas excepciones, los jefes y oficiales de Marina que desempeñan las Capitanías de los puertos, pasan la revista a los buques, sin el uniforme e insignias de su clase militar, y que muy especialmente el capitán del de Islay se presenta en ese acto oficial con un traje particular muy poco apropiado a su posición y decoro personal.

Semejante abuso que menoscaba el respeto que todas las autoridades están obligadas a adquirir y observar, hace necesario que V.S. dicte las órdenes más precisas a todos esos empleados para que cumplan estrictamente todos los reglamentos sobre uniformes, y avise de las más ligera falta que cometan contra ellos, para reprimirla con severidad.

Resuelto S.E. a que no queden impunes las faltas cometidas en el servicio, dispone que el Capitán de puerto ya mencionado quede suspenso de su empleo por un mes, debiendo hacer el servicio de la oficina durante ese tiempo, el llamado por la ley, y que esta resolución se publique en la Orden General de la Armada, para que llegando a conocimiento de todos, eviten un castigo que perjudica tanto a su honor como al servicio. *DIEGO DE LA HAZA*”²⁷².

Así como el periódico *Times* se pronunciara favorablemente en 1872, respecto al capitán de puerto del Callao; igualmente en *El Comercio*, en febrero de 1874, se dio a publicidad un artículo suscrito por “unos comerciantes” que salían en defensa del buen nombre del capitán de puerto de Malabrigo, teniente 1º don Germán Paz, ante ataques calumniosos de parte, también, de “unos comerciantes” y que apareciera en *El Nacional* del 30 de enero de ese año.

En algunas oportunidades no eran oficiales de marina, precisamente, los que incumplían las obligaciones de un capitán de puerto, o que actuaban incorrectamente, pues en algunos puertos, como en Quilca, por ejemplo, en mayo de 1874, el puesto lo estaban desempeñando dos empleados de

la Renta, y eran tantas las quejas sobre su comportamiento, que obligaron al Comandante General a solicitar al ministro el nombramiento de un oficial de marina en su lugar. La respuesta, sin embargo, fue que no había oficiales disponibles para tal fin, y que ello podría remediarlo el Prefecto de Arequipa proponiendo a la persona que juzgase idónea para el desempeño del cargo²⁷³.

En julio de 1874, el Comandante General de Marina comunicaba al capitán de puerto de Supe, que una comisión de personas representativas de esa localidad, se había apersonado a su despacho, quejándose de sus frecuentes ausencias, que perjudicaban al comercio. También denunciaban que no hacía la visita de reglamento a los vapores que arribaban al puerto, “enviando a un hombre de poncho” en su reemplazo y dejando de cumplir con sus deberes en tan importante atribución.

“La Comandancia General, decía de la Haza, llamada a velar por el servicio marítimo del litoral y por el buen nombre de las autoridades de su dependencia, no puede ser indiferente a quejas de esta naturaleza, que afectan hondamente el servicio de los puertos, que entre sus atribuciones le están muy especialmente encomendadas, y espera en lo sucesivo sea U. puntual en el ejercicio de las funciones de su cargo y muy particularmente en las visitas de guerra y que por ningún motivo se separará U. de ese puerto sin el correspondiente permiso, ni dará lugar a una nueva intimación de cuya consecuencia U. sólo será exclusivamente responsable”²⁷⁴.

Pero en noviembre de 1874, fue el propio ministro general Freire, quien por encargo del Presidente de la República, instase al Comandante General a que llamara la atención a los capitanes de puerto de Huacho y de Supe, “por no mirar con más interés el servicio de la Nación, en los puertos que se les había confiado”.

El ministro ya tenía conocimiento de que los capitanes de puerto del litoral norte, con excepción del de Paita, descuidaban el cumplimiento de sus obligaciones, al extremo de no pasar las visitas de reglamento a los buques que entraban y salían de los puertos, y que más bien encargaban hacerla a los cabos de matrícula o a los patrones de bote, como representantes de la autoridad marítima de la República, individuos que por muy honorables que fuesen, no estaban llamados a desempeñar funciones tan delicadas. El ministro, sin embargo, en el caso de los capitanes de puerto de Huacho y de Supe, presentaba al Comandante General pruebas irrefutables de ello, pues sucedió que habiendo enviado en comisión a Pacasmayo al sargento mayor don Marcos Suárez, ayudante del Ministerio de Guerra y Marina, y portador de comunicaciones para las autoridades marítimas de los puertos mencionados, no pudo entregarlas personalmente, sino bajo recibo a los individuos que fueron en su representación²⁷⁵.

Según un informe del Prefecto de La Libertad al Ministro de Guerra y Marina, en abril 7 de 1875, los capitanes de puerto comprendidos en el

litoral de ese departamento, abandonaban frecuentemente su puesto y viajaban a Trujillo, alegando tener licencia del Comandante General, quien de acuerdo al procedimiento establecido debía dar aviso de ella al prefecto correspondiente.

Al respecto, el Comandante General afirmaba, enfáticamente, que “jamás da permiso a ningún Capitán de puerto para que abandone su puesto, menos estando a la distancia en que se encuentran” aquellos del departamento de La Libertad. Molesto, también, por el hecho de que jefes de marina hubiesen tomado su nombre para cometer abusos, consideraba que eran “merecedores de una seria reprensión, tanto por no cumplir con sus deberes, abandonando sus obligaciones, como por la poca dignidad que manifiestan tener al escudarse con el nombre del Comandante General a quien sólo se dirigen para asuntos puramente del servicio”²⁷⁶.

En la introducción al asunto de las capitanías, se mencionó que según las *Ordenanzas de 1793*, y a la cual le dedicaba un buen número de artículos, una de las atribuciones del capitán de puerto era nombrar y controlar a los prácticos quienes, obviamente, eran y lo son, hombres de mar experimentados y muy conocedores del lugar e imprescindibles en particular en puertos y parajes de difícil y arriesgado tránsito. Los puertos y radas del litoral peruano no presentan estas características, por lo que esa atribución de designar prácticos, tuvo sus contradicciones, como se aprecia de la amonestación que recibiera el capitán de puerto de Pabellón de Pica, por haber nombrado un práctico, comunicación que muestra, también, el concepto constitucional del liberalismo, según se desprende del oficio del Comandante General de setiembre 25 de 1875, que se transcribe a continuación:

“Don Tomás Davis, piloto práctico de esos depósitos de guano, ha presentado un recurso a este despacho, quejándose del despojo que se le ha inferido prohibiéndole que se ocupe en asuntos de su profesión, alegando para ello que el Gobierno había concedido diploma de único práctico de ese lugar en favor de don Antonio Oparaso. Como esta Comandancia General es la única que puede y debe disponer en lo que concierne a pilotos, puesto que es la llamada a extender sus títulos, y siendo por consiguiente de todo punto falso el que se haya ordenado que Oparaso, fuera el solo práctico de ese lugar, pues esto implicaría nada menos que proteger un injusto monopolio, lo cual esta en “abierta oposición con la Constitución del Estado, que declara la industria libre”, y como por otra parte no se reconoce en la matrícula la clase de prácticos de puerto, en virtud de que la naturaleza de los nuestros felizmente no lo requiere; esta Comandancia, en mérito de lo anteriormente expuesto ordena que: deje U. en libertad de ejercer su industria marinera a todos los individuos que se encuentren aptos para ello, ya sea para amarrar y desamarrar los buques o cualquiera otra maniobra, dejando a la voluntad de los capitanes tomar el práctico que a ellos más le convenga o quieran, porque es necesario tener en consideración que al imponerle a los capitanes un piloto práctico, que aparece como de número sin serlo,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

se compromete seriamente al Gobierno, puesto que con ello se le hace inmediatamente responsable de los daños y perjuicios consiguientes a un siniestro, ocasionado por impericia, descuido o cualquier otro incidente que le sobrevenga al práctico.

Para mejor ilustrar a U. sobre el particular y a fin de que no se le presenten más dudas sobre el asunto, a la letra se copia el decreto supremo de 20 de febrero del presente año, el que se ha hecho extensivo a todos los puertos y caletas de la República, para que en vista de él y de lo anteriormente ordenado por esta Comandancia, proceda a dejar en libertad de trabajar, en lo concerniente a su profesión al dicho don Tomás Davis y a cualquier otro que se crea capaz de desempeñar el destino de práctico, siendo ellos como he dicho a U. antes, los únicos responsables de sus actos. *DIEGO DE LA HAZA*"²⁷⁷.

En octubre 5 de 1876, otra vez el ministro oficiaba al Comandante General dándole a conocer de las numerosas quejas que recibía respecto a la inasistencia de los capitanes de puerto del litoral, a la visita que debían practicar a la entrada y salida de los buques, normado esto último por una serie nutrida de disposiciones legales y órdenes, lo cual constituía una grave falta que el Gobierno estaba decidido a sancionar severamente. Nuevamente, exhortaba al Comandante General a que amonestase a los capitanes de puerto y previniere no se ausentaran sin licencia previa, pues de hacerlo sería considerado como abandono de destino, sujeto a las penas respectivas²⁷⁸.

Dos semanas después el ministro, en otro oficio más específico, se refería al capitán de puerto de Pabellón de Pica, capitán de fragata don Alejandro Newell, de quien manifestaba tener conocimiento el Presidente de la República, Prado, del incumplimiento de sus deberes con la puntualidad, exactitud y esmero que "muy especialmente previenen las *Ordenanzas Navales* en su Tratado 5º, Título 7º" y demás leyes y reglamentos vigentes. Exhortaba al Comandante General a que dictase las órdenes más terminantes y eficaces para que dicho jefe se sintiera atraído al "sendero del orden y del deber, cumpla estrictamente con la diligencia y celo propios de un buen empleado las disposiciones de la Prefectura de Tarapacá". En este aspecto, cabe aclarar, que ellas no se referían a su función como autoridad marítima, sino a la colaboración para el resguardo y vigilancia del litoral bajo la jurisdicción del Prefecto. Concluía su oficio, el ministro, a que se exhortara también a Newell, no entorpecer sino más bien facilitar por todos los medios a su alcance las operaciones de carguío del guano en Pabellón de Pica²⁷⁹.

Podría deducirse de todo lo anterior, que el incumplimiento de funciones provenía, principalmente, de parte de aquellos capitanes de puerto oficiales de marina o de otros empleados civiles de la Aduana u otro organismo del Estado, ubicados en lugares alejados de la capital. Pero, es el caso, que también sucedía en el Callao, como se evidencia por el oficio

que el 7 de diciembre de 1876 dirigiera el Comandante General al capitán de puerto del Callao, que se transcribe a continuación:

“En varias ocasiones esta Comandancia General ha tenido que llamar la atención del Jefe de la Capitanía de este puerto, a causa de no cumplir con los deberes que le imponen sus obligaciones respecto a esta Comandancia y que las ordenanzas del ramo detallan con minuciosidad, en la parte relativa a los Capitanes de puerto. No obstante de ser infatigable en exigirlo, he visto con disgusto que esa autoridad no ha cumplido como debía las prescripciones a que me he referido, pues habiendo acaecido acontecimientos notables, en distintas ocasiones en esta bahía, no ha tenido conocimiento de ellos esta Comandancia General, sino después de sucedido y sólo cuando han sido consignados en los periódicos. He exigido lo mismo se ponga en el conocimiento las salidas de los vapores antes de ser despachados por VS. y el arribo de ellos en este puerto, siempre que lo verifiquen, y si esto se ha cumplido ha sido interrumpido en algunos períodos como ahora mismo sucede por cuya razón creo conveniente llamar la atención de VS. a fin de que celoso como es en el cumplimiento de sus deberes dicte sus órdenes para que se cumpla con rigor lo que dejo enumerado en esta nota, pues así lo exige el mejor servicio. *DIEGO DE LA HAZA*”²⁸⁰.

En noviembre de 1876, *El Comercio* daba cuenta del aviso que se exhibía en la pizarra de la capitanía del Callao, con la firma de Gaspar Selaya.

“Se recomienda a los Capitanes de los buques que fondean en este puerto, el exacto cumplimiento de los artículos siguientes del Reglamento de puerto:

Artículo 5º- Ningún Capitán se pondrá en comunicación con individuo alguno de tierra, mientras no tenga evacuada su visita la Capitanía de puerto, ni permitirá atraque embarcación alguna a su costado antes que ésta.

Artículo 6º. El Capitán que contrariando el artículo anterior permitiera atracar al costado de su buque alguna embarcación menor, antes que la Capitanía haya verificado su visita de guerra, sufrirá multa de cincuenta pesos”²⁸¹.

Lo anterior se refería a la visita de llegada del buque, pero el capitán de puerto también atendía el despacho de salida de las naves. Sin embargo, había capitanes de buques mercantes que violaban esta disposición, zarmando furtivamente de noche, lo que llevó al capitán de puerto del Callao, Selaya, en noviembre de 1876, a solicitar al Comandante General de Marina, en vista de estar imposibilitado a ejercer una vigilancia nocturna eficaz por “los muchos y graves motivos que VS. conoce perfectamente”, y que de juzgarlo conveniente ordenase que los buques de guerra de la escuadra fondeados en el puerto, “impidan que cualquier buque de vela, zarpe después de las 6h p.m.”²⁸².

6. CASAS Y LOCALES PARA LAS CAPITANIAS

A pesar de que el presupuesto, como se ha visto, consignaba una partida para alquiler de locales para cada capitanía, ello no resolvía el problema,

unas veces porque no había casa apropiada, otras porque habiéndola excedía a lo presupuestado, otras porque eran inquilinos precarios o de favor, en locales de otras entidades públicas o privadas. Lo cierto del caso, es que este problema de locales para las Capitanías de puerto en el litoral, ya para oficina o para vivienda, experimentó soluciones parciales hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XX, llegando alguna vez a adoptar una modalidad poco común.

Así sucedió, por ejemplo, en las islas de Guañape, cuando el vapor *Mayro* estuviera estacionado por algún tiempo, sirviendo de paso como local para la capitanía, hasta que en 1870 el Gobierno determinó el retiro de dicho buque²⁸³.

Esta decisión llevó al capitán de puerto de Guañape, capitán de fragata Pedro F. Suárez, a manifestar al Comandante General que el retiro del *Mayro* dejaba a la capitanía sin local, pero tampoco le sería posible ubicarse en la casa gobernación, en proceso de construcción, pues debido a la presencia del citado buque, su diseño no contempló dar cabida a la capitanía. Por otro lado, planteaba como opciones alquilar o comprar locales particulares pues, decía, “se hace indispensable que haya para el despacho una oficina y dos habitaciones para el capitán de puerto, una oficina para el ayudante y dos para alojar a la dotación porque señor en estos lugares, necesitan los servidores de la Nación siquiera un abrigo donde descansar del continuo trabajo del día y muchas veces de la noche, y también se requiere por causas derivadas de la concurrencia de tantos extranjeros al lugar del “oro nacional”, que haya una oficina decente donde recibirlos atendiendo sus multiplicadas demandas”²⁸⁴.

Obviamente, el retiro intempestivo del *Mayro*, planteó un problema de habitabilidad en las islas de Guañape al capitán de puerto. Pero es interesante anotar como el Gobierno si tomaba acción para resolverlo respecto a otros sectores. Así, el corresponsal de *El Comercio* en esas islas, escribía en la edición del lunes 24 de enero de 1870:

“Se nos ha asegurado que muy pronto la isla del Sur será el centro de las operaciones del carguío, porque el guano que queda en la del Norte es poco, y en aquella hay muchísimo; por eso la empresa ha hecho construir en ese lugar una hermosa casa para sus empleados y otras obras de necesidad. También en esa isla se colocará en la semana próxima, la casa que el Gobierno mandó de Lima para los empleados de la Intervención Fiscal y el Resguardo; y se esta levantando el plano que se fabricará para la Gobernación, que no dudamos quedará lista dentro de poco tiempo por ser muy necesaria... El estado sanitario es satisfactorio”²⁸⁵.

En 1870, el capitán de puerto de Mollendo, en ese entonces el capitán de corbeta don Alejandro Newell, se presentó en el Callao a la Comandancia General, informando que lo hacía para salvar del ridículo a la autoridad, habiendo entregado el despacho al capitán de puerto de Islay, porque en

Mollendo no había habitabilidad de especie alguna para oficina y alojamiento, teniendo que vivir en las carpas de la compañía del ferrocarril.

Informaba, también, que la gente de esa compañía era la que trabajaba en la playa. Un año más tarde, en setiembre de 1871, el capitán de puerto, capitán de corbeta don Francisco Charún, volvía sobre la falta de local adecuado en Mollendo, y que si bien se alojaba en el único hotel existente, consideraba no era un lugar adecuado para capitania, y su costo superior a lo que él podía pagar con su sueldo²⁸⁶.

La capitania de Ancón era otro caso, pues compartía algunas habitaciones de una casa de propiedad de la empresa constructora del ferrocarril. El capitán de puerto, al ser cambiado de colocación a la de Mollendo, pedía al Comandante General que el Supremo Gobierno resolviese adonde debía ubicarse la oficina²⁸⁷.

El 24 de febrero de 1872, en *El Peruano*, el Gobierno promulgó una resolución suprema de fecha 15 de ese mes, por la que autorizaba la construcción de 31 casas para las capitánias del litoral, excepto en el Callao, que decía así:

“Teniendo en consideración que la mayor parte de las Capitánias de puerto en la República carecen de un local apropiado e inmediato a la playa, en que se establezca la oficina y pueda alojarse el jefe de ella; que su falta entorpece el buen servicio, como se ha observado en la práctica y siendo gravoso al Fisco continuar pagando indefinidamente alquiler de casa para esas dependencias, se resuelve: Que conforme al plano y especificaciones adjuntas, se construyan los edificios que deben aplicarse al objeto indicado, en los puertos de Iquique, Mejillones, Pisagua, Arica, Ilo, Islay, Mollendo, Quilca, Chala, Tambo de Mora, Cerro Azul, Ancón, Chancay, Huacho, Supe, Huarmey, Casma, Chimbote, Samanco, Santa, Islas de Guañape, Salaverry, Huanchaco, Malabrigo, Pacasmayo, Eten, Pimentel, San José, Sechura, Paíta y Tumbes. En consecuencia, dígase al Prefecto del Callao que por los periódicos solicite postores para el remate de las obras indicadas, cuyo acto tendrá lugar ante la Junta de Almonedas de esa provincia, tomando por base el precio en que cada una esta valorizada, previniéndose que el punto inmediato al mar y libre de la invasión de las altas mareas, en que deban levantarse las fábricas, lo determinará un jefe de la Armada nombrado al efecto por el Gobierno; que al contratista se le concederán 20 días después de firmada la escritura, para que aliste los materiales y de principio a los trabajos; que la duración de la obra será de tres meses improrrogables, abonándose el importe de ella cuando se presenten los certificados del Administrador de la Aduana y Capitán del puerto respectivo, en el cual se demuestre haberse ejecutado conforme con las bases antedichas. Rúbrica de SE. *GUTIERREZ*”.

La decisión del Gobierno, no cabe duda, era excelente pero lo que no parece razonable es que dadas las condiciones de la industria nacional, la separación de los puertos y, sobre todo, la situación de crisis fiscal, las 31 casas pudieran estar terminadas en el plazo de tres meses, conforme se estableciera. A mayor abundamiento, y con fines de comparación, se daba

el caso de que sólo para la construcción de un almacén, oficinas y habitaciones para la Aduana de Chimbote, el precio base del remate era de 65,037 soles, debiendo el ganador de la buena-pro entregar la obra a los seis meses de firmada la escritura respectiva²⁸⁸.

Las razones para la decisión, expresadas en los considerandos, no necesitan de mayor explicación. Pero en la parte resolutive, se mencionan planos y especificaciones, preparadas por el ingeniero Jacobo López de Castilla el 6 de febrero de ese año, pero publicadas estas últimas, recién el 11 de mayo en *El Peruano*. Tales especificaciones ofrecen una vívida descripción de la arquitectura e ingeniería civil de la época. El área de cada casa sería de 189 metros cuadrados.

El 12 de abril, la Junta de Almonedas llevó a efecto el remate otorgando el 15 la buena-pro, al mejor postor, don Eduardo Parodi, por la suma de 1,999.00 (sic) soles por 30 casas, pues se excluyó la de Iquique. Según decreto supremo aprobatorio del 17 de abril²⁸⁹, las casas deberían ser entregadas en tres meses.

Podría pues, considerarse que en julio de 1872 quedaría resuelto el problema de local como se ha visto, más aún si el precio de cada casa resultaba ser de 67 soles. En el presupuesto 1873/1874 se consideró 998.48 por casa. Pero ello no respondía a la realidad, como ya se dijera, aparte de que nunca se nombró al jefe de la Armada para señalar el terreno donde construir la casa.

Así, nueve meses más tarde, el capitán de puerto de Ancón solicitaba se asignase para oficina una casa que existía en ese lugar de propiedad del Estado y construida para el funcionario de la Aduana. Fundaba su petición en que dicho local estaba desocupado al haberse suprimido las plazas de esa dependencia. De ocuparse se ahorraría el alquiler que se pagaba mensualmente.

Pasó otro año, y al designarse un nuevo Jefe del Resguardo que se alojaría en la casa citada, el capitán de puerto Marcial Rubio, pedía al Comandante General gestionase ante el ministro autorización para ocupar una de las dos habitaciones de que disponía y que el mismo Jefe del Resguardo le permitiría usar, siendo mucho más aparente que el pequeño e indecente cuarto que ocupaba en ese momento, pues con la cantidad que daba la Nación, no podía conseguir otra cosa. La decisión del ministro, en los primeros días de noviembre, fue ordenar, al contratista de las casas oficinas para capitanaías, que armase en Ancón la que ya estaba lista y se comunicase al capitán de puerto de dicha decisión²⁹⁰.

El 18 de diciembre, sin embargo, el capitán de puerto, comunicaba que el citado contratista no había tomado acción alguna, y que el problema se había agudizado, pues el propietario del cuartucho que habitaba, le había

dato plazo perentorio para desocuparlo. Agregaba que la “fuerte migración de gente de la capital hacia Ancón”, hacía prácticamente imposible conseguir otro. Al exponer el Comandante General esta situación ante el ministro, su reacción en enero 16 de 1873, fue enviarle copia del decreto de 31 de octubre de 1872, promulgado a petición del Comandante General, advirtiéndole que de acuerdo a tal dispositivo, era él quien debía obligar al contratista a que en el día procediese a armar no sólo la casa de Ancón, sino las de Huacho y Chancay, y que ordenase a los respectivos capitanes de puerto, que en coordinación con la autoridad política, eligieran y señalaran un terreno bien situado, de propiedad del Estado, para erigir en él las casas oficinas para las capitanías²⁹¹. Ello no se materializó, pero como se aprecia, ya desde aquella época, Ancón dejó de ser una caleta apacible por el movimiento migratorio intenso a raíz de la puesta en servicio del ferrocarril Lima-Ancón.

Como el problema de las casas oficinas siguiera sin materializarse, el Gobierno contrató con un tal Arthur Wholey la construcción de tres casas de madera que debían servir para oficinas de las capitanías de Ancón, Chancay y Huacho. En junio de 1873, el Ministro de Guerra y Marina, general Medina, reiteraba al Comandante General su prevención para que las capitanías de esos puertos tuvieran expeditos los lugares en que serían armadas dichas casas, y para que Wholey no tuviera dificultad alguna en trasladar el material y cumplir de inmediato el contrato. Respecto a la de Huacho, sería transportada por mar, debiendo la Comandancia General contratar el flete para dicho puerto²⁹².

Otro problema que generaba la falta de un local adecuado, era aquel relativo al arresto o detención que debían sufrir las dotaciones de las capitanías o los marineros de los buques, en cumplimiento de las sanciones que el capitán de puerto estaba autorizado a imponer de acuerdo a las ordenanzas vigentes. En vista de la falta de local, esta autoridad marítima comúnmente los internaba en la cárcel pública del puerto. Sucedió, sin embargo, en noviembre de 1873, que el Juez de 1ª Instancia de la provincia de Tumbes, sin que mediare razón alguna, puso en libertad en ese mes a un boga de la capitanía que venía cumpliendo el arresto impuesto. El citado Juez prevenía, además al Alcaide, que en lo sucesivo no debería recibir preso o arrestado alguno que enviara la autoridad marítima. Como en Tumbes no hubiese otro lugar adecuado para dicho fin, el capitán de puerto consultó al Prefecto del departamento si podía o no disponer de la cárcel pública, pues de no ser así, se vería en la incapacidad de “recoger y devolver a sus bordos respectivos, los desertores de los buques que recalaban en ese puerto, o si el Juez habría de seguir “usurpando mis atribuciones, o haciéndolas ilusorias con la soltura de mis arrestados”.

Esta situación también la planteó el Comandante General al ministro, quien al dirigirse al de Justicia, en salvaguarda de la autoridad del capitán de puerto y detener la intrusión del Juez en sus atribuciones, pues “traería por consecuencia el desprestigio y la imposibilidad que ese funcionario reprima las faltas y desórdenes, tanto de los matriculados cuanto de las tripulaciones de los buques balleneros, que frecuentemente llegan allí”, le solicitaba que dictase las medidas pertinentes para que el Juez colaborase en remediar dicha situación, habida cuenta de la inexistencia de un local para el fin analizado²⁹³.

La casa para la capitanía de Ancón fue construida, en efecto, pero en 1875 el problema tomó otro giro. Así, el capitán de puerto, teniente don Emilio Oyague, informaba en octubre de ese año, que al regresar de su licencia por enfermedad, su relevo interino, el Inspector de la Aduanilla de Ancón, trasladó durante su ausencia, su oficina y mobiliario a la casa de la capitanía, negándose a desalojarla, alegando que estaba a la espera de que el Resguardo del Callao le proporcionara un local porque él, de su peculio, no podía pagar una casa para el servicio de la Aduanilla. Puesto el ministro en conocimiento de esta situación, dispuso que el Prefecto del departamento pusiera al capitán de puerto en posesión de dicha casa, y que el empleado del Resguardo regresase al local del cuartel en que había estado funcionando. A pesar de esta orden y de la anterior que se impartiera en junio de 1875, el empleado hasta octubre de este año no había desalojado la casa de la capitanía²⁹⁴. Llama la atención, sin embargo, este hecho, pues como antes se dijera, la Aduana de Ancón era propietaria de un local, que parece ser lo perdió al correr de los años.

A fines de marzo de 1875, el capitán de puerto de Huarney, capitán de corbeta don Benigno Benavides, informaba al Comandante General, de que en ese puerto había dos casas de dos habitaciones, una techada y piso entablado y, la otra, sin esos requisitos pero que sería rematada en breve en 400 soles, con la intervención del Juez de 1ª Instancia de la provincia. Benavides consideraba que, si la adquiría el Estado, se le podía habilitar a bajo costo, y contar con oficina propia para cumplir mejor con sus deberes, pues la casa que ocupaba además de estar desconectada del puerto a causa de la crecida del río, adeudaba ya tres meses de alquiler por no haber recibido la partida presupuestaria, su propietario se la había pedido y advertido de un lanzamiento vergonzoso. Se sabe que el remate fue suspendido, y la situación de la capitanía expuesta en el acuerdo de Gabinete del 11 de junio por el ministro. Un año después, el capitán de puerto reiteraba seguir bajo la amenaza constante de un desahucio, al no haber podido pagar el alquiler pues hacía cinco meses que no recibía su sueldo. Como casi siempre, en estos casos, la decisión del ministro era pasar oficio

EL PODER NAVAL EN TIERRA

al de Hacienda²⁹⁵. Aunque no se trate de capitanías pero ahora, en 1994, las noticias señalan los desalojos de locales en los que Estado desarrolla actividades educativas, policiales, judiciales, etc. Parece un mal eterno.

Como se ha visto, en abril de 1872, se había aprobado la construcción de 30 locales para las capitanías del litoral, entre las cuales estaba incluida la de Tumbes. Según la resolución debía erigirse en un sitio adecuado, que permitiera la mutua visibilidad buque/capitanía. Sucedió, sin embargo, que en Tumbes era imposible lograr esta relación de visibilidad, pero el capitán de puerto sugirió, en noviembre de 1873, medidas para superarla, mas otras de carácter operativo, pero que el Comandante General objetó²⁹⁶.

7. ESTUDIO PARA UNA BASE EN ANCON

En diversas oportunidades, durante el siglo XIX y el XX, han habido iniciativas orientadas a desconcentrar la actividad naval en el área del Callao. En este sentido, el ministro comunicaba al Comandante General, en agosto de 1870, que se había conformado una junta compuesta por los comandantes del *Huáscar*, *Marañón* y *Atabualpa*, e ingeniero del Estado, don Eduardo Habich, que debía trasladarse en el *Huáscar*, el 29 de ese mes, al puerto de Ancón, con la tarea de “reconocer si este lugar reúne las condiciones hidrográficas y topográficas necesarias para un puerto militar, y si la parte del mismo denominada Playa Hermosa es a propósito para construir en ella un dique seco o varadero”, dándose un plazo de dos días para el cumplimiento de dicha tarea. No se ha logrado encontrar el resultado del estudio practicado²⁹⁷.

8. LAS EMBARCACIONES

Para efectuar la recepción y despacho de las naves que arribasen a los puertos, amén de otras funciones que requerían desplazarse por la bahía, la autoridad marítima, como se ha visto, necesitaba tener a su disposición bogas y embarcaciones, estas últimas propias o de particulares. Ambos medios constituían problemas para algunas capitanías, ya por falta o mal estado de las embarcaciones, bien por ausencia o falta de pago a los bogas. Lo interesante del tema esta en que había una tremenda dificultad para conseguir embarcaciones en el país, fueran compradas ya hechas o construidas a pedido.

Un expediente, de 1870, revela la falta de embarcaciones para atender servicios a las naves en las islas de Chincha, Mollendo, Pimentel, Pacas-

mayo, Samanco, Huarmey y Culebras. Para adquirir las de dos proas que ofrecían los buques mercantes, no habían fondos disponibles. Se observa, también, que en plaza no las había de ese tipo, llegándose a sugerir se mandaran construir en Maule, Chile, aunque según al comandante Manuel Palacios, se podían comprar en plaza, pero con dinero en la mano²⁹⁸. De todas maneras, el hecho es revelador de la deficiencia existente en ese tipo de actividad marítima.

En noviembre de 1870, el capitán de puerto de las islas de Chincha, capitán de corbeta don Antonio Salcedo, informaba al Comandante General acerca del bote que se encontraba varado en una de las caletas de la isla del Norte, podrido y desfondado, perteneciente a la capitanía y desechado por inservible. Este bote, decía Salcedo, lo había hecho reparar de la mejor manera posible de su propio peculio, para poder realizar la visita a las naves que arribaban e ir a la isla del Medio, cuando la brisa no soprase con fuerza. Con anterioridad, el 2 de octubre, había efectuado un pedido por artículos para un bote que, decía, no eran aplicables al anteriormente referido, sino al que supuestamente se había comprado y estaba pendiente de recibirse, según informe del teniente 2º Miguel Espinosa, pedido que suponía sería enviado junto con la nueva embarcación²⁹⁹.

Como se ha visto, unas capitanías tenían embarcaciones propias para el servicio, y otras no. Algunas de las embarcaciones, estaban en tal mal estado que no se podían utilizar y otras estaban en reparación por algún tiempo. En el presupuesto, sin embargo, se consignaba una partida para sueldo de sus tripulaciones. El ministro Medina, en enero de 1873, comunicaba al Comandante General tener conocimiento de la situación respecto a las embarcaciones en reparación, aunque el personal pasaba revista y cobraba sueldo sin prestar servicio oficial alguno. Para corregir esta anomalía, instaba al Comandante General ordenase a los capitanes de puerto, que "cuando sus embarcaciones no se hallen en buen estado, pidan inmediatamente a esa Comandancia General, el reemplazo o compostura de ellas, y que mientras tanto no las tengan expeditas den de baja a los patrones y marineros que deben tripularlas"³⁰⁰.

En enero de 1873, el Mayor de Ordenes del Departamento, capitán de navío don Amaro G. Tizón, presentaba al Comandante General un informe referente a las acciones tomadas para adquirir seis embarcaciones para diversas capitanías, manifestando no haber podido obtener una sola de esas embarcaciones, pues el medio empleado no le parecía el más expedito para su adquisición, en razón del resultado que acabara de informar, pero sin ofrecer otras opciones³⁰¹.

En cuanto a los bogas, se dio el caso en julio de 1874, de un reclamo de los del puerto de Santa por estar insolutos en varios meses. Hechas las

averiguaciones con la Caja Fiscal del Callao y el capitán de puerto, quedó en claro que habían sido satisfechas hasta marzo de 1874 y, además, que uno de los reclamantes no pertenecía a la capitania, en tanto que otro, habiendo entrado en febrero, nada tenía que reclamar. Manifestaba el Comandante General que, en el fondo, estos reclamos se utilizaban a menudo para buscar el despido del capitán de puerto, falseando los hechos y distrayendo al Ministerio de las graves labores que tenía encomendadas y que, en su opinión, debía abrirse juicio contra los que reclamasen sin derecho, o que instigasen estos reclamos, para que en lo sucesivo no se valieran de tales medios³⁰². Con anterioridad, en 1870, había quedado establecido que en Santa, sólo existía para todo servicio, el bote de la Capitania, en buen estado, de 20 pies de eslora, cinco bancadas pero en el que bogaban cuatro hombres. Lo curioso, es que ni en la capitania ni en la Comandancia General, se conocía el origen de tal embarcación. En junio de 1876, el capitán de puerto de la isla Lobos de Afuera, informaba que contaba con embarcación, pero en cambio carecía de local y demás útiles necesarios para el funcionamiento, los mismos que habiéndolos pedido, no habían sido tramitados por el Comandante General, pues una disposición superior ordenaba que todos los útiles de la capitania de bahía Independencia, pasaran a la de esas islas, en razón desde que ya no entraban buques a cargar guano en dicha bahía, por haberse suspendido recientemente su extracción³⁰³.

9. LOS ASPECTOS DE SANIDAD EN LOS PUERTOS

De acuerdo al artículo 9º del Tratado 5º Título 7º de las *Ordenanzas de 1793*, el capitán de puerto estaba subordinado al Presidente de Sanidad en lo relativo a la separación de buques de cuarentena, a su custodia, y a lo demás que de su parte concerniese al cumplimiento de las disposiciones de la Junta de Sanidad, de la que formaba parte, entre las cuales estaba prohibida a los buques en cuarentena, toda visita o comunicación con el exterior.

La visita que normalmente debía practicar el capitán de puerto a la llegada de una nave, llamada "visita de guerra", la hacía comúnmente acompañado del médico titular del puerto, pues así se resolvía desde el primer momento, si el buque quedaba o no en "libre plática".

Sea oportuno señalar que la Junta Superior de Sanidad del puerto del Callao, estaba presidida por el Comandante General de Marina. Así se desprende de una comunicación que, en enero de 1870, le cursara el capitán de puerto, capitán de navío don Manuel Palacios, en relación al cadáver

de un individuo desconocido encontrado en el vapor *Limeña*, que arribase procedente de Panamá, Guayaquil y Paita. Como siempre, un médico hubo de practicar la autopsia del cadáver. Años más tarde, dicho médico sería uno de los protagonistas en el Combate de Angamos: el doctor don Santiago Távara.

En efecto, Távara, en su condición de Médico Titular de la Provincia Constitucional del Callao, elevó al Comandante General de Marina el informe de la autopsia que, con el doctor don Tomás A. Roe, médico de la P.S.N.C., practicasen al cadáver del desconocido sujeto. En dicho informe se daba como causa de la muerte infarto cardíaco. En cuanto a la disposición del cadáver y para no despertar pánico en vista de la fiebre amarilla, se sugería llevarlo en uno de los vapores de la compañía y fondearlo en el mar³⁰⁴.

En el período que cubre este Tomo, se presentaron varias amenazas a la salud de la población, por enfermedades contagiosas que provenían del exterior, dando origen a una serie de medidas preventivas que permitieron controlarlas con efectividad.

Entre las medidas ha estado siempre, aquella de la visita de sanidad por el médico titular del puerto. Pero ella, obviamente, tenía sus horas para realizarla, en particular en aquella época en que no existía un buen alumbrado como para practicarla de noche. El capitán de puerto del Callao en oficio al Comandante General, Presidente de la Junta de Sanidad, del 1º de junio de 1872, reseñaba una disposición antigua para recibir y despachar a los vapores a la hora que pidieren, pero que a la fecha no se concedía con las nuevas disposiciones para la visita de Sanidad. Cuando esto sucedía de noche, el médico por falta de alumbrado, tenía dificultad de reconocer a los pasajeros y tripulantes y verificar su estado de salud. El capitán de puerto, don Manuel Palacios, solicitaba resolver sobre esta situación, acotando que el problema no era con los buques de vela procedentes de Montevideo o Buenos Aires, pues por el tiempo empleado cualquier persona infectada con fiebre amarilla fallecía y ocurría además, que el buque no llegase por falta de tripulación. En todo caso, de llegar al Callao, debía pasar la visita médica. El caso de los vapores era distinto y Palacios pedía que ésta sólo se llevara a cabo de día³⁰⁵.

Entre aquellas enfermedades contagiosas, estuvo la viruela que, según una noticia aparecida en *El Comercio* del lunes 5 de agosto de 1872, la terrible epidemia continuaba cobrando víctimas en Santiago de Chile, aparte del buen número de internados en los lazaretos; la colecta pública iniciada en Valparaíso excedía los 20,000 soles, para hacer frente a los gastos. En esa misma edición, se daba cuenta de la nota de fecha 13 de julio, que el Ministro Plenipotenciario del Perú en esa ciudad, don Ignacio Noboa, remi-

tiera al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Adolfo Ibáñez lamentando los progresos de la epidemia, acompañando la nota con una contribución de 10,000 pesos a nombre del Gobierno peruano. Ibáñez contestó agradeciendo tan noble gesto.

Pero la epidemia de viruela se extendió a la costa de Chile y sur del Perú, habiendo hecho su aparición en el Callao, según nota de *El Comercio* del 5 de setiembre. La noticia es alarmante, decía, y servía de consuelo ver a las autoridades ponerse en guardia desde los primeros momentos al dictar eficaces y prontas medidas. Y, así, se ve, otra vez en acción, al doctor Santiago Távara, en su calidad de Médico Titular de la Provincia del Callao, acusando recibo de doce tubos capilares para proceder a una vacunación masiva, recalcando lo oportuno de la remisión, "pues, justamente de pocos días a esta parte se están haciendo frecuentes los casos de viruela". En efecto, se daba cuenta de 20 individuos enfermos y dos fallecidos en el término de 48 horas. Entre las medidas dictadas estaba la vacunación de los niños de las escuelas de la provincia del Callao, "aún por medios conminatorios si fuese necesario".

Pero el 16 de ese mes, *El Comercio* comentaba que la viruela cobraba más víctimas en el Callao y que habían temores fundados de que se propagara hasta adquirir un carácter epidémico en los meses del verano por venir.

Felizmente, a pesar de que tal epidemia llegara a la costa del Pacífico, no alcanzó a afectar sino muy levemente a la población peruana. Sea oportuno, declarar que este tema de la sanidad es uno que requiere de mayor investigación.

En enero de 1874, cundió la alarma en el litoral peruano, ante la probabilidad de resultar afectado por la epidemia de cólera que se había presentado en la República Argentina. Ante tales noticias, el Ministro de Justicia y Presidente del Consejo de Ministros, don J.E. Sánchez ofició al de Relaciones Exteriores, según diera cuenta *El Comercio* en su edición de 22 de enero, de haber pedido al Prefecto del Departamento convocara a la Junta Suprema de Sanidad para que estudiara y propusiera las medidas que debían adoptarse para evitar el contagio, en caso de confirmarse tales noticias. Igualmente, que se habían cursado comunicaciones a los gerentes de todas las compañías navieras, poniéndoles en antecedentes de la situación y de las medidas que se estaban adoptando para que ellas, a su vez, actuaran en consecuencia.

Contestando a esa circular, el gerente de la P.S.N.C. informaba que se habían dado todas las disposiciones del caso para que en sus buques, que arribaran a Montevideo, no se admitiesen pasajeros, carga ni correspondencia, mientras existiera esa epidemia en la República Argentina, y que

si ese mal se aparecía en aquel puerto, en donde aún no se había presentado, los buques vendrían directamente del Brasil o de Valparaíso.

El ministro Sánchez, también solicitaba al de Relaciones Exteriores, comunicase al Ministro Plenipotenciario del Perú en Argentina, para que previniera al Cónsul del Perú en Montevideo para que a su vez tuviese enterado al de Valparaíso, sobre todo buque que tocara Montevideo y bajo "la más estricta responsabilidad que no han recibido pasajeros, carga ni valija". Obviamente, el ministro Sánchez también requería al de Relaciones Exteriores impartiese órdenes al cónsul del Perú en Valparaíso, para el caso de que a éste llegase algún vapor procedente de Montevideo y del cual hubiese sido advertido haber embarcado carga, pasajeros o valija, y le previniera al capitán, en tal caso, no dirigirse al Callao ni a ningún otro del Perú, pues no se le permitiría su llegada.

Tal como diera cuenta *El Comercio* en otra nota del 23 de enero, el ministro Sánchez ofició también, al Ministro de Guerra y Marina, informándole de las precauciones adoptadas a través de Relaciones Exteriores, pero como considerase que con esas medidas "no se llenará el objeto deseado, sino la vigilancia escrupulosa que debe haber en todos los puertos en que toquen los vapores del Estrecho, creo indispensable pedir a VE que dicte las órdenes más apremiantes para que los Capitanes de puerto de Arica, Islay y el Callao, no permitan el fondeo de esos vapores sino después de haberse practicado la visita de sanidad y comprobado que el buque trae patente limpia".

Llegó el mes de febrero y aunque no se habían registrado casos de cólera en el Pacífico, *El Comercio*, en su edición del 10 de ese mes, consideraba que como en Argentina se la calificaba ya como una epidemia, era conveniente que la población fuera enterada de las medidas preventivas y, en ese sentido, reseñaba aquellas que se debían adoptar tanto en los buques que arribasen, como en los domicilios de la población.

El jueves 12 de febrero, *El Comercio* consignaba una noticia de su corresponsal en el Callao, comentando que el cónsul de Chile había notificado a las compañías navieras para que los capitanes de todos los buques que salieran de este puerto, recabasen la Patente de Sanidad del Callao, a fin de evitar las penas que se impondrían a los contraventores de las disposiciones señaladas en la Ordenanza Marítima de abril. Parece, pues, que luego de toda esta alerta y prevenciones, el cólera no se presentó en la costa del Pacífico.

Para quien conoce las islas del litoral peruano, no le puede caber la menor duda de que en la época de que se trata, no tenían agua potable, ni la tienen hoy, proveniente de pozo o por destilación de agua de mar y, en consecuencia, se la llevaba desde algún lugar cercano del continente.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Un informe de mayo 16 de 1871, dirigido al alcalde de Lima, suscrito por un tal Manuel Alzamora y dado a publicidad en *El Peruano*, revela la calidad del análisis y del agua que consumían, así como el peligro que entrañaba para la salud de los que en ella trabajaban y vivían³⁰⁶.

E. EL LITORAL: PARA VERLO MEJOR

Tal como se vio en el informe de Casanova de 22 de enero de 1872 sobre el resultado de su visita de inspección a las Capitanías del litoral sur, a todo lo largo de él y también del litoral norte, sólo existía un faro, en la isla de San Lorenzo en el Callao, constituyendo tal falta de iluminación un riesgo para la navegación nocturna, aun con tiempo despejado, a lo que se agregaban las frecuentes y densas nieblas que se presentaban, y siguen presentándose, con frecuencia, en algunas zonas del litoral.

En cuanto al faro, en efecto, el capitán de navío don Aurelio García y García, escribía en su derrotero que en el lugar denominado Cabezo, frontón de color negruzco, en la isla San Lorenzo, hay “una farola de luz fija, la cual puede verse en tiempo claro desde la distancia de 10 millas. Sucede con frecuencia que esta parte se halla cubierta de niebla y entonces no se ve la luz de la farola, distinguiéndose con anticipación la sombra oscura de la isla, aun en las noches muy cerradas. Si a esto se agrega la mala colocación de la farola, que la deja invisible a los buques que llegan del sur, por efecto de los altos cerros interpuestos, concluimos que tal como es y está colocada no sirve de gran cosa”³⁰⁷.

Respecto a las neblinas, el mismo García y García menciona en su obra citada, que “durante los meses de diciembre a principios de mayo, se experimentan muy repetidas neblinas en toda la extensión de la costa que media entre el morro de Chala y la punta de Aguja; llegan a ser de tal densidad que en muchos casos no se ve nada, a un cumplido del buque... y suele acontecer que estas neblinas duran veinte y cuatro hasta treinta y seis horas seguidas sin ver nada, por cerca que se esté de tierra”³⁰⁸. Cabe agregar, sin embargo, que las neblinas también se presentan fuera de los meses indicados.

Otro testimonio sobre este faro se encuentra en el oficio que, en junio de 1873 elevara el capitán de puerto del Callao, capitán de navío don Gaspar Selaya al Comandante General de Marina, referente a la concesión exclusiva por treinta años otorgada al señor Tadeo Terry mediante decreto supremo del 12 de julio de 1855, cuyo artículo 8º especificaba:

“El Gobierno compelerá al empresario al cumplimiento de lo estipulado para que los buques durante la noche puedan tomar el puerto con toda seguridad”.

Si bien Aurelio García y García comentaba determinadas condiciones de visibilidad del faro, Selaya en cambio se expresaba como sigue:

“El faro que existe hoy en la isla de San Lorenzo no llena el objeto que se propuso el Gobierno al permitir su establecimiento, pues es de tan mala calidad su luz que apenas se apercibe ésta, en las noches claras y de atmósfera despejada, y esto a muy poca distancia de la isla; como la vigilancia de los faros, está encomendada a los Capitanes de puerto, creo de mi deber, llamar la atención de VS. sobre este importante asunto, para que si lo tiene a bien se sirva ponerlo en conocimiento del Supremo Gobierno, para que disponga lo que estime conveniente, no extendiéndome en mas, en las apreciaciones de dicho faro, porque son bien conocidas de las personas que hayan traficado de noche por esta bahía y que fácilmente se comprueba la inutilidad de él y de su objeto”³⁰⁹.

El Comandante General, al tramitar este oficio al ministro Freire, se expresaba como sigue:

“Odioso como no puede dejar de ser para los Armadores de buques, pagar por un beneficio, imaginario solo para ellos, pues, positivo y mucho lo es para el privilegiado señor D. Tadeo Terry, se hace indispensable sea compelido a cumplir estrictamente el artículo 8º de la concesión, pues es de todo punto indeseable que la tolerancia, no hará sino alentar mas, si es posible, el abandono en que se encuentra ese faro, no obstante la utilidad que de él reporta el señor Terry”³¹⁰.

A pesar de que esta inquietud ocurriera en 1873, al llegar la guerra en 1879 nada había cambiado sustantivamente respecto de este faro. Es notorio como se repite, en la historia, el deterioro de los servicios concedidos en forma exclusiva a largo plazo, y es que durante él tanto el concesionario como el órgano u órganos de control del Gobierno, se vuelven negligentes, se burocratizan, y es el usuario quien sufre las consecuencias.

En 1863, el Gobierno de Pezet había otorgado una concesión a un tal Federico Machuca y Vega, para construir un faro en Paita. No obstante, transcurrió su Gobierno así como el de la dictadura de Prado y el concesionario no cumplió con su compromiso. Durante el Gobierno de este último, se le extendieron a Machuca algunos privilegios como el de cobrar un “derecho de faro” a los buques, olvidando que ello era una atribución del Congreso, aparte de lo muy delicado que era el decretar impuestos que gravasen la marina mercante. En los dictámenes, que en 1868 y 1869 emitiese el fiscal Paz Soldán para el Congreso, sobre la concesión y privilegios a Machuca, y sobre el impuesto de faro para el puerto de Paita, se confirmaban dos cosas: 1) que la concesión había caducado por incumplimiento de contrato, y 2) que el impuesto era improcedente, pues sólo el Congreso estaba facultado para establecer impuestos, fuesen de faros o de cualquier naturaleza³¹¹.

En realidad hay poca información sobre este faro de Paita; sin embargo, el Congreso en su sesión del 20 de agosto de 1872, sancionó una ley de esa misma fecha, que el Ejecutivo anterior no promulgó, y que se refería

a la construcción de un faro en Paita, pero sin las cinco troneras para montar igual número de cañones de grueso calibre³¹².

El ministro Balta en su *Memoria* de 1870 al Congreso, refiriéndose al tema de los faros, manifestaba la urgencia que había de colocarlos en algunos puertos y en puntos determinados del litoral, y solicitaba se extendiera al Gobierno la autorización legislativa, pero sin remitir plan alguno al respecto.

En julio de 1870, don N.A. Prentice presentó una propuesta al Ministerio de Hacienda para construir muelles y colocar faros de gran alcance en los puertos de Paita, Huacho, Arica, Salaverry, Samanco, Santa, Huarmey, Supe y Chala. El Gobierno, a través del ministro Piérola, resolvió aceptar la proposición, autorizando la realización de los estudios necesarios para iniciar dichas obras, pero en el entendido de que una vez concluidos, los planos y presupuestos serían aprobados por el Gobierno, que decidiría la ejecución de una o varias de esas obras por cuenta del Estado, o de una empresa particular. Cualquiera que las ejecutase, tendría que abonar a Prentice el precio que fijara por los estudios practicados³¹³.

En 1871, los señores Felipe Noriega y Demetrio Pimentel presentaron una solicitud para instalar un faro en las islas Hormigas de Afuera, frente al Callao, sobre la cual, según daba cuenta *El Comercio* en su edición del 19 de mayo de ese año, una comisión de Jefes de Marina nombrada por la superioridad naval, había opinado desfavorablemente a estar por una Resolución del ministro Piérola³¹⁴.

En el Gobierno de Pardo, empero, hubo una reacción, pues en noviembre de 1872 se nombra una comisión conformada por los capitanes de navío Miguel Grau, Juan G. More y Camilo N. Carrillo, con la tarea de estudiar y emitir opinión sobre una propuesta presentada al Supremo Gobierno por don César Delboy y Enrique Ross, por la construcción e instalación de faros del sistema dióptrico en quince puntos de la costa.

La propuesta incluía el compromiso de hacer construir y entregar un barco especial para atender el servicio de los faros ofertados, todo lo cual sería a cambio de una compensación consistente en el cobro de 0.015 soles por tonelada a los buques cargados que pasaran por cada faro, o bien el abono de 4,700 soles por cada faro y 12,000 soles por el vapor, en los plazos que se estipulaban en la oferta.

La Comisión, sin embargo, dio cuenta que la Junta Consultiva de Marina, de reciente creación, ya se estaba ocupando del establecimiento de faros en los principales puertos de la República a consecuencia de una preocupación del Gobierno, tema que también ya se estaba considerando en el Congreso. Como tales jefes eran al mismo tiempo miembros de la Junta

Consultiva, opinaron por que la propuesta Delboy-Ross fuera desechada, amén de los crecidos gastos que habría de ocasionar³¹⁵.

Este asunto de la iluminación de la costa no era sólo preocupación de los personajes ya citados, sino que también lo era de parte de algunos países, como Estados Unidos, Alemania, Francia, cuyos Ministros Plenipotenciarios en Lima, habían enviado notas al Ministerio de Relaciones Exteriores, que tramitadas al Ministerio de Guerra y Marina, merecieron respuesta en el sentido de que ya el Supremo Gobierno había tomado conciencia de la necesidad de faros y señales marítimas para el progreso de nuestro comercio y seguridad de la navegación, razón por la cual había sometido al Congreso el proyecto respectivo, estándose a la espera de la ley autorizativa correspondiente³¹⁶.

La nota del representante diplomático de los Estados Unidos era particularmente reveladora y le había sido transcrita al Ministro de Guerra y Marina por el de Relaciones Exteriores don José de la Riva Agüero en enero de 1873³¹⁷.

Del tenor del oficio se desprende:

1. que los intereses marítimos de las naciones europeas y de Norteamérica sentían amenazada la seguridad de su comercio, por cuanto eran ellas las que con servicio de tráfico mercante, mantenían una posición de casi monopolio, frente a la muy reducida marina mercante peruana;
2. que la preocupación alcanzaba al nivel del Secretario del Tesoro de los Estados Unidos y del contralmirante Boggs, jefe de faros en ese país;
3. que la falta de alumbrado en la costa occidental de sudamérica no era atribuible sólo al litoral peruano, sino también al boliviano, chileno y ecuatoriano, pues descontando el faro de San Lorenzo, en el resto de las 3,000 millas sólo habían ocho faros, o sea que la costa peruana no era la única en el mundo que careciera de alumbrado y señalización;
4. que si bien los Estados Unidos, por su solvencia económica y desarrollo, organización estatal y control del legislativo en materia de tributos y por política marítima, no cobraba derecho de faro a los buques que navegaban por sus costas, ello no era una regla universal para que en el Perú, u otros países, con o sin crisis fiscal, no se estableciera un cobro por derecho de faro; y
5. que la nota resultaba, en cierta forma extemporánea, pues el Gobierno de Pardo ya estaba enfrentando el problema y que, en todo caso, podría estar significando una forma sutil de presión para que por el Congreso no se estableciera el derecho de faro que afectase a los armadores extranjeros.

El Congreso Extraordinario de 1872 a febrero de 1873, estaba en pleno estudio de un proyecto por 25 faros y, a ese fin, la Comisión de Marina de la Cámara de Diputados, había solicitado al Ministerio de Guerra y Marina, en enero de 1873, información relativa al costo que tendría su instalación y servicio posterior.

El ministro Medina contestó, que para “la seguridad de los navegantes y en nuestra costa”, bastaban 10 lanternas de segunda clase y 15 de tercer orden, a comprarse en Francia, país donde se construían las mejores, que instaladas ya sobre sus respectivas torres costarían 23,000 soles cada una de las primeras y 18,000 las segundas, lo cual importaría un total de 500,000 soles. También sugería, el ministro, que siendo éste un monto elevado, imposible de cubrir en un solo pago, el Congreso podría extenderlo en el lapso de cinco años, habida cuenta que las torres no se podrían construir todas al mismo tiempo, pues estarían ubicadas en lugares diferentes. En cuanto a los gastos de conservación y mantenimiento, hacía referencia a unos cuadros demostrativos que no se han podido ubicar³¹⁸. En una sesión del Congreso, en marzo de 1873, se desechó el proyecto de faros, pero siguió en estudio hasta la víspera de la clausura del Congreso el 28 de abril de 1873³¹⁹.

En efecto, según diese cuenta *El Comercio* en su edición del lunes 29 de diciembre de 1873, en el Senado se debatió el proyecto sobre faros presentado por Lizardo Montero. Se dio lectura al dictamen de la Comisión Principal de Hacienda, que al no ser del todo conforme se puso a debate. Así, por ejemplo, al discutirse el artículo sobre el derecho de faro a pagar, se suscitó una discrepancia entre Montero y otros miembros de la Comisión, y en ese trance, Montero expresó que: “desearía saber en que libros sobre faros se han instruido los señores de la Comisión para expedir su dictamen y que motivos han tenido para decir que se cobre sólo un cuarto de centavo de sol a los vapores y un centavo de sol a los buques de vela por cada tonelada de registro, así también desearía saber si este derecho habrá de cobrarse por la vista solamente del faro o por cada recalada que hagan los buques y vapores”. Montero citó, que en el canal de Bahama hay ocho faros y los buques pagan por el correspondiente derecho a medida que van avistando cada uno de ellos, por esto, “quisiera saber si habrá que pagarse la tarifa por la simple vista del faro aunque no sea recalando en los puertos para según la contestación que se me dé aceptar o no el artículo”. Agregó, además, que según las leyes de faros se paga el derecho por todos los faros que se avistan y él consideraba que tal como estaba redactado el artículo sería por cada recalada.

Santisteban, miembro de la Comisión, expuso que habían pedido opinión al señor Jorge Petrie, Agente general de la P.S.N.C., quien había demostrado lo injusto del gravamen y que esa contribución tendría que sacarla de los pasajeros, y de la compañía. Althaus, dijo que para emitir un dictamen no era necesario leer libro alguno sobre faros, pero que “la Comisión no acostumbraba poner dictamen sobre puntos que no conoce; de manera que antes de expedir el presente ha tenido buen cuidado de

pedir los esclarecimientos y luces necesarias". Así decía, que ahora sabían que cuando los faros están escalonados en un Canal, entonces los buques pagan tantas veces el correspondiente derecho cuantas veces se avistan, pero en una costa como la del Pacífico, no se cobra sino cuando llegan a puerto, y citaba el caso de uno que procede de California y que viniendo de alta mar sólo había avistado el del Callao antes de fondear." He aquí la razón porque sin haber leído ningún libro ni hecho un curso especial sobre este estudio he podido llegar a saber que es lo que las leyes prescriben a este respecto". Además, decía Althaus, analizaron el tráfico marítimo y vieron que en nuestra costa, principalmente, las carreras son semanales y consideraron que la tarifa era demasiado alta y la rebajaron. Puesto a votación el artículo propuesto por Montero y el sustitutorio, que al final fue aceptado, se levantó la sesión. El tema recién se vería nuevamente en setiembre de 1874.

En octubre de 1873, el ministro Freire dispuso que se presentasen a la Comisión Consultiva de Marina, "los planos en que se han marcado las situaciones de los faros que conviene establecer en la costa de la República, para que estudiando este asunto, emita un informe facultativo, y formule las bases para el establecimiento de esos faros, bien sea que esto se haga por cuenta del Gobierno, o por una empresa particular"³²⁰.

Un decreto supremo del 24 de febrero de 1874, aprobó el *Plan General de Faros y Luces de Puertos* con el texto siguiente:

"Apruébase el plan general presentado por el Ministerio de Guerra y Marina para el establecimiento de faros y luces de puerto en el litoral de la República, y en consecuencia se dispone que por ahora se proceda a la plantificación de los designados para Iquique, Punta de Coles, Islas de Palominos y Lobos de Afuera, para cuyo objeto la Junta Central de Ingenieros formará un presupuesto aproximado de lo que costará cada uno de ellos, sujetándose al ejecutar esa operación a las instrucciones que se le darán por separado y con toda la economía necesaria; gírense las órdenes del caso.- Regístrese-Rúbrica de S.E.- FREIRE"³²¹.

El ministro Freire, en su *Memoria* de 1874 al Congreso Ordinario, se refirió a dicho plan general, que en esta ocasión se resume como sigue:

- Tres faros de 2ª clase en: islas de Lobos, islas de Palominos, isla de San Gallán;
- Tres faros de 3ª clase en: islas de Hormigas, punta de Coles, Iquique;
- Quince faros de 4ª clase en: punta Malpelo, cabo Blanco, isla Foca, punta Falsa, Pacasmayo, islas de Guañape, Ferrol, Huarmey, punta de Infiernillos, punta de San Juan, punta de Chala, punta de Atico, isla de Islay, isla de Arica, punta de Pisagua;
- Tres faros de 5ª clase en: isla Mazorca, Cerro Azul, Pisco;
- Un faro de 6ª clase en: islas de Chincha.

En general estos faros eran de luz blanca o roja, fija o a destellos, visibles en sectores definidos o en todo el horizonte, con alcances que variaban de 10 millas para los de 5ª clase a 26 millas para los de 2ª clase.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

13 luces de puerto se ubicarían en: punta de Paita, San José, Eten, Huanchaco, Santa, Samanco, Casma, Supe, Huacho, Chancay, Callao (2), Tambo de Mora. En general, también de luz blanca o roja, a destellos o fijas, visibles en sectores definidos, con alcances de 10 a 16 millas.

El mismo 24 de febrero, el Ministro de Guerra y Marina, Freire, oficiaba a la Junta Central de Ingenieros dándole cuenta de la aprobación por S.E. el Presidente, del plan general de faros y luces, solicitándole un presupuesto aproximado de lo que costaría cada torre que habría de servir de soporte al faro, de fierro fundido o del material que conviniera, desde el punto de vista de la economía y seguridad. Asimismo, el Oficial Mayor de Marina, comandante Pardo de Zela, remitió al ingeniero Jorge Petrie, quien era también presidente de la junta citada, el mencionado plan solicitándole que su compañía presentase una propuesta por la construcción, instalación, conservación y servicio de esos faros por un tiempo determinado, y si la compañía estimaba poder realizar esta obra y tener a su cargo la administración y vigilancia de los faros que se iban a establecer, el Gobierno le pagaría una subvención anual³²². La proposición planteada a Petrie, sin embargo, era sólo por los cuatro faros siguientes:

Iquique (en la isla)

Faro de 3ª clase, luz blanca, con destellos prolongados de minuto en minuto, alcance 20 millas en 180 grados de horizonte del N al S por el O, catadióptrico o de lentes y reflectores metálicos.

Punta de Coles

Faro de 3ª clase, luz blanca fija, alcance 17 millas, en 225 grados de horizonte del N16O al S60E por el O, catadióptrico o de lentes y reflectores metálicos.

Palominos (isla)

Faro de 2ª clase, luz blanca con destellos de minuto en minuto, alcance 26 millas en todo el horizonte, dióptrico o de lentes.

Lobos de Afuera

Faro de 2ª clase, luz blanca con destellos de 30 en 30 segundos, alcance 26 millas en todo el horizonte, dióptricos o de lentes.

No se conoce la respuesta de Petrie, pero si podrá apreciarse que de los 25 faros y luces de puerto, a febrero de 1874 sólo se tenía en mente instalar cuatro.

Como se puede notar, uno de ellos se instalaría en los islotes Palominos, y para decidir en cual de ellos habría de erigirse la torre, el ministro Freire dio sus instrucciones complementándolas el Comandante General, en oficio a la Mayoría de Ordenes de marzo del mismo año, según el tenor que sigue:

“El señor General ministro del ramo dice a esta Comandancia General en oficio fecha de ayer, lo que sigue: Entre los faros que el Gobierno ha dispuesto establecer

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

en la costa de la República, se cuenta el que debe colocarse en una de las islas Palominos, que se halla al SO de la isla San Lorenzo; y la Junta de Ingenieros para formar el presupuesto que se le ha pedido, necesita saber la elevación a que se halla el punto en que convendrá instalarse el faro, para calcular la altura de la torre. Para obtener ese dato será conveniente que comisione VS. algunos jefes de la Armada que reconozcan e indiquen cual de las islas referidas es la que conviene para la colocación del faro y den la elevación sobre el nivel del mar, del punto en que debe instalarse.

Para dar el debido cumplimiento a la disposición suprema que antecede, esta Comandancia ha nombrado una junta compuesta de los comandantes del *Huáscar*, *Atabualpa* y *Manco Cápac*, que presidida por el primero de dichos jefes, deben constituirse en las indicadas islas, y después de practicar un prolijo reconocimiento de ellas, emitan el informe facultativo correspondiente, para cuyo efecto ordenará VS. se ponga a disposición del Presidente de la Junta, la lancha a vapor de la *Independencia*, todo el tiempo que sea necesario, haciendo llegar al conocimiento de los jefes que componen la referida Junta, cuanto se dispone en la presente comunicación. *DIEGO DE LA HAZA*³²³.

Algún inconveniente debió surgir, pues el mismo Comandante General de Marina nombra, en abril de 1874, otra comisión conformada por los jefes siguientes: Juan Raygada, Leopoldo Sánchez y Gregorio Miró Quesada, quienes al término de su trabajo presentaron el informe que se transcribe a continuación, por considerársele una buena descripción de los islotes Palominos y quizás el único reconocimiento de la primera isla, aparte de San Lorenzo, en donde muchos años después se instalaría un faro, y que a pesar del tiempo transcurrido siguió siempre presentando dificultades para desembarcar y reaprovisionar el faro.

“Llamados por el señor Comandante General con la comisión de reconocer los islotes Palominos a fin de saber cual de ellos es el más conveniente para la instalación de un faro, y verificado el reconocimiento determinar la altura sobre el nivel del mar del sitio elegido, hemos hecho dos viajes al grupo de islotes conocidos bajo el nombre de Palominos de Afuera, que son los situados más al oeste y por consiguiente sin disensión alguna los más apropiados para el objeto a que se les dedica. Infructuoso nuestro primer viaje, por haber sido imposible abordar ninguno de los islotes, a causa de las fuertes marejadas que quebraba en olas y rompían con violencia contra las rocas, aplazamos el reconocimiento para cuando se presentasen más favorables circunstancias. En esta primera tentativa, reinaba a nuestra salida del Callao, viento flojo del sur y la mar estaba un poco llana. El 1º del presente emprendimos nuestro segundo viaje, en ventolina del norte y mar tranquila, al doblar la isla del Frontón, encontramos marejada doble y al acercarnos a los islotes, notamos que aunque era peligroso el abordar, se podía intentar hacerlo, escogiendo el paraje en que el terreno tuviese menos declive y se perdiese en el mar casi a pique. Dimos al efecto vuelta a los islotes y desembarcamos con alguna dificultad en la parte norte del islote del centro del grupo, que es el más alto y el de mayor base y procedimos a la nivelación del terreno, sirviéndonos de un nivel de aire, y tomando por punto de partida, el término medio del ascenso y descenso del agua, en su movimiento de embate contra la roca. El

EL PODER NAVAL EN TIERRA

resultado de la nivelación es el siguiente: el extremo este, en donde hemos dejado clavado como señal una pala de remo, tiene 135 pies de altura, sobre el nivel del mar a media marea; en este sitio se podrá muy bien allanando un poco el terreno, obtener un área de 25 a 30 pies de diámetro, y si se instalase en él el faro, necesitaría colocarse este a una altura de 35 pies sobre el terreno, para que la luz no fuese interceptada por una pequeña meseta que se levanta a 132 pies de distancia al O, a la altura de 140 pies y por una piedra aislada próxima a dicha meseta, cuya elevación sobre el nivel del mar es de 148 pies, punto más alto de todo el islote. El lugar más adecuado para el faro es el espacio o meseta que tiene 140 pies de altura; con poco trabajo se puede obtener una base circular de 12 a 14 pies de diámetro y con poco costo levantar una torre o andamio en esqueleto, bien de madera o de hierro, de sólo 20 pies sobre el nivel del mar. Entre los dos lugares indicados el terreno se deprime algo hasta tener por término medio 130 pies de elevación, esta parte es ancha con suave declive hacia el norte y es muy a propósito para la construcción de una casa para el guarda del faro.

El faro instalado en los dos sitios descritos iluminaría a la distancia de 10 millas, un arco de horizonte de 260 grados, quedando oscurecido sólo un arco de 100 grados, correspondiendo el ángulo formado por los rayos de luz tangentes a la parte SO de la isla San Lorenzo y SE de la isla de Frontón.

A la distancia de 12 y 1/2 millas y con mayor radio, el arco de horizonte desde donde se distinguiese la luz del faro, sería de 230 grados y el arco oscurecido de 130 grados, comprendido entre la parte SO de San Lorenzo y punta Solar.

El faro proyectado convendría fuese de luz giratoria, eclipsándose por intervalos y de tal intensidad, que se viese por lo menos a 15 millas.

En conclusión debemos manifestar que el islote del centro de Palominos de Afuera, es el más a propósito para la instalación de un faro, que aunque no es abordable por botes en todas circunstancias, se puede sin embargo desembarcar en él, como lo hemos verificado, tomando todas las precauciones debidas y aun preparar un atracadero en la parte norte, que es la más abrigada, y cuyo fondo varía de 9 a 12 brazas, que el islote situado más al este de los de este grupo, tiene 115 pies de altura, como pudimos apreciarlo con el nivel, y que como complemento del faro que se proyecta, convendría establecer otro de menor intensidad en uno de los islotes del grupo de Pescadores.

Es cuanto tenemos el honor de informar en cumplimiento de la comisión que se nos ha encomendado. Callao, abril 8 de 1874.- JUAN JOSE RAYGADA, LEOPOLDO SANCHEZ, GREGORIO MIRO QUESADA³²⁴.

El ministro Freire en su *Memoria del Ramo de Marina al Congreso de 1874*, consignaba un breve recuento histórico sobre el tema de los faros, que concluía pidiendo se aprobase la ley pedida en el gobierno de Balta.

En la sesión de Congreso de setiembre 5 de 1874, Montero pidió, y fue aceptado, se diera preferente despacho al proyecto de establecimiento de faros que se había pasado en la Legislatura anterior para su revisión³²⁵.

El 21 de enero de 1875, se promulga la que podría considerarse como la primera ley de faros, que decía como sigue:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

“MANUEL PARDO. Presidente Constitucional de la República

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana

Considerando:

Que es necesario y urgente el establecimiento de faros en varios puntos de la costa del Perú.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1º. Vótese en el Presupuesto General la cantidad de 40,000 soles anuales para el establecimiento de faros en el litoral de la República.

Art. 2º.- Los buques de vela y vapores nacionales o extranjeros pagarán por derecho de faro, dos centavos de sol por cada tonelada de registro, cada vez que arriben a los puertos que tengan faro o se comuniquen con ellos. Los vapores pertenecientes a las líneas que hacen viajes regulares a las costas de la República, o recorran sus puertos con permiso del Supremo Gobierno, pagarán solamente medio centavo de sol por cada tonelada de registro.

Art. 3º.- Quedan exceptuados del pago de derechos de faros los buques de guerra extranjeros pertenecientes a las naciones amigas del Perú que otorguen igual concesión a los buques de guerra peruanos. Gozan de la misma exención los buques de vela menores de 50 toneladas, y todos los que entren de arribada forzosa a los puertos de la República.

Art. 4º.- El Poder Ejecutivo expedirá las instrucciones y reglamentos convenientes para la construcción y administración de los faros.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso, en Lima a diecinueve de enero de 1875.

FRANCISCO DE P. MUÑOZ, Presidente del Senado R. RIBEYRO, Vice-Presidente de la Cámara de Diputados PEDRO A. DEL SOLAR, Secretario del Senado EMILIO A. DEL SOLAR, Secretario de la Cámara de Diputados.

Por tanto:

Mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Casa de Gobierno en Lima, el día veintiuno de enero del año del Señor mil ochocientos setenta y cinco. MANUEL PARDO. NICOLAS FREIRE”³²⁶.

Como se puede apreciar del artículo 1º en el presupuesto se debía consignar una partida de 40,000 soles anuales; pero a partir del Bienio de 1877/1878. Del artículo 2º, se aprecia, también, que se creaba un “derecho de faro” de calidad constitucional, pues era el Congreso quien lo establecía.

El ministro Freire, nuevamente en su *Memoria* al Congreso de 1876, se refiere al aspecto de los faros, manifestando que merced a las gestiones del Ministro del Perú en Francia, se había conseguido que los señores Barbier y Fenestre de París, presentasen una propuesta por la instalación en cuatro años, de trece faros y doce luces de puerto, habiéndose negociado un contrato ascendente a 2'216,000 francos pagaderos en 10 años. Concluía diciendo que:

“Para el pago de los bonos que el Gobierno entregará a los contratistas se ha señalado una parte del derecho de tonelaje que pagan los buques mercantes en el

Callao; y mientras se comienza a cobrar el derecho de faros impuesto por la ley que he citado, que es la renta naturalmente llamada a cubrir el gasto ocasionado por la colocación de esas luces, os pido que votéis en el Presupuesto General de la República, la suma necesaria para la amortización mensual de los bonos que se han dado en pago a los contratistas”.

Se puede observar que el proyecto estaba financiado, inicialmente, con parte del derecho de tonelaje, y después con el rendimiento de un derecho de faros, creado por primera vez, pero que mientras no se cobrase, el Congreso debería aprobar una partida en el Presupuesto para el Bienio 1877-1878 que permitiera amortizar los bonos y tener, para 1880, la costa iluminada. Así, pues, el aspecto de factibilidad financiera, en el papel, estaba resuelto.

Por su parte, el Presidente Pardo, en la que fuera su última *Memoria al Congreso Ordinario*, leída en la sesión del 28 de julio de 1876, expresaba que:

“En virtud de vuestra especial autorización se ha contratado por mi Gobierno la erección de faros en nuestro litoral, de acuerdo con el plan general de alumbrado marítimo discutido y aprobado por la Comisión Consultiva del ramo. Esta contrata se ha celebrado en muy buenas condiciones con fabricantes acreditados por trabajos idénticos, debiendo completarse el alumbrado de nuestra costa, en el término de cuatro años”³²⁷.

Pero Grau en su *Memoria* de enero 2 de 1878, expresa que el plan general de faros y de luces no se había llevado a efecto. Sin embargo, hay que recordar que el plan tomaba cuatro años y sólo habían transcurrido dos, por lo que es pertinente señalar que por una resolución suprema de julio de 1878, se autorizaba al Prefecto de Tarapacá para que a través del encargado del faro de Iquique se comprara por la Caja Fiscal de su dependencia, el aceite de petróleo que se necesitaba para hacer la prueba de la luz, dando cuenta del gasto. Además, se disponía que continuase como guardián del faro don Francisco Pajes, en las mismas condiciones en que había estado sirviendo hasta tanto no se estableciera de una manera permanente el servicio del faro; y que luego de ser probado, se publicarían los avisos correspondientes³²⁸. Días después, en otra comunicación al mismo Prefecto, se le hacía saber que el Gobierno ya había nombrado a la comisión que debía recibir el faro, construido por el señor O.E. Melnott en la isla del puerto de Iquique³²⁹.

Después, cuando llega la guerra con Chile no hubo necesidad de obscurer la costa por razones de seguridad, pues si bien se instaló uno que otro faro, prácticamente nunca se alcanzó a iluminar la costa conforme el plan. Esa *Memoria* de Grau, más la revisión del *Derrotero* de García y García en su versión de 1870, hacen ver que con excepción de San Lorenzo y quizás de Iquique, a 1878 no habían más faros ni luces en toda la costa,

aunque durante el segundo semestre de ese año y durante 1879, se designaron comisiones para recepcionar los que iban siendo terminados. Sin embargo, lo manifestado por Tomas Caivano de que los chilenos se llevaron los faros de Tambo de Mora y de Paita³³⁰, debe investigarse.

El decreto supremo del 8 de febrero de 1876, por el que se aprobó la propuesta de los señores Barbier y Fenestre, de la cual el ministro Freire diera cuenta en su *Memoria al Congreso de 1876*, que ya se ha mencionado, y que cabe entender adecuaron su propuesta en particular la ubicación de los faros, a la respuesta que el mismo ministro cursara al de Relaciones Exteriores en octubre de 1874³³¹.

Todo indica que no se pidieron otras propuestas y la que se aprobó fue la francesa como queda indicado. El Ministro de Hacienda, de Izcue, solicitó al Escribano Público y de Hacienda don Claudio E. Suárez, asentase en el Registro de Escrituras Públicas, la correspondiente en que constase el decreto supremo del 8 de febrero de 1876, por el cual se aceptó la propuesta de los señores Barbier y Fenestre³³².

Como se ha visto, en San Lorenzo sólo había un faro que pertenecía a don Tadeo Terry. En una solicitud que el representante de la empresa de faros don L. Champeaux presentara al Ministerio de Hacienda, manifestaba que don Tadeo Terry les había informado que él era el propietario del faro y que tenía una concesión por 30 años que se cumplirían en 1886. Ante esto, Champeaux consideraba que al colocar el faro nuevo de acuerdo al contrato del 8 de febrero de 1876, Terry podría reclamar daños y perjuicios. Por lo tanto, pedía al despacho de Hacienda se le diese información sobre este asunto. Al respecto, se pidió información al Comandante General de Marina, pero se ignora la respuesta³³³.

Como en el segundo semestre de 1878 estuviese en ejecución la instalación de los faros contratados, por el Ministerio de Hacienda se promulgó una resolución que reglamentaba el servicio de faros, así como la administración de sus productos. Contemplaba la conformación de una comisión que estaría integrada por el capitán de navío don Amaro G. Tizón, que la presidiría, el capitán de fragata don Carlos Arrieta, que a la sazón era Jefe de la Sección del guano en la Dirección de Rentas, del Comandante del Resguardo de la Aduana del Callao, don Jeconías Sáenz, y del capitán de corbeta don Arístides Aljovín, quien actuaría de vocal³³⁴.

Esta resolución fue transcrita al Ministro de Guerra y Marina, del Solar, quien al acusar recibo al Ministro de Hacienda le hacía saber haber dispuesto lo conveniente para que el Comandante General de Marina hiciera conocer su contenido a los comandantes Tizón y Aljovín³³⁵.

En otra oportunidad, y habiendo terminado la casa contratista de construir e instalar el faro de Pisco, correspondía efectuar su prueba y, a ese



PLAN GENERAL DE FAROS Y LUCES DE PUERTO

1876

SEGUN CONTRATO DEL 18 DE FEBRERO DE 1876, SUSCRITO ENTRE EL GOBIERNO PERUANO Y LA CASA BARBIER Y FENESTRE, DE FRANCIA
 ARCHIVO HISTORICO DE MARINA

- Tumbes, faro, luz blanca a destellos, 17 millas.
- Paita, luz blanca fija de puerto, 6 millas.
- Isla de Foca, faro, luz roja fija, 13 millas.
- Isla de Lobos de Afuera, faro, luz blanca a destellos, 26 millas.
- San José, luz blanca fija de puerto, 6 millas.
- Eten, luz roja fija de puerto, 6 millas.
- Pacasmayo, faro, luz blanca a destellos, 17 millas.
- Salaverry, luz roja fija de puerto, 6 millas.
- Guañape, luz blanca fija de puerto, 6 millas.
- Ferrol, luz roja fija de puerto, 6 millas.
- Samanco, luz blanca fija de puerto, 6 millas.
- Casma, luz roja fija de puerto, 6 millas.
- Huacho, luz roja fija de puerto, 6 millas.
- Isla Mazorca, faro, luz blanca fija, 10 millas.
- Isla Hormigas, faro, luz blanca fija, 20 millas.
- Callao, luz verde de dirección (Pta. Galera en isla San Lorenzo).
- Isla Palomino, faro, luz blanca a destellos, 26 millas.
- Tambo de Mora, luz roja fija de puerto, 6 millas.
- Pisco, luz blanca de dirección.
- Isla San Gallán, faro, luz blanca con destellos rojos, 26 millas.
- San Juan, faro, luz blanca a destellos, 17 millas.
- Islay, faro, luz blanca fija, 15 millas.
- Punta Coles, faro, luz blanca a destellos, 20 millas.
- Arica, faro, luz blanca a destellos, 17 millas.
- Iquique, faro, luz blanca fija, 20 millas.

LUCES

- ROJA
- BLANCA

objeto, el Administrador de la Aduana solicitó al Ministro de Hacienda, con fecha 28 de enero de 1879, se suministrara una nave para que embarcara en ella la comisión de reconocimiento y recepción del faro. Al respecto, el Ministro le hacía saber haberse dispuesto que uno de los buques de la Armada que saliera para el sur, recalase en ese puerto y embarcara a la comisión a los fines de cumplir con su encargo³³⁶. En efecto, en marzo, el Comandante General informaba al Ministro de Hacienda haber dispuesto que el primer buque que saliera al sur, prestase el apoyo requerido³³⁷.

Estando terminado y listo el faro que debía instalarse en San Lorenzo, según comunicara el representante al Ministro de Hacienda, éste comunicaba al de Guerra y Marina, en marzo de 1879, que se había nombrado una comisión para determinar el lugar de su colocación, compuesta por el Comandante del Resguardo del Callao, el ingeniero Teodoro Elmore, y un Jefe de Marina, el cual debía ser designado por dicho ministerio³³⁸.

La guerra no detuvo el programa de instalación de faros pues, al estar por un decreto supremo promulgado el 29 de agosto de 1879, que se transcribiera al Administrador de la Aduana de Eten, se había nombrado una comisión que debía determinar el sitio donde debía colocarse el faro de punta Eten, conformada por el teniente del Resguardo y el capitán de puerto, quienes junto con el ingeniero de la empresa constructora determinarían el lugar de su instalación³³⁹.

Con relación al faro de Paita, el Ministro de Hacienda transcribía al Prefecto de Piura, en febrero de 1880, el decreto supremo promulgado el 17 de ese mes, autorizando que el faro se colocara en el lugar denominado punta de Centinela, y que el sueldo que devengaría el encargado de su vigilancia, fuese de dos libras esterlinas mensuales³⁴⁰. Como se puede apreciar, a 1880 estuvieron instalados no más de siete faros y luces.

En el croquis que se acompaña, se ha materializado el buen deseo de tener iluminada la costa para 1880. Ello, sin embargo, recién se lograría bien entrado el siglo XX.

F. LOS NUMEROS EN LOS PRESUPUESTOS DE MARINA

El Presupuesto General de la República, como es sabido, es el medio, instrumento o herramienta, por el cual el Estado supone de antemano, los ingresos que se obtendrán de diversas fuentes e, igualmente, los egresos que permitan la ejecución de la Política General del Estado para el logro de determinados objetivos señalados en la Constitución y en las leyes, así como el de aquellos otros que determine el Ejecutivo como contribuyentes al bienestar y seguridad de la nación, y que muy bien pueden leerse,

en la mayoría de las veces, en los mensajes de los Presidentes y Memorias de los Ministros, al Congreso. El Presupuesto, obviamente, incorporaba los egresos en que incurrirían los otros dos Poderes del Estado: Legislativo y Judicial.

Está claro que los egresos en que se espera incurrir no deben exceder los ingresos que se supone se recabarán durante la vigencia del Presupuesto, acorde con el principio universal de que los egresos no deben superar a los ingresos, so pena de incurrir en déficits que, sistemáticamente generados, llevan a graves situaciones de crisis generalizada con efectos precisamente negativos en la búsqueda del bienestar y seguridad de la nación. Esta parece haber sido la tónica general en el período analizado y, en general, en los años de existencia de la República. Un presupuesto, en efecto, no consiste en una larga lista de buenos deseos que, por no cumplirse, causan malestar y frustración en las esperanzas del pueblo a corto, mediano y largo plazo.

Lo que se conoce como Política General del Estado, no es otra cosa que un conjunto de políticas o cursos de acción para producir determinados efectos, que se llaman objetivos, y que si así sucede, ese objetivo y política habrán satisfecho la primera y gran prueba de toda decisión: la de adaptabilidad. Ese listado de políticas puede convertirse en simples buenos deseos si, para ejecutarlos, no se satisface una segunda prueba, aquella de la factibilidad o posibilidad, esto es, que se cuente con los medios económicos, humanos y materiales, lo que se concreta, precisamente, en el presupuesto.

Una tercera prueba, que no aparece en la ley de presupuesto, pero que si debe practicarse en los respectivos niveles de decisión, es aquella denominada como de aceptabilidad, es decir, la aceptación del costo de las consecuencias por adoptar o no, determinadas políticas, evaluando dentro de lo posible, las pérdidas, las ganancias, las ventajas, las desventajas, etc. De esta última prueba nos da cuenta, generalmente la historia, con el recuento de los éxitos o fracasos.

Así, pues, dentro de esta mecánica, el Ejecutivo no debe hacer suposiciones o hipótesis de ingresos, que la mayor parte de las veces los ve desde una óptica fiscal, ni de objetivos que de antemano sabe que no podrán realizarse por falta de medios. Por ello, está el Legislativo, que ve además por los ojos de la ciudadanía, generadora del ingreso y beneficiaria del logro de los objetivos de bienestar y seguridad.

Es, entonces, en el Legislativo, en donde los representantes del pueblo, concilian con el Ejecutivo, debaten y votan el Presupuesto General de la República, que por simplicidad se dirá que tiene dos grandes rubros: gastos e inversiones.

No corresponde a la naturaleza de este trabajo analizar los presupuestos del período para determinar si ellos satisficieron lo anteriormente dicho, que parece muy filosófico, excepto para resaltar los crecientes déficits con los funestos efectos que todos conocen. Correspondería, en todo caso, analizar los asuntos de la defensa nacional y dentro de ellos, específicamente los del Ramo de Marina, pero sin dejar de señalar en su oportunidad, su íntima relación respecto a la política de seguridad nacional.

Una consideración más. Los egresos presupuestales en que incurría la fuerza pública, compuesta en ese entonces por la Guardia Nacional, el Ejército y la Armada, tenían por objeto, según el artículo 120 de la Constitución de 1860, "asegurar los derechos de la Nación en el exterior; y la ejecución de las leyes y el orden en el interior". El artículo 2º de la misma, señalaba que la Nación "es libre e independiente, y no puede celebrar pacto que se oponga a su independencia o integridad, o que afecte de algún modo su soberanía", cuyo ejercicio se encomendaba, según el artículo 3º, a los funcionarios que la misma Constitución establecía. Como se puede apreciar, para asegurar los derechos de la Nación tenía que existir una política exterior compatible con la política militar, esto es, seguridad nacional, lo cual constituía y sigue constituyendo, gasto, al igual que sucede con cualquier empresa privada o persona natural, en cuanto a que el gasto que realicen en equipos y personal de seguridad, no constituyen inversión.

A cambio de ese gasto en fuerza pública y en armonía con la política exterior, la Nación debía tener asegurada en términos de hoy, su independencia, integridad territorial y soberanía. Pero además, en caso de guerra, proteger el tráfico naviero que transportaba todo lo necesario para que la Nación subsistiera, en aquella época el 100% y hoy el 90%, y se movilizaran la tropas y suministros, con seguridad, al lugar que señalaran los planes de guerra. Esta era una garantía que le correspondía asumir exclusivamente a la Marina, con una especial connotación en el período de que se trata, al no existir vías longitudinales en el litoral y ser altamente dependiente del comercio exterior, en términos generales. Todo ello quedaría confirmado dolorosamente en poco tiempo, con la guerra de 1879, más que en los conflictos anteriores.

Pocos años antes, durante la Legislatura Extraordinaria de 1873, en la sesión del 20 de febrero, el diputado Modesto Basadre, al emitir su opinión sobre el proyecto de presupuesto para la fuerza pública para el bienio de 1873 y 1874, expresaba que eran "cifras espantosas y alarmantes a que asciende hoy los presupuestos de Guerra y Marina, señalando:

Guerra	5'276,782.56	soles al año
Marina	2'309,372.15	id.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	7'586,154.71	id.
Aumento de sueldos de 25%	1'000,000.00	id.

17'000,000.00 al bienio; pero

esto deja sólo 10 millones según las partidas ya aprobadas para todos los otros ramos de la administración pública³⁴¹.

El presupuesto del Ramo de Marina se debatió durante varios días y, finalmente, el 28 de abril el Congreso Extraordinario aprobó el Presupuesto General de República para el bienio de 1873/1874, promulgando el Ejecutivo el 1º de mayo la ley correspondiente. En ella, los montos votados para el Pliego 5º, Ministerio de Guerra y Marina, fueron como sigue:

Ramo de Guerra	10'654,460.32 soles
Ramo de Marina	8'260,963.50 soles
Total Pliego 5º	18'915,423.82 soles

En el Ramo de Marina se incluían los tan mentados 4 millones de soles para la adquisición de blindados, pero si se les descuentan quedaban para dicho Ramo 4'260,963.50 soles, incluido el aumento de 25%, resultando así un 7.7% inferior a aquel del que se quejaba Basadre.

Se puede afirmar, sin lugar a dudas, que el presupuesto del Ramo de Marina, fue el único en la historia que alcanzara el 77.5% de aquel del Ramo de Guerra, pero descontando los 4 millones consabidos, era como casi siempre, alrededor del 40% del Ramo de Guerra.

Por otro lado, el Pliego 5º alcanzó, en esta oportunidad, por única vez, el 68.1% del Presupuesto General de la República, pero descontando otra vez los 4 millones, esa proporción se reducía a 31.7%, igualmente alta.

Era una paradoja, sin embargo, que esas cifras "espantosas y alarman-tes", fuesen más tarde insignificantes, comparadas con la indemnización que el Perú pagó a Chile, equivalente al presupuesto de 148 años!, según Maúrtua.

Más tarde, en la sesión del Congreso Extraordinario del 20 de febrero de 1875, mientras el diputado Luna, expresaba su esperanza de que en la próxima legislatura ordinaria se redujeran los gastos de Guerra y Marina, fue interrumpido por el diputado don J.M. Gonzales al señalar éste, que tales gastos altos eran "para que no se hagan revoluciones en Cajamarca". El diputado Luna, continuando dijo: "Pues si se mantiene un alto presupuesto para los ramos de guerra y marina, para que no hagan revolución los pueblos, véndase el guano y distribúyase completamente entre los revolucionarios y entre los del poder, a beneficio de los que manejan la cosa pública. Pero será éste el remedio o el indicado por el señor Gonzales? Parece que no. El medio único de evitarlas, que no se repitan, es que no tengamos Gobiernos revolucionarios. Cuando los mandatarios se sobrepo-

nen a las leyes, faltan a sus juramentos y se hacen absolutos, son verdaderos revolucionarios y más temibles que los pueblos que se levantan para reconquistar sus derechos³⁴². Cuantos conceptos válidos hay vertidos en los Diarios de los Debates de las Cámaras Legislativas, que una mala costumbre ha eliminado desde hace ya varias décadas.

La Constitución de 1860, como se ha visto, señalaba que era responsabilidad de la fuerza pública, asegurar el orden interior, en esencia, garantizar la democracia republicana, y con ello la libertad del pueblo contra cualquier tipo de tiranía, que buscasen imponer los civiles, o los militares, o ambos en conjunto.

La garantía de seguridad, o póliza de seguro, se contrata en previsión de riesgos, que una vez determinados, se decide contra cuales conviene asegurarse. Pero los riesgos a que se enfrenta un Estado, que se pueden convertir en amenazas a todos esos mandatos de la Constitución, son de tal envergadura y afectan a la población tan profundamente, que requieren se suscriba la póliza de seguro desde la época de paz, mediante la formación y sostenimiento de fuerzas armadas cuya naturaleza, composición y magnitud permitan enfrentar, con éxito, los riesgos convertidos en amenazas, si la política exterior no se la conduce con habilidad. Todo ello, obviamente, como resultado del análisis de los objetivos de seguridad. Por todas estas razones, ayer como siempre, el gasto en fuerzas armadas es y será una previsión insoslayable.

Cabe recordar que este período se enmarca dentro de una situación de guerra. En efecto, la guerra con España había terminado de hecho, pero no jurídicamente. Ello sólo se alcanzaría en el curso de 1879. Esa guerra obligó a gastar en medios navales, tema que ya ha sido tratado.

Al retirarse la escuadra española, súbitamente el país se encuentra, aparentemente, en una situación de seguridad excesiva con respecto a los vecinos. Esta situación genera determinadas decisiones, como el desarme de los principales buques de la Escuadra, tema que se trata en el capítulo VII, así como sus efectos en el alistamiento, que se vieron en el capítulo IV del volumen 2.

El orden institucional estuvo amenazado varias veces, pero se mantuvo merced a la lealtad de la fuerza pública al Poder Constitucional.

La crisis fiscal, es decir, aquellos déficits sucesivamente generados, no permitían mantener un estado de alistamiento, o incrementar adecuada y oportunamente los medios navales, precisamente en los años en que se determinara el riesgo de la política de conquista del litoral boliviano por Chile y, para garantizar al vecino su integridad territorial, se firma un tratado defensivo que convierte el riesgo de Bolivia en amenaza a la del Perú, que se vuelve irreversible.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Los presupuestos del Ramo de Marina en el período, sin embargo, consideraron el buen deseo de adquirir blindados, que sólo dura un bienio, y mantener dotados los buques, en el papel, casi con tripulaciones de guerra, incrementando innecesariamente el presupuesto de personal. Los análisis comparativos que siguen, permitirán obtener un panorama claro de la evolución del gasto en la Marina durante el período, amén, de otras consideraciones, relacionándolos con otros asuntos desarrollados en el presente Tomo IX.

En el capítulo VII de este volumen se muestra la evolución del Presupuesto General de la República y aquella de los Ramos de Guerra y Marina, a objeto de resaltar su relación con aspectos de la defensa nacional, y como participó la Marina en dicha distribución.

En esta parte, empero, se enfocará el aspecto presupuestal desde la perspectiva propia de la administración naval. Es bueno recordar, en este momento, que en la época de que se trata, los presupuestos eran de naturaleza bienal y, por ello, se verán los de los bienios siguientes:

Período Balta: 1869/1870 y 1871/1872

Período Pardo: 1873/1874 y 1875/1876

Cabe mencionar, igualmente, que de acuerdo a la Constitución de 1860, vigente en aquella época, el Poder Ejecutivo debía remitir a la Legislatura Ordinaria, que se instalaba cada dos años en el mes de julio, el proyecto de presupuesto para el bienio siguiente, con el objeto de que fuera analizado, debatido y votado, para su posterior promulgación por el Presidente de la República. Este procedimiento se interrumpió dos veces. Una con respecto al de 1871/1872, pues las Cámaras entraron en receso en diciembre de 1870, habiendo alcanzado a aprobar, sólo parcialmente, el pliego de ingresos. Por esta razón, el Ejecutivo promulga, en enero 10 de 1871, una resolución por la cual los 58'982,851 (sic) soles que se habían calculado como ingresos para el bienio de 1871 y 1872, se distribuirían proporcionalmente en venticuatro meses, a razón de 2'457,618.90 soles (sic), según la asignación que sigue:

Ministerio de Relaciones Exteriores	17,043.45	soles
Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas	269,166.85	id.
Ministerio de Justicia, Culto, Instrucción y Beneficencia	193,013.88	id.
Ministerio de Guerra y Marina	478,349.59	id.
Ministerio de Hacienda y Comercio	1'500,000.00	id.

Sobre esas asignaciones, los ministerios podían girar mensualmente, siguiendo en su distribución el presupuesto del bienio 1869 y 1870, de-

biéndose mantener esta medida hasta la expedición del nuevo presupuesto. De las cifras expuestas, se podrá apreciar que la participación del Ministerio de Guerra y Marina era del 19.5% del total mensual³⁴³, en el papel.

En sesión del 30 de enero de 1871, el Senado había aprobado una Proposición, ante repetidos pedidos de la Cámara de Diputados, por la cual reconocía y declaraba que el examen, discusión y revisión del proyecto de presupuesto que debería regir en el bienio de 1871/72, era materialmente imposible por falta de tiempo, visto que no se había convocado a una Legislatura Extraordinaria³⁴⁴. Todo indica que dicha razón era aceptable, pues en la sesión de Congreso del 23 de noviembre de 1870, se daba cuenta de haberse recibido del Ministerio de Hacienda y Comercio, el presupuesto del Ministerio de Guerra y Marina, ascendente a 15'000,000 de soles³⁴⁵, que estaría evidenciando la inclusión de 4 millones para blindados finalmente no aprobados.

El 5 de febrero de 1871, al no existir técnicamente un Presupuesto, el Ejecutivo promulga un decreto supremo por el cual los egresos serían los mismos que los del bienio anterior, hasta alcanzar aquellos aprobados por las Cámaras, según se acaba de comentar. Además, los ministros aplicarían esos fondos en base al proyecto de presupuesto remitido a ambas Cámaras, debiendo realizar economías. Asimismo, disponía confeccionar un presupuesto, el cual sería discutido y aprobado en Consejo de Ministros, después de lo cual el Presupuesto General de la República, tendría igual fuerza e impondría "la misma responsabilidad en su ejecución, que si hubiese sido expedido por el Congreso"³⁴⁶. En realidad, no se ha llegado a precisar como se desarrolló el presupuesto del bienio 1871/72 en el Ramo de Marina, pues la marcha administrativa del Estado se vio perturbada con la revolución de los Gutiérrez.

Por otro lado, en agosto 4 de 1871, siendo Ministro de Hacienda y Comercio, el capitán de navío don Camilo N. Carrillo, se promulga un decreto supremo a objeto de efectuar economías mediante el control de los gastos extraordinarios, que decía como sigue:

"1º.- No se hará ni se decretarán por los Ministerios del Estado, gasto alguno extraordinario sin previo acuerdo con el Ministro de Hacienda y Comercio.

2º.- En toda orden de pago que se expidan por los Ministerios se citará la ley o decreto en que se funda el gasto. El Ministro de Estado en el Despacho de Hacienda y Comercio queda encargado del cumplimiento de este decreto"³⁴⁷.

La formación del presupuesto del Ramo de Marina se realizaba, internamente, por parte de los dependencias y buques, según instrucciones recibidas del Ministerio de Guerra y Marina, luego de lo cual eran remitidos a dicho ministerio. Cabe anotar, sin embargo, que en el seno de la institución naval, no existía órgano alguno que analizara y consolidara los diversos

proyectos. Llegados éstos al ministerio, eran evaluados, consolidados y remitidos al Ministerio de Hacienda y Comercio, y luego de aprobado por el Ejecutivo, remitidos al Congreso, como se ha dicho.

Resulta interesante resaltar, por ejemplo, la coordinación oportuna para la preparación del presupuesto para el Bienio de 1873/1874, pues en octubre de 1871, el Director de Contabilidad y Crédito del Ministerio de Hacienda, solicitaba al Oficial Mayor del de Guerra y Marina, se le enviasen los datos respectivos del gasto del ministerio en los diferentes departamentos, recomendando su remisión a la mayor brevedad³⁴⁸.

Posteriormente, en los primeros días de julio de 1872, el mismo Director, a objeto de cumplir con una resolución suprema del 6 de junio de ese año, invitaba al Oficial Mayor del Ramo de Marina, a que concurriese el viernes 5 a las ocho de la noche al local de esa Dirección para acordar el Proyecto de Presupuesto del Ramo de Marina que habría de presentarse al próximo Congreso, invitación cordialmente aceptada por dicho jefe³⁴⁹, con un sentido encomiable del deber. A los pocos días se producía la revolución de los Gutiérrez, marcando con ello la segunda interrupción del proceso presupuestal, pues a fin de julio debía instalarse la Legislatura Ordinaria con el nuevo Gobierno de don Manuel Pardo, que debatiría el proyecto de presupuesto que el Gobierno de Balta no alcanzó a presentar. Así, el debate sobre este aspecto se postergó, promulgándose la ley para el bienio recién el 28 de abril de 1873.

En abril de 1870, el Comandante General de Marina, remite al Ministro del Ramo, el proyecto de presupuesto para el bienio de 1871/1872, correspondiente a la Comandancia General de Marina, Mayoría de Ordenes del Departamento, Arsenal, Capitanía de puerto del Callao, y Comandancia Principal de los Tercios Navales. En su oficio, manifestaba que de acuerdo a las instrucciones recibidas, "se había formado tomando por base el presupuesto vigente", pero indicando las reformas que demandaban las necesidades del servicio, y que se juzgaba imprescindible atender³⁵⁰.

Entre los documentos que corrían adjuntos a dicho oficio, no se han encontrado los proyectos de los tres primeros, más si los de los otros dos organismos. Así, el capitán de navío don José María García, en su proyecto sobre los Tercios Navales, proponía aumentar la planta de personal de dos a cuatro, pues el buen servicio así lo requería, más un pequeño aumento de dos soles al bienio para la adquisición de libros para los ocho tercios navales, pues "las matrículas de mar deben llevarse con la exactitud que corresponde".

El capitán de navío don Manuel Palacios, capitán de puerto del Callao, también proponía un aumento de personal de 28 a 47, para responder así a la mayor demanda de servicios. En este caso, el aumento propuesto, en

soles, era del orden de 94%. El comandante Palacios aprovechó para insistir en la atención de necesidades urgentes, de orden material, para la Capitanía.

Siendo ya Ministro de Guerra y Marina el general Medina, remite en octubre de 1872 al de Hacienda y Comercio, el proyecto de presupuesto del Ramo de Marina para el bienio de 1873 y 1874, para su trámite correspondiente³⁵¹. Con relación a los sueldos, decía que a pesar de haberse dado el 21 de marzo de 1872 un decreto de reajustes, en el proyecto estaban arreglados conforme al presupuesto de 1869.

El términos generales, el proyecto difería de aquel del bienio de 1869/70 en 579,379.06 soles, resultado de varias causas, como el incremento de los dos monitores, y los transportes *Pachitea* y *Marañón*. Que, además, el presupuesto se había incrementado con la inclusión de los transportes *Chalaco* y *Meteoro*, devueltos por la Compañía Marítima Nacional, que ya no existía, y de la barca *Nereida* y la cisterna *Urcos*, construida en Estados Unidos para el suministro de agua a los buques, y evitar el significativo gasto por fletamento de ese tipo de embarcaciones. Excepto los transportes *Chalaco* y *Mayro*, a los demás transportes se les consideraba una dotación de pontones.

Respecto a la fragata *Apurímac*, decía el ministro, que si se pretendiera conservarla armada, ello demandaría reparaciones de consideración, pero como se la iba a destinar para escuela práctica de aprendices se obtendría, más bien, una economía de 75,000 soles anuales, amén de las ventajas que ello significaba para la formación de una marinería nacional.

Refiriéndose al Apostadero de Puno, resaltaba la recepción de los vapores *Yavari* y *Yapurá*, el primero de los cuales “surca actualmente las aguas del lago Titicaca, el segundo terminará en breve de armarse”. Mencionaba que se habían consignado fondos para dragar el canal Esteves, de manera de facilitar el paso entre la bahía de Puno y el lago principal, así como para la reparación de los almacenes y muelle, este último debilitado en la parte en donde se armaron los buques.

Al referirse al Departamento Fluvial de Loreto, señalaba la incorporación del vapor *Tambo*, construido en Estados Unidos en 1870, para explorar los afluentes del río Amazonas.

También mencionaba, que se habían asignado dotaciones a las Capitanías de Mollendo, Ancón, Chimbote, Salaverry y Eten, abiertos al comercio con ocasión de los ferrocarriles construidos y de nuevas necesidades del servicio, como las islas de Guañape.

Respecto al sueldo de los marineros, decía Medina, haberse considerado el “haber verdadero que corresponde a la clase de marineros a quienes, en vez de 16 soles por cada uno, se les señaló en 1869 igual número de

pesos sin que tal procedimiento esté en relación con los sueldos asignados a los demás individuos de mar”.

Refería también, que las cañoneras en construcción quedarían terminadas en un plazo de 8 a 10 meses, por lo cual se había incluido en el proyecto la suma necesaria para atender los gastos que exigía su conducción al Perú, como su sostenimiento hasta la terminación del bienio de 1873 y 1874. Sin embargo, las cañoneras recién llegarían a comienzos de 1875.

Manifestaba, igualmente, que en el presupuesto de 1871 y 1872, no se consideraron las pensiones de montepío, retiro e invalidez en el Ramo de Marina, sino en el de Guerra, lo cual se había corregido en el proyecto remitido.

Finalmente, concluía Medina, que el “actual proyecto contiene los gastos indispensables del Ramo calculados con la posible economía, habiéndose hecho rebajas de consideración en diversas partidas y suprimiéndose otras que se han conceptualado innecesarias”.

Al debatirse en el Congreso el pliego de Marina para el bienio de 1873/1874, el Ministro de Guerra y Marina, ante pedidos de las comisiones respectivas de las Cámaras, contestaba defendiendo el presupuesto presentado. Es así como, en marzo de 1873, justificaba ante la Comisión de Presupuesto de la Cámara de Senadores la proposición que hiciera el diputado Manzanares para asignar, por una vez, la suma de 10,000 soles para libros y aparatos necesarios para la enseñanza de las ciencias que se cursaban en la Escuela Naval, recalcando la necesidad de equipos y ayudas visuales.

Una revisión del presupuesto para el bienio 1873/1874, indica que tal partida de 10,000 soles fue específicamente aprobada por el Congreso.

En junio de 1874, el ministro Freire remite al de Hacienda, el Proyecto de Presupuesto del Ramo de Marina para el Bienio de 1875/1876, manifestando que éste excedía al del bienio anterior en 372,479.60 soles, apesar de los esfuerzos hechos para su eliminación, pero que había sido imposible pues, eran indispensables para atender partidas que describía como sigue:

“Para las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*; para aumento en el precio de las raciones; para las calderas de la *Independencia* y su colocación a bordo; para aumento de pensiones de indefinida; para aumento de pensiones de montepío; para carena de buques; para la Escuela Preparatoria.

Como de todas estas partidas aumentadas ninguna puede ser suprimida, porque son todas ellas absolutamente necesarias me he visto en la necesidad de hacerlas consignar en el proyecto adjunto y espero que el próximo Congreso las votará, dejando al Gobierno en libertad de hacer sobre ellas las economías posibles. *NICOLAS FREIRE*”³⁵².

En la sesión del 2 de abril de 1875 de la Cámara de Diputados, durante el Congreso Extraordinario, se dio cuenta de la remisión por el Senado, para

EL PODER NAVAL EN TIERRA

su revisión, de los pliegos ordinario y extraordinario del Ramo de Marina³⁵³. En otra sesión del 22 del mismo mes, se debatió en Diputados el dictamen sobre el pliego de guerra y marina, venida del Senado, pidiendo su aceptación, con modificaciones que importaban un aumento de 241,854.41 soles al año. El cuadro que sigue da las diferencias:

Presupuesto aprobado	Diputados	Senadores	Aumento
Guerra	9'770,678.54	10'026,383.86	255,705.32
Marina	4'400,000.00	4'628,003.50	228,003.50
	14'170,678.54	14'654,387.36	483,708.82

Al día siguiente, se aprobaba el dictamen de la Comisión sobre el presupuesto de Guerra y Marina³⁵⁴. Cabe resaltar que el Presidente de la Cámara de Diputados era don Mariano Ignacio Prado. Igualmente, que en este presupuesto ya no se consideraba partida para adquisición de blindados. El Presupuesto General de la República para el Bienio de 1875/1876 fue aprobado por el Congreso Extraordinario el 16 de junio de 1875³⁵⁵, y promulgado por el Ejecutivo el 25 del mismo mes y año.

En setiembre de 1875, el Comandante General de Marina remitía al ministro, una relación de los ajustamientos de sueldos de los buques de la Escuadra y dependencias de Marina, correspondientes al mes de agosto de 1875, información que fuera suministrada, a su vez, por la Caja Fiscal del Callao³⁵⁶. Esa relación comparaba lo que dicha Caja abonaba según listas de Revista con lo aprobado en el presupuesto. De dicha comparación se aprecia un menor gasto aproximado, para el Fisco, del orden de 2% en ese mes. Pero considerando sólo la flota de combate ese menor gasto en sueldos alcanzaba a un 26% indicativo de la continuación del estado de desarme en personal. Por el contrario, según la Caja Fiscal, los sueldos de las escuelas y capitanías, superaban lo presupuestado. La *Independencia* era la más afectada con 33%.

En la relación de organismos aparece una Junta de Reconocimiento, que tenía por objeto inspeccionar sólo los buques cargados de guano, para verificar los calados y las condiciones de la carga que se exportaba. La designación de oficiales de Marina a esta Junta, había sido objeto de algunas discrepancias entre el Ministro de Guerra y Marina, y el Ministro de Hacienda, en la época de Piérola. Tanto en los presupuestos de 1869/70 y 1873/74 las partidas para esta Junta habían estado consideradas en el Pliego del Ramo de Marina por montos anuales de 13,016.10 y 10,730.50 soles, respectivamente, pero su trabajo lo desempeñaba a órdenes del Ministro de Hacienda. En el presupuesto de 1875/76, aparece considerada en el Pliego del Ministerio de Hacienda y Comercio por un monto anual de 14,619.60 soles, para abonar sueldos a un capitán de navío en su calidad

de Presidente, dos capitanes de fragata y dos de corbeta como vocales, un capitán de corbeta secretario, un amanuense archivero, un segundo calafate, seis marineros, más racionamiento para estos dos últimos, gastos de escritorio, compra de libros, medidas y útiles para reconocimiento de buques. Sea propicia la ocasión para referir que las averías que pudieran sufrir los buques guaneros que arribasen a Valparaíso, eran evaluadas por un Inspector, quien a estar por una comunicación que en marzo de 1872 cursara el Ministro de Relaciones Exteriores, don José Loayza, al Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Chile, don Ignacio Noboa, en la que le daba cuenta de una resolución de fecha 21 de marzo de ese año, por la que se renovaba el contrato al capitán de navío don Patricio Lynch de la marina chilena, con el haber de 1,000 soles al año, y una duración que juzgara por conveniente³⁵⁷. Las cosas del destino, años más tarde, Lynch recorrería la costa y sierra peruana, destruyendo todo a su paso, cual un Atila. Una comparación de los presupuestos bienales entre 1869 y 1876 correspondiente a las dependencias del Departamento Marítimo del Callao, indica que el gasto aumentó en casi 30%, pero en un 82% aquel de la Comandancia General de Marina.

Otra comparación en el mismo período, relativo a los presupuestos de sueldos y raciones de todas las unidades navales en el departamento, indica que el gasto creció en un 14%; pero si sólo se considera la flota de combate, tal crecimiento fue del 73%, habida cuenta que se debió fundamentalmente al incremento de dos monitores y dos cañoneras. En cuanto a los blindados y monitores, el gasto del *Huáscar* fue el que experimentase menor crecimiento presupuestal, 9.2% en 8 años.

El asunto de los sueldos es, y será siempre, interesante. Por ello. se estima oportuno presentar una comparación entre diversos funcionarios y los jefes de Marina, que permita tener una idea de su nivel económico. El cuadro que sigue, ofrece esas cifras mensuales, en soles:

	1869/70	1871/72	1873/74	1875/76
Presidente de la República ⁽¹⁾	2,666.66	sin datos	2,666.66	2,666.66
Ministro de Estado	462.33		577.92	577.92
Senador por Lima ⁽²⁾	240.00		300.00	300.00
Diputado por Lima ⁽²⁾	240.00		300.00	300.00
Vocal Corte Suprema	400.00		400.00	500.00
Vocal Corte Superior-Lima ⁽³⁾	266.66		266.66	333.33
Prefecto de Lima ⁽³⁾	333.33		416.66	416.66
Director de Ministerio	266.66		266.66	266.66
Administrador Aduana-Callao ⁽⁴⁾	400.00		400.00	480.00
Contralmirante	280.00		280.00	350.00
Capitán de navío	224.00		224.00	280.00
Capitán de fragata	160.00		160.00	200.00
Capitán de corbeta	116.00		116.00	145.00

EL PODER NAVAL EN TIERRA

- (1) Sin variación desde 1839
- (2) En 1869/70 el sueldo era de 8 soles diarios y el período de sesiones plenas comprendía, en el bienio, 155 días. En los otros 575, funcionaba la Comisión Permanente con 15 parlamentarios, que recibían 240 soles al mes, cada uno. Aparte de lo anterior, los parlamentarios recibían gastos de viaje y de establecimiento en la oportunidad de inaugurarse la Legislatura. Por ley de enero 23 de 1873, los sueldos se incrementaron a 10 soles diarios, esto es, 25%, aunque cabe anotar que dicho aumento fue para muchos funcionarios y miembros de la fuerza pública, habiéndose asignado en el presupuesto de 1873/74 una partida de imprevistos para dicho aumento. En el de 1875/76 el aumento estuvo consignado en el presupuesto.
- (3) Por ser variable, sólo se ha considerado el de Lima.
- (4) Se aumentó el sueldo a casi todos los directores.

Con los ingresos a dique ocurrió que, según presupuestos de esos bienios, debían producirse una vez al año. Forzando la figura, de acuerdo a los datos consignados en el Capítulo IV, los promedios de ingreso a dique en el período 1870-1878, en que resalta el caso del *Huáscar*, fueron como sigue:

<i>Independencia</i>	cada 14.3 meses
<i>Huáscar</i>	cada 11.8 meses
<i>Atahualpa</i>	cada 17.5 meses
<i>Manco Cápac</i>	cada 19.6 meses
<i>Unión</i>	cada 33 meses
<i>Pilcomayo</i>	cada 27 meses

En cuanto a las guarniciones que, como se sabe, eran efectivos del Ejército, los presupuestos de 1873/74 y 1875/76, señalaban para las diversas unidades y dependencias los números siguientes.

	1873/74	1875/76
GRAN TOTAL	449	442
- Oficiales	41	39
- Tropa	408	403

De estos efectivos el 61% estaba estacionado en el Departamento Fluvial de Loreto, y el 28% en los buques de la Escuadra, presupuestalmente se entiende.

El gasto por sueldos, racionamiento, vestuario y menaje de las guarniciones, fue incluido en el presupuesto del Ramo de Guerra, desgravando así el del Ramo de Marina, pues en los de 1869/70 y 1871/72 con el nombre de Fuerzas de Infantería de Marina, gravaron estos presupuestos con 203,855.10 soles al año. De la información disponible, no se ha podido determinar los efectivos del Ejército presupuestados para el servicio de guarnición en los dos últimos. El análisis de la evolución del gasto anual por todo concepto en capitanías consolidado por provincias y departamentos, y descontando la Comandancia Principal de los Tercios Navales, entre 1869 y 1876 aumentó en 67%. Como se ha dicho antes, a partir de 1873 se suprimió presupuestalmente la Comandancia citada.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En el cuadro que sigue, se muestra la evolución anual del gasto, en soles, según presupuestos, de las tres principales capitanías del litoral, así como en su clasificación y cantidad.

	1869/70	1871/72	1873/74	1875/76
Arica	5,539.80	5,539.80	6,639.00	7,324.50
Callao	12,891.30	12,891.30	18,529.80	20,358.30
Paíta	6,187.80	6,187.80	7,447.00	8,324.50
Número de Capitanías	29		34	35
Puertos mayores	15		15	13
Puertos menores	4		7	10
Caletas	5		6	5
Bahías	4		4	4
Islas	1		2	3

Como se puede apreciar el gasto de la capitanía del Callao, aumentó en 58%. Asimismo, en el bienio 1873/1874 habían 34 Capitanías; sin embargo, fue el único presupuesto en el que se asignó partida para la construcción de 29 locales, que no se llegaron a construir.

El cuadro que sigue muestra la evolución del gasto anual, en soles, en combustibles, artículos navales, vestuario y gastos varios ordinarios, de las unidades de la Escuadra:

	1869/70	1871/72	1873/74	1875/76
Combustible	120,000	120,000	160,000	96,000
Artículos navales	130,000	130,000	110,000	108,000
Vestuario	33,215	33,215	46,683.35	46,683.35
Reparaciones y carena ^(*)	-	-	-	20,000
Dique ^(*)	-	-	25,000	30,000
Varios ordinarios	47,450	47,450	88,200	10,100
TOTAL	330,665	330,665	429,883.35	310,783.35

(*) Los valores que faltan no se han podido obtener.

En el bienio 1873/74 se estimaba un consumo de 8,000 toneladas anuales de carbón a 20 soles tonelada, y en el de 1875/76 de 4,000 toneladas anuales a 24 soles tonelada. En cuanto al vestuario, en 1873/1874 se presupuestó la entrega de 1,607 vestuarios de parada a 14.65 soles cada uno, 1,607 de invierno a 8.20 soles cada uno y 1,607 de verano a 6.20 soles cada uno. En 1875/76 se presupuestó igual número de uniformes al mismo precio.

Si se toma como promedio que los buques de la flota de combate y transporte consumieran 214 toneladas de carbón por día, esa flota podía navegar unos 19 días al año, de acuerdo a las 4,000 toneladas presupuestadas para el bienio de 1875/76, y 38 días de acuerdo a las 8,000 toneladas del mismo combustible presupuestado para el bienio de 1873/74. Este es,

EL PODER NAVAL EN TIERRA

por supuesto, un ejercicio teórico, pues se desconocen los fundamentos con que se fijaron las 4,000 y 8,000 toneladas al año.

Cuando en 1874 se forma la Escuadra de Evoluciones, lleva a cabo operaciones conjuntas por casi 150 días, de los cuales una buena parte permanece en puerto, pero con calderas embancadas. Sin embargo, las actividades en ese año continuaron intensas a raíz de la revolución de Piérola, hasta los primeros meses de 1875, por lo que cabe suponer que en 1874 se consumió más de las 8,000 toneladas de carbón presupuestadas para ese año, habida cuenta que también consumían de ellas los pontones-escuela, la cisterna *Urcos*, y el *Talismán* desde su captura.

Es aceptable, entonces, no sólo suponer sino que esta probado por los eventos señalados en los capítulos IV y VII de los volúmenes 2 y 3, respectivamente, que la política general para la Escuadra era una de prolongada estada en puerto, reforzada por el desarme, todo con efecto negativo en las plantas de ingeniería y alistamiento; que algunas navegaciones se harían a la vela aunque no todas las unidades tenían su velamen completo, pero que en 1874 ese esquema fue totalmente revertido. En el período, el gasto en estos rubros se redujo en un 6%.

En cuanto a la Factoría Naval de Bellavista, la evolución del gasto anual, por todo concepto aumentó en un 40%. El Presupuesto de combustible para la Factoría significaba el consumo de 400 toneladas de carbón a 20 soles tonelada y 60 toneladas de coque a 38 soles tonelada. Cabe señalar que el presupuesto consignaba para 1873/74, 17,000 soles anuales para la adquisición de materiales en Europa, así como 1,000 soles anuales para la instalación de varias máquinas-herramientas venidas del extranjero, y 5,000 anuales para adquirir una máquina y caldera, nuevas.

En cuanto a la evolución de los gastos entre 1869 y 1876, en cuestión de sueldos y raciones de las dependencias y vapores del Departamento Fluvial de Loreto, aumentó en casi un 12%, principalmente por las incorporaciones del *Tambo* y *Mairo*. En general la escuadra fluvial, representó en promedio, el 68% de los gastos del Departamento en esos rubros.

El análisis de los presupuestos 1869/1876 sobre las capitanías fluviales, indica que se redujo en 35% al haber disminuido de cinco a tres: San Antonio e Iquitos en el Amazonas, Yurimaguas en el Huallaga.

En cuanto a los gastos anuales consignados en los presupuestos para el Apostadero del lago Titicaca, ellos aparecen en el cuadro que sigue:

	1869/70	1871/72	1873/74	1875/76
Comandancia ⁽⁹⁾	12,383.90	12,383.90	7,083.50	3,143.37
Costo para armar los				

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

vapores y conducción de piezas	13,230	13,230	15,928	-
Carbón de piedra ^(*)	-	-	40,000.00	32,037.00
Artículos navales ^(*)	-	-	8,000	5,303
Reparaciones y carenas	-	-	-	10,000
<i>Yavari</i> ^(*)	-	-	18,156.75	9,919.20
<i>Yapurá</i> ^(*)	-	-	18,156.75	10,226.20
TOTAL	25,613.90	25,613.90	107,325.00	70,628.77

(*) Los montos que aparecen en el presupuesto de 1875/76 son los que quedaron subsistentes en sueldos y raciones, después de la rebaja del 15% a la cantidad originalmente votada para el presupuesto.

En general las unidades lacustres representaban el 78% del gasto total en 1873/74 y el 95% en 1875/76. Descontando el monto asignado para armar y conducir las piezas de los vapores, el gasto en el Apostadero creció más del 400%. Sin embargo, entre los dos bienios últimos, el gasto se redujo en un 34%, según se explica en el capítulo VIII de este volumen.

El cuadro que sigue muestra los gastos anuales en educación naval, pero principalmente en el bienio de 1875/1876, porque es el presupuesto en el cual los rubros no aparecen dispersos en diversos organismos y buques, facilitando su consolidación:

	1869/70	1871/72	1873/74	1875/76
Escuela Naval	-	-	46,987.70	36,898.25
Escuela Preparatoria	-	-	-	64,849.85
Escuela Náutica de Paita	1,188	1,188	1,188.00	-
Pontón <i>Marañón</i>	-	-	17,588.40	14,752.82
Barca <i>Nereida</i>	-	-	11,478.00	11,418.92
Pontón <i>Meteoro</i>	-	-	-	11,918.92
Fragata <i>Apurímac</i>	-	-	80,103.20	62,312.00
Consumo de 483 raciones de armada	-	-	-	79,441.42
Artículos navales y repuestos	-	-	-	12,000.00
TOTAL	1,188	1,188	157,345.30	293,592.18

El total de la última columna, lleva a considerar, de manera muy amplia, que el costo promedio global anual de cada uno de los 530 alumnos, era del orden de 554 soles. Conforme se señala en el capítulo II del volumen 2, la educación naval fue la única política de la que se puede decir que se mantuvo, a pesar de los cambios de gobierno. Respecto a la Escuela Náutica de Paita, que no funcionó en todo el período analizado, aparece con un reducido presupuesto en los tres primeros bienios, e incluso en el de 1873/74 se consignaron 7,000 soles para refacción de local.

El cuadro que sigue muestra una variedad de gastos anuales, entre los cuales destaca la asignación para la frustrada compra de blindados:

EL PODER NAVAL EN TIERRA

	1869/70	1871/72	1873/74	1875/76
Gastos varios	32,000	32,000	50,736	51,600
Construcción de 29 casas oficina para Capitanías	-	-	28,985.50	-
Imprevistos	50,000	50,000	108,826.80	40,000
Compra de buques	-	-	2'000,000	-
TOTAL	82,000	82,000	2'188,548.30	91,600

En el término "gastos varios" se incluyen gastos en el Apostadero del lago Titicaca, como el dragado del canal Esteves y reparación del muelle y depósitos; en la costa pasajes, fletes, compra de embarcaciones menores y reparación de las existentes, instrumentos de música, artículos y pinturas para las capitanías, etc. En el período, el gasto aumentó 11.7%. Se puede apreciar, también, la asignación de fondos para la construcción de locales para capitanías, que no se hicieron, salvo aquellas mencionadas durante el desarrollo del tema capitanías. El asunto de los 4'000,000 de soles asignados en el bienio de 1873/74, por el Gobierno de Pardo para la compra de los blindados, pues fue en su mandato cuando se debatió y aprobó, puede leerse en el capítulo VII de este tomo. Pero las cifras mostradas indican que en el gobierno de Balta, no se consignó en los presupuestos suma alguna para dicho fin, aunque si fue incluida en el proyecto de presupuesto que presentase el nuevo Ministro de Guerra y Marina en octubre de 1872, luego de la autorización del nuevo Congreso. En el rubro imprevistos hay consignados para el bienio de 1873/74 la suma de 108,826.80 soles para un probable aumento de sueldos del orden del 25%.

El presupuesto para el Bienio de 1875 y 1876, será visto con más detalle que los anteriores, en razón de haber experimentado una modificación en su estructura, por lo que la comparación, en muchos casos, resulta algo engorrosa. Cabe anotar que los dos presupuestos del período Pardo se desarrollaron con un mejor ordenamiento presupuestal. Sin embargo, se harán algunas referencias particulares y comparativas entre ambos.

Así, por ejemplo, la totalidad presupuestada de personal militar, y del contratado nacional y extranjero, y civil, en el bienio de 1873/74 ascendió a 2,179, esto es, 594 menos que en el de 1875/76, lo que podría explicarse por la cantidad de alumnos, la contratación de personal para las dos nuevas cañoneras que excedían en mucho a las reducciones en otras unidades que habían pasado a ser pontón-escuela.

El cuadro que sigue muestra la comparación del personal embarcado, según presupuesto, en los buques de combate y transportes del Departamento Marítimo, pudiéndose apreciar que su número aumentó prácticamente en un 24%, debido a las nuevas cañoneras:

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

	1873/74			1875/76			
	O	T	Total	O	T	Total	
<i>Independencia</i>	27	260	287	24	266	290	
<i>Huáscar</i>	14	124	138	17	127	144	
<i>Manco Cápac</i>	13	42	55	12	46	58	
<i>Atahualpa</i>	13	42	55	12	46	58	
<i>Unión</i>	21	186	207	16	176	192	
<i>Pilcomayo</i>	-	-	-	13	104	117	
<i>Chanchamayo</i>	-	-	-	13	104	117	
<i>Chalaco</i>	17	92	109	12	87	99	
<i>Mayro</i>	12	66	78	11	70	81	
TOTAL EMBARCADO	117	812	929	2179	130	1026	1156
Porcentaje			42.6	100			41.6
	O = Oficiales			T = Tripulación			

Para concluir estas comparaciones, es justo resaltar que se hicieron diversos gastos, no comprendidos en los presupuestos de los bienios, que se cargaban, en todo caso, a los ingresos por guano, sobre todo en los gastos en el exterior. En ese orden de ideas, estuvieron:

Período Balta: contrato para la construcción de nuevas cañoneras; reparación de la *Unión* en Inglaterra; viaje de los monitores desde Estados Unidos al Pacífico; creación de la Escuela Naval.

Período Pardo: Continuación de la construcción de las cañoneras y reparación de la *Unión*; adquisición de materiales en Europa para los monitores; cambio de las calderas del *Chalaco*; cambio de la hélice y calderas del *Huáscar*; reparación del *Manco Cápac* después del incendio; creación de la Escuela Preparatoria; creación de la Escuela de Aprendices; Escuadra de Evoluciones; adquisición del vapor *Tambo* y lancha *Mairo*, cisterna *Urcos*, y barca *Nereida*; se pusieron en servicio los vapores *Yavarí* y *Yapurá*; primer crucero oceanográfico de la *Unión*; revolución de Piérola.

Período Prado: Cambio de las calderas de la *Independencia*; rebelión del *Huáscar*; adquisición del *Limeña*; continua reparación del *Manco Cápac* y *Chalaco*.

1. EL PRESUPUESTO DEL BIENIO 1875 y 1876

En mayo de 1874, el Ministro de Hacienda y Comercio remitió al Ministro de Guerra y Marina un decreto supremo promulgado por el Presidente Pardo, con las disposiciones para formular el proyecto de presupuesto para el siguiente bienio, sobre las cuales el ministro Freire manifestaba que serían exactamente cumplidas por los Ramos de Guerra y Marina. En junio del mismo año, el ministro enviaba al de Hacienda el proyecto de Presupuesto

EL PODER NAVAL EN TIERRA

que habría de ser elevado a las Cámaras Legislativas, para el bienio de 1875 y 1876. Debatido y votado éste, fue promulgado por ley del 25 de junio de 1875, cubriendo el período desde el 1º de enero de 1875 hasta el 31 de diciembre de 1876³⁵⁸.

Este presupuesto, que ascendió a 70'857,773.34 soles, se había confeccionado siguiendo las nuevas pautas contenidas en la ley promulgada el 16 de setiembre de 1874. En este sentido, para facilitar su formación, discusión y aprobación, había sido dividido en dos partes: una, Ordinaria, con los ingresos y gastos permanentes, y otra, Extraordinaria, con los ingresos y gastos nuevos o transitorios.

El proceso de formación según ley, consistía en que el Poder Ejecutivo presentaba a las Cámaras en la época fijada en la Constitución, esto es, al iniciarse el Congreso Ordinario, los proyectos de Pliego Ordinario y Pliego Extraordinario, que analizados, discutidos y aprobados, se convertiría en el instrumento que habría de regir el gasto público, satisfaciendo el plan de gobierno. Aunque la ley del presupuesto, contemplaba un Pliego de Ultimas Partidas para los egresos, que incluyó al Ramo de Marina con 2,800 soles al bienio, para el análisis que sigue no se le ha tomado en consideración por su relativa insignificancia.

Por otro lado, como hubiera una rebaja de las partidas votadas en cuatro Pliegos, uno de los cuales era el de Guerra y Marina por un monto de 768,032.98 soles, de los cuales 83,937 eran en el Ramo de Marina, se las detalla a continuación, haciéndose notar que en los análisis que siguen, sólo se han tenido en cuenta las partidas rebajadas de combustibles y artículos navales del Apostadero del lago Titicaca, y de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, pues el tratamiento de las demás no es posible por falta de información.

Apostadero del lago Titicaca

Yavari

(sueldos, racion-

es, escritorio) de 35,222.40 soles a 19,838.40 rebaja 15,384 (44%)

Yapurá id. 35,222.40 id. a 20,452.40 id. 14,770 (42%)

Combustible id. 80,000 id. a 64,074.00 id. 15,926 (20%)

Arts. navales id. 16,000 id. a 10,606.00 id. 5,394 (34%)

Comandancia id. 16,924.75 id. a 6,284.75 id. 10,640 (63%)

Departamento Fluvial

Comisión

Hidrográfica id. 26,220 de a 16,220 id. 10,000 (38%)

Departamento Marítimo

Loa id. 14,607.25 de a 4,869.25 id. 9,738 (67%)

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Capitanía						
I. Chincha	id.	13,900	de	a	11,815	id. 2,085 (15%)
Total		238,096.8	id.	a	154,159.8	83,937 (35%)

Como se puede observar, las rebajas variaban entre 15% y 67%, en tanto que la rebaja general de esas partidas representó el 35%.

Por otro lado, se estima conveniente, hacer notar, sólo como referencia, en el aspecto de los ingresos bienales, aquellos que se generaban por el uso y explotación del mar, que en el Pliego Ordinario, al bienio, eran:

Derechos de importación	15'000,000	soles
Derechos de exportación	60,000	id.
Derechos de tonelaje	268,400	id.
Derechos de puerto	20,000	id.
Muellaje	268,000	id.
Almacenaje	130,000	id.

En el Pliego de Ingresos Extraordinarios, es decir nuevos o transitorios, estaban:

Venta de guano a Europa	30'638,692.60	soles
Venta de guano a China	427,200.00	soles
Por productos de vapores y factorías del Dpto. Fluvial de Loreto	60,000	soles

Antes de iniciar el análisis del Presupuesto del Pliego 5º Ministerio de Guerra y Marina, conviene hacer una reflexión sobre el concepto de gasto ordinario y gasto extraordinario, y sus implicancias en la Marina. Así, en el primer caso estaban, según el artículo 3º de la ley:

“1º.- El pago de sueldos de funcionarios, empleados y dependencias de los poderes ejecutivo, legislativo y judicial.

2º.- El de las listas pasivas.

3º.- Los sueldos del Ejército y Marina.

4º.- Los gastos que demande el material ordinario para todas las oficinas.

5º.- Todo gasto permanente creado por ley expresa y que solo pueda suprimirse por otra ley”.

En el artículo 5º de la ley, se consideraban como gastos extraordinarios, los que siguen:

“1º.- Los gastos de obras públicas que deban iniciarse, continuarse o concluirse, durante el bienio económico.

2º.- Los gastos que demanden la adquisición del material para el servicio del Ejército, de la Marina, factorías y demás instituciones o establecimientos que lo requieran.

3º.- Los extraordinarios de los diferentes departamentos de la administración.

4º.- Los que demande el servicio de nuevas deudas.

5º.- Los que haga necesario el sostenimiento de una guerra extranjera y el establecimiento del orden constitucional.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

6º.- Finalmente, todo desembolso que por su naturaleza no sea permanente o figure por primera vez entre los gastos públicos”.

En el Presupuesto Ordinario del Ramo de Guerra, se incluían los sueldos de todos los efectivos del Ejército Permanente, por todo concepto, los gastos de escritorio, alumbrado, forraje, vestuario y equipos, pensiones de todo orden. En el del Ramo de Marina, empero, sólo figuraban el sueldo del Oficial Mayor de Marina en el ministerio, y las listas pasivas de: jefes y oficiales con licencia indefinida, montepíos, retirados e inválidos. Así el Pliego 5º Ordinario para el Ministerio de Guerra y Marina, ascendía a:

Ramo de Guerra	8'904,212.16 soles	(97%)
Ramo de Marina	306,400.00	(3%)
TOTAL	9'210,612.16 soles	(100%)

En el Presupuesto Extraordinario del Ramo de Guerra estaban los sueldos de los asignados al Ministerio, los sueldos de los excedentes en los cuerpos de infantería, caballería, artillería, guarniciones, gastos de escritorio, alumbrado, forrajes, gratificaciones extraordinarias, los gastos de una serie de dependencias y establecimientos militares, la fábrica de pólvora, menaje, bandas de música, diversos e imprevistos.

En el Extraordinario del Ramo de Marina, sin embargo, se incluía a la totalidad de sus efectivos en tierra y embarcado, material, factorías, buques de guerra, capitanías, etc., en cada Departamento: Marítimo, Fluvial, y Apostadero del lago Titicaca, lo que hace pensar que todo el gasto de la Marina de Guerra era Extraordinario, que nada era permanente, sino eventual o transitorio, incluido el Comandante General de Marina, a diferencia del Ejército Permanente, en el que el cargo de Comandante General del Ejército no existía en Pliego alguno. Aquello era, evidentemente, una distorsión, que debía tener una explicación conceptual, pues es difícil aceptar que los propios marinos considerasen a la totalidad de su institución como eventual o transitoria. La distorsión, entonces, se producía en el Ministerio de Guerra y Marina? En el de Hacienda y Comercio? En el Consejo de Ministros? En las Cámaras, en donde alguna vez un diputado mencionara que los gastos de una marina eran innecesarios? En la opinión pública? Resulta difícil aceptar que se produjera un consenso en todas esas instancias, pero parecería ser que así era, pues la no adquisición oportuna de los blindados, indicaba la falta de una conciencia marítima nacional, no sólo para el uso y explotación del mar en cuestiones de desarrollo, sino también, para esa misión especificada en la Constitución de 1860 y de la cual ya se trató.

Se ve así, un hecho contradictorio: un Ejército Permanente, una Marina de Guerra transitoria o eventual. A este respecto y a modo de reflexión, para algún trabajo posterior que alguien desee desarrollar en el futuro, se

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

citarán algunos comentarios de un artículo aparecido en la *Revista de la Escuela de Guerra Naval de Newport*, titulado “*Fundamentos Constitucionales de la Marina de Estados Unidos: Texto y Contexto*”, por John A. Rohr³⁵⁹.

El autor analiza el gran debate de varios años para ratificar la Constitución de ese país, en torno a las fuerzas armadas. El ejército fue una institución más controvertida que la marina y, así, Rohr cita que la Constitución otorga al Congreso la atribución de “crear y apoyar ejércitos”, pero con una cuidadosa restricción pues, continúa el autor, que “ninguna asignación de dinero para tal uso excederá de dos años”. Esta limitación, sin embargo, estaba claramente ausente, dice Rohr, en la atribución del Congreso de “crear y mantener una marina”. El límite de dos años sobre la asignación de dinero al ejército se debía a temores históricos en cuanto a ejércitos permanentes en tiempo de paz. Tales temores, dice Rohr, no existían respecto a “una marina permanente”. *Publius*, que era un seudónimo colectivo usado por Alexander Hamilton, James Madison y John Henry en sus artículos, captó con precisión el sentimiento popular de esta diferencia, cuando después de reconocer que los ejércitos permanentes planteaban una seria amenaza a la libertad, ofrece una evaluación más benigna de las fuerzas navales al decir de ellas: “Las baterías más aptas para repeler las aventuras extranjeras contra nuestra seguridad, son felizmente esas que jamás podrán ser dirigidas por un pérfido gobierno contra nuestras libertades”. Evidentemente, existía una diferencia abismal respecto a las fuerzas armadas entre los fundadores de los Estados Unidos y los fundadores y generaciones sucesivas, de la gran mayoría de los países latinoamericanos: la historia la muestra en infinidad interminable de hechos, que no es necesario reseñar ahora.

Así, pues, el Pliego 5º de Egresos Extraordinarios para el Ministerio de Guerra y Marina, ascendía a:

Ramo de Guerra	1'279,408.00	soles	(23%)
Ramo de Marina	4'321,603.50		(77%)
TOTAL	5'601,011.50	soles	(100%)

Consolidando ambos pliegos, el Presupuesto para el Bienio de 1875/1876 para el Ministerio de Guerra y Marina, ascendía a:

Ramo de Guerra	10'183,620	soles	(69%)
Ramo de Marina	4'628,003.50		(31%)
TOTAL	14'811,623.5	soles	(100%),

que venía a ser el 21% del Presupuesto General de la República.

Esta forma de presupuesto con pliegos ordinario y extraordinario, también se aplicó para el presupuesto del bienio 1877/1878, pero en este último el Pliego del Ramo de Marina se consignó en el Pliego Ordinario

de Egresos, que podría tomarse como una reconsideración del carácter permanente de la Marina, y no transitorio.

Los análisis que siguen, entonces, sólo se referirán al Ramo de Marina, y para simplificar el tratamiento de las cantidades, se expresarán en miles de soles, consolidándose además, los conceptos por todo gasto en dos grandes rubros: Personal y Material, en cada departamento: marítimo, fluvial y lacustre.

Este enfoque permite tener una idea aproximada de lo que se estimaba cumplir en el bienio en estudio, pero que la crisis fiscal impedía lograr, esto es, que los cuadros de personal estuviesen completos, y que los requerimientos logísticos fueran oportunamente satisfechos. La lectura de los otros capítulos de este tomo, demuestran con hechos esta afirmación. Esto, sin embargo, parece ser una ley eterna en el Perú, pues está por concluir el siglo XX y se da la misma situación.

El total de 2,773 efectivos considerados en el presupuesto, significa un incremento de 594 con respecto al del presupuesto de 1873/1874, que era de 2,179 pudiéndose atribuir el crecimiento en gran medida, a 250 alumnos más y a las dotaciones de las cañoneras llegadas al Callao a comienzos de 1875. Cabe anotar que las cantidades consignadas, incluían todos los tipos de oficiales; civiles como amanuenses, profesores; tripulaciones, contratados nacionales y extranjeros, incluyéndose entre el personal de tierra a los embarcados en los pontones-escuela, sólo por simplicidad.

Como se puede apreciar de las cantidades señaladas, el énfasis estaba en el personal embarcado, por representar la fuerza naval el medio con el cual se llevaría a cabo tal o cual política de defensa de la soberanía, la independencia, la integridad territorial y la protección del transporte por la vía acuática de las necesidades de importación y exportación del país, y de personas, al no existir en la costa vías terrestres longitudinales, y en los otros departamentos, ser los ríos y lago las únicas vías existentes.

Aparte de que el Departamento Marítimo absorbía el 86% de las 2,773 personas contempladas en el presupuesto, el personal embarcado en cada gran área geográfica, era del 50%, 56% y 86%, respectivamente.

Nada despreciable era el número de alumnos en las tres escuelas: Naval con 30, Preparatoria con 100 y Aprendices con 400, que se presenta por separado para resaltar el énfasis en la preparación del personal para mejorar los cuadros de oficiales, y superar la contratación de extranjeros para las tripulaciones de los buques. Todo este alumnado se concentraba en el Departamento Marítimo y representaba el 22% en esta zona y el 19% del total general.

El análisis muestra, también, el esfuerzo de personal que la Marina de Guerra realizaba en el Departamento Fluvial de Loreto, para contribuir a

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

su conocimiento, colonización y poblamiento, y aunque en menor escala, también en el Apostadero del lago Titicaca, con 11 y 3%, respectivamente del total.

Respecto a los cantidad de soles asignados al Ramo de Marina, sería muy engorroso entrar a un análisis exhaustivo de los mismos, por lo que se ha preparado el cuadro que sigue, también por departamentos, en el que se ha consolidado el gasto en dos grandes rubros: Personal y Material. Como se dijera, los montos están en miles de soles.

Presupuesto del Ramo de Marina para el bienio de 1875/1876

	Departamento Marítimo del Callao	Departamento Fluvial de Loreto	Apostadero del lago Titicaca	Total	
PERSONAL					
Lista Activa	1,746	423	64	2,233	
Racionamiento	721	74	23	818	
Vestuario	93	-	-	93	
Viáticos, pasajes	30	-	-	30	
Medicinas/hospital	18	2	-	20	
Subtotal(1)	2,608	499	87	3,194	
Lista Pasiva	300	-	-	300	
Subtotal(2)	2,908	499	87	3,494	3,494
MATERIAL					
Utiles escritorio y alquiler locales	23	0.6	0.4	24	
Artículos navales(*)	315	48	10.6	373.6	
Combustible(*)	216	44	64	324	
Reparaciones y carenas	40	20	30	90	
Dique	60	-	-	60	
Cambio de calderas <i>Independencia</i>	85	-	-	85	
Compra de embarcaciones	6	-	-	6	
Instalaciones de tierra	12	-	-	12	
Varios	27	13	18	58	
Subtotal(3)	784	125.6	123	1,032.6	1,033
Subtotal (2+3)	3,692	624.6	210	4,526.6	
GRAN TOTAL(4)					4,527
Porcentaje	81	13.7	4.6	100	100

(*) Indica que las partidas del Apostadero del lago Titicaca están rebajadas como antes se dijo. Además había una partida de Imprevistos de 80 mil soles.

Como se puede apreciar, la Lista Activa de personal representaba el 49% del presupuesto total, que venía a ser el gasto en sueldos de 2,773 efectivos considerados en el presupuesto. El subtotal (1), que incluía el

EL PODER NAVAL EN TIERRA

raционamiento, vestuario, viáticos y pasajes, medicinas y hospitalización, representaba el 70% del presupuesto total del Ramo. Cabe anotar que el vestuario sólo estaba asignado a las dotaciones de tripulantes de los buques y dependencias del Departamento Marítimo. La Lista Pasiva representaba el 8.5% del rubro Personal y el 6.6% del presupuesto total, todo lo cual lleva a que el rubro Personal representase el 77% del total.

El rubro Material representaba el 23% del presupuesto del Ramo. De este destacan los artículos navales, el combustible (4,000 toneladas anuales de carbón para la Armada, 460 toneladas anuales para la Factoría de Bellavista, unas 550 toneladas anuales de carbón para los buques del Titicaca y aproximadamente 1,300 toneladas anuales de leña para los fluviales), las reparaciones y dique, todo lo cual representaba el 82% del rubro Material, y el 18% del presupuesto del Ramo. Cabe anotar que en este presupuesto estuvo incluido el gasto para el cambio e instalación de las nuevas calderas para la *Independencia*, lo cual sólo se concretaría en 1878/1879, como se vio en el volumen 2.

Confirmando el esfuerzo económico del Estado a través de la Marina, un 18% del presupuesto se dedicaba a la Amazonía y lago Titicaca.

El cuadro que sigue, permite comparar gastos en miles de soles, de las diversas unidades navales del Departamento Marítimo del Callao, en los conceptos de remuneraciones, racionamiento, artículos navales, pues en los demás, es prácticamente imposible puntualizarlo, ya que eran partidas globales.

	Remuneraciones y racionamiento	Artículos navales	Total
<i>Independencia</i>	292	20	312
<i>Huáscar</i>	166	13	179
<i>Manco Cápac</i>	75	7	82
<i>Atabualpa</i>	75	7	82
<i>Unión</i>	199	18	217
<i>Pilcomayo</i>	128	11	139
<i>Chanchamayo</i>	128	11	139
<i>Chalaco</i>	118	11	129
<i>Mayro</i>	99	7	106

Como se puede apreciar, el *Huáscar*, a pesar de ser un blindado, era un buque relativamente económico comparado con los de la flota de madera, y aun de los monitores en cuanto a poder de fuego que podía transportar y aplicar, y su resistencia al castigo, y probablemente ello llevó a que fuera el principal actor en misiones al litoral y de presencia naval en el sur, conforme se aprecia en otros capítulos de este tomo. A esto se agrega lo que expresara Grau en su *Memoria* de 1878: "buques semejantes al *Huáscar*, sin grandes dimensiones, ligeros en su marcha y movimientos,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

con uno o dos torreones, y con un fuerte blindaje, es la nave que debe servir de tipo para el caso de reforzar nuestra Escuadra”.

Queda por considerar otro aspecto de personal, relacionado con los efectivos de los buques de combate y transportes, según presupuesto, pues la realidad de las Listas de Revista, mostrada en el capítulo IV del volumen 2, indica una gran diferencia.

	Oficiales ^(*)	Maquinistas	Tripulación	Total ^(**)
<i>Independencia</i>	19	5	266	290
<i>Huáscar</i>	13	4	127	144
<i>Manco Cápac</i>	8	4	46	58
<i>Atabualpa</i>	8	4	46	58
<i>Unión</i>	12	4	176	192
<i>Pilcomayo</i>	9	4	104	117
<i>Chanchamayo</i>	9	4	104	117
<i>Chalaco</i>	8	4	87	99
<i>Mayro</i>	7	4	70	81
Total	93	37	1,026	1,156

(*) Incluye oficiales de guerra, Cuerpo Político, Cirujanos y Capellanes

(**) Excluye *Loa* y cisterna *Urcos*

Finalmente, el siguiente cuadro de oficiales, indica que la distribución presupuestal de oficiales de marina era como se indica a continuación, haciéndose notar que en los vapores del lago Titicaca no habían oficiales del Cuerpo de Guerra, sino Pilotos contratados.

Se podrá observar que el 48% de los oficiales del Cuerpo de Guerra presupuestados, estaban embarcados, y que de los mismos respecto a la totalidad de oficiales, el 58% estaba embarcado.

	Dpto. Marítimo		Dpto. Fluvial		Apostadero		Total	Gran	Total
	Callao		Loreto		Titicaca				
	T	E	T	E	T	E			
CUERPO DE GUERRA									
Contralmirante	1	-	-	-	-	-	1	-	1
Capitán de navío	10	3	1	-	-	-	11	3	14
Capitán de fragata	16	9	1	-	1	-	18	9	27
Capitán de corbeta	13	3	-	-	2	-	15	3	18
Teniente 1º	23	10	3	2	-	-	26	12	38
Teniente 2º	17	22	3	5	2	-	22	27	49
Alférez de fragata	6	21	-	4	1	-	7	25	32
Guardia marina	-	14	-	-	-	-	-	14	14
Subtotal	86	82	8	11	6	-	100	93	193
Porcentaje							52	48	100
CUERPO POLITICO									
Oficial 1º	4	2	3	-	-	-	7	2	9

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Oficial 2º	-	5	-	-	-	-	-	5	5
Oficial 3º	2	2	3	2	-	2	5	6	11
Comisario de Guerra y Marina	1	-	1	-	-	-	2	-	2
Cirujano Mayor	1	1	-	-	-	-	1	1	2
Capellán	3	1	-	-	-	-	3	1	4
MAQUINISTAS									
Primero	-	10	-	2	-	2	-	14	14
Segundo	-	9	-	2	-	2	-	13	13
Tercero	-	9	-	4	-	-	-	13	13
Cuarto	-	11	-	3	-	-	-	14	14
Subtotal	11	50	7	13	-	6	18	69	87
GRAN TOTAL	97	132	15	24	6	6	118	162	280
Porcentaje							42	58	100
T = Tierra E = Embarcado									

G. MISCELANEAS

1. DERECHO DEL MAR

En setiembre de 1874, por primera vez en la historia republicana, se debate en el Congreso un proyecto de ley sobre aprovechamiento de aguas. En su Título 1º se trataba, precisamente, de las aguas del mar³⁶⁰. Para ilustración acerca de cómo pensaban los legisladores de aquella época, se reproduce a continuación dicho proyecto, pero sólo en lo relacionado con el mar.

TITULO 1º

De las aguas del mar

Capítulo 1º

Del Dominio de las aguas del mar y de sus playas. De las accesiones y de la servidumbre de los terrenos contiguos.

Artículo 1º.- Son del dominio nacional y uso público

1.- Las costas de la nación con sus abras, ensenadas, calas, radas, bahías y puertos.

2.- El mar, litoral, o bien la zona marítima que ciñe las costas en toda la anchura determinada por el derecho internacional. En esta zona dispone y arregla el Estado la vigilancia y los aprovechamientos, así como el derecho de asilo e inmunidad, conforme a las leyes y tratados internacionales.

3.- Las playas. Se entiende por playa el espacio que alternativamente cubren y descubren las aguas en el movimiento de la marea. Forma su límite interior o terrestre la línea hasta donde llegan las más altas mareas. Donde no fuesen sensibles las mareas, empieza la playa por la parte de tierra en la línea donde llegan las aguas en los temporales ordinarios.

Artículo 2º.- Tienen la condición de puertos marítimos los ríos y las desembocaduras de los ríos hasta donde se internan las embarcaciones de cabotaje. Fuera de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

este caso, las riberas u orillas de los ríos conservan su carácter especial de fluviales, aun cuando estén bañadas por las aguas del mar.

Artículo 3º.- Son propiedad del Estado los fondeaderos, varaderos, astilleros, arsenales y otros establecimientos destinados exclusivamente al servicio de la Marina de Guerra.

Lo son igualmente las islas formadas y que se formaren en la zona marítima o en los ríos y desembocaduras de los ríos, considerados como puertos marítimos, según el artículo 2º

Mas si las islas procediesen de haber un río cortado terrenos de propiedad particular, continuarán éstas perteneciendo a los dueños de la finca o fincas desmembradas.

Artículo 4º.- Son del dominio público los terrenos que se unen a las playas por las accesiones y aterramientos que ocasione el mar. Cuando ya no los bañen las aguas del mar ni sean necesarios para objetos de utilidad pública, ni para el establecimiento de especiales industrias, ni para el servicio de vigilancia, el Gobierno los declarará propiedad de los dueños de las fincas colindantes en aumento de ellas.

Artículo 5º.- Los terrenos ganados al mar por consecuencia de obras construidas por el Estado, o por las provincias, pueblos o particulares competentemente autorizados, serán de propiedad de quien hubiere construido las obras, a no haberse establecido otra cosa en la autorización.

Artículo 6º.- Pertenece al Estado todo lo que no siendo producto del mar, sea arrojado por este a la costa y no tenga dueño conocido. La hacienda pública se posesionará de ello, previo inventario y justiprecio, quedando responsable a las reclamaciones de tercero, y al pago de los derechos y recompensas de hallazgo y salvamento.

Artículo 7º.- El Gobierno proveerá al salvamento de los buques náufragos, sus cargamentos y efectos, así como a su extracción en caso de pérdida total.

Artículo 8º.- Las heredades colindantes al mar o sus playas, están sometidas a la servidumbre de salvamento y vigilancia.

Por lo daños causados a las heredades en los casos de salvamento, habrá lugar de indemnización, pero solamente hasta donde alcanzare el valor de las cosas salvadas después de satisfechos los gastos de auxilios prestados y recompensa de hallazgo.

Artículo 9º.- Consiste la servidumbre de vigilancia litoral en la obligación de dejar expedita una vía que no excederá de diez varas demarcadas por la administración pública; en los parajes de tránsito difícil o peligroso podrá internarse la vía lo estrictamente necesario.

Artículo 10º.- La servidumbre de salvataje no es obstáculo para que los dueños de las heredades contiguas al mar o sus playas, siembren, planten y levanten dentro de la zona litoral terrestre y en terreno propio, edificios, agrícolas y casas de recreo, previo conocimiento y convenio de la autoridad marítima.

Capítulo 2º

Del uso y aprovechamiento de las aguas del mar y de sus playas

Artículo 11º.- El uso de las aguas del mar es público, quedando sujeto en cuanto a la fabricación de la sal a lo que prescribieren las leyes especiales de hacienda.

Artículo 12º.- El uso de las playas es también público, bajo la vigilancia de la autoridad civil; y todos pueden pasearse en ellas, lavarse, bañarse, embarcarse y de-

EL PODER NAVAL EN TIERRA

sembarcarse, para paseos de recreo, tender y enjugar ropas y redes, bañar ganados, recoger arena, piedras, conchas así como plantas, mariscos, y demás productos del mar, y ejecutar otros actos semejantes.

Artículo 13º.- La autorización para construir con destino al servicio particular dentro de la mar o en las playas o terrenos contiguos, depósitos temporales de materiales, muelles, embarcaderos, astilleros, varaderos o careneros, y caminos de sirga, o para formar salinas, fábricas u otros cualesquiera establecimientos industriales, se concederá por el ministerio a quien correspondiere la resolución.

Artículo 14º.- Dentro de su propiedad particular cada uno puede construir estanques particulares de agua del mar en comunicación con este para baños, viveros de peces, o cualquier otro objeto de utilidad, o recreo, poniéndolo en conocimiento del Gobernador del distrito, y del Sub-prefecto de la provincia.

Artículo 15º.- El Gobierno oído el voto del Consejo de Ministros tendrá la facultad de conceder el aprovechamiento de las islas a empresas colonizadoras o industriales”.

Hasta este momento del debate, mientras se daba lectura a los artículos del proyecto, no se habían producido interrupciones ni objeciones, pero al terminar de leerse el artículo 15º, el señor Torres objetó la facultad del Consejo de Ministros para adjudicar islas pues, decía, habían leyes graves de adjudicación y a ellas se debía sujetar el procedimiento. El señor Forero defendió el artículo diciendo que ello se salvaba agregando que se procedería con arreglo a las leyes del caso. La discusión continuó sobre asuntos de autoridad y en ciertos momentos se expresó que todo el proyecto estaba calcado de antiguas leyes españolas, lo que era cierto, pero amoldado a las necesidades del país. “Nosotros carecemos absolutamente de este ramo de legislación; sólo en Lima y en Trujillo creo, decía el señor Aranibar, hay un reglamento de aguas”. Las objeciones fueron retiradas y se pasó al capítulo 3º. En el tiempo, el proyecto no se convirtió en ley, pero evidentemente representaba un primer paso para hacer una legislación sobre algo que no existía.

Sin embargo, no se puede dejar de mencionar que aquello de que estaba amoldado carecía de exactitud, pues sabido es, que ningún río de nuestra costa es navegable y, por lo tanto, las embarcaciones de cabotaje no podían navegar en los ríos de la costa, y de ahí que no se les pudiera considerar como puertos marítimos, según se puntualizaba en el artículo 2º con la excepción, en aquella época, de un tramo muy corto del río Tumbes, según el *Derrotero* de Aurelio García y García. Ni los inexistentes temporales en el litoral peruano, podían servir de referencia para la línea de playa según el artículo 1º inciso 3. Se podría continuar con otros ejemplos, pero la realidad es que el proyecto no definía el mar territorial, cuya anchura, en todo caso, se ajustaría al derecho internacional, según el artículo 1º.

En 1876, don Antenor Arias, Doctor en Derecho, Abogado de los Tribunales de Justicia, y profesor de Derecho Marítimo en la Escuela Naval y en la Facultad de Ciencias Políticas y Administrativas de la Universidad

Nacional Mayor de San Marcos, publica una obra muy completa, titulada *Lecciones de Derecho Marítimo*³⁶¹, que servía de texto en dicha institución naval. Constaba de cuarenta lecciones, y en la IX, trata del mar territorial que, por la fecha de su edición, reflejaba los conceptos del momento. Es interesante aclarar este tópico como antecedente del futuro combate de Pacocha y de la guerra de 1879.

Así, Arias, citando a Valni, decía que “la extensión de jurisdicción sobre el mar, debe limitarse por el alcance del cañón y no más allá”. Arias comenta, además, otras teorías como la de profundidad, la del horizonte sensible, la del dominio parcial por la fuerza, la distancia que podía recorrer un caballo en dos días de camino, y otras más que se salían del terreno del Derecho Marítimo.

Expresaba, igualmente, que para deducir “la verdadera doctrina, basta fijarse en las razones que justifiquen la existencia del mar territorial. En efecto, si ésta se deriva del derecho de la propia defensa y seguridad de un Estado y de la necesidad de hacer efectivas sus leyes fiscales, es claro que le es indispensable toda la parte de mar necesaria para hacer respetar sus derechos y ejecutar sus leyes, o, lo que es lo mismo, la parte de mar que baste para repeler un ataque y castigar a los agresores. *Esta es la distancia marcada por el tiro del cañón lanzado desde la costa*, dentro de ella una nación puede temer el ataque de las escuadras; más allá la defensiva no tiene objeto. Esta doctrina cuenta con el apoyo de Grocio, Bynkershoek, Vattel, Galiani y Kluber”.

Continuaba, Arias, de “lo expuesto se deduce que, para fijar el *límite del mar territorial llamado frontera marítima o línea de respeto*, bastará determinar el punto que marque en el océano un proyectil lanzado por el cañón, desde el lugar que principia el mar cerrado o enclavado en las costas. La zona comprendida entre este lugar y la línea de respeto, que tiene la *extensión del litoral marítimo y sigue las sinuosidades de las costas, forma el territorio marítimo o las aguas jurisdiccionales*”, sin que ello significase tener todo el litoral erizado de cañones, para inducir al respeto.

La distancia de tres millas para mar territorial, fue identificada por primera vez en 1782 por Eduardo Galiani, a partir de lo cual otros autores también la señalaron³⁶². Como en la década de 1870 las grandes potencias marítimas aplicaban la teoría de las tres millas, según su libre albedrío, no se llegó a establecer una norma jurídica internacional aprobada por los Estados grandes y pequeños.

Así, pues, como los cañones Blakely de 450 libras instalados en el Callao para la guerra de la Cuádruple Alianza contra España en 1866, tenían un alcance de 4.5 a 5.5 millas, según Romero³⁶³, a esa distancia, entonces, el Perú podía fijar la línea de respeto entre ella y la costa, a todo lo largo del

litoral, y definir que el *mar territorial del Perú dentro del cual podía ejercer su jurisdicción, era de 4.5 a 5.5 millas*, y no de tres, que dicho sea de paso no estaba definido en convenio alguno binacional o multinacional suscrito por el Perú. Esa diferencia, que obedecía al progreso de la artillería, no destruía el carácter preciso de la regla, aunque si implicaba que las naciones marítimas, para el resguardo de sus costas e intereses, debían estar a la altura de los inventos que les permitieran fijar de un modo real, en caso necesario, la línea que marcaba el respeto de sus derechos. Desde este punto de vista, el Perú, como nación marítima tenía una artillería que le permitía fijar su línea de respeto de 4.5 a 5.5 millas de la costa. No se conoce, sin embargo, si el Perú emitió alguna declaración oficial de mar territorial en el siglo XIX. Obviamente, la obra de Arias se refería también, a conceptos de posesión, propiedad, soberanía, paso inocente, etc., que se considera abren una área no explorada en la *Historia Marítima del Perú* que, con toda seguridad, será abordada en su oportunidad.

2. PROTOCOLO Y CEREMONIAL

En *El Peruano* se dio a publicidad una resolución suprema del 25 de setiembre de 1873 por el Ministerio de Guerra y Marina, normando la celebración de las fiestas nacionales, así como la forma de hacerlo, en vista de que la Escuadra no tenía una regla a la cual sujetarse, aparte de que se celebraban otras que no estaban reconocidas por dispositivo legal alguno. Esta resolución, pues, disponía que las únicas fiestas reconocidas como nacionales a ser celebradas por los buques de la República, serían:

- 1º El aniversario de la Jura de la Independencia, el 28 de julio.
- 2º. El aniversario de la batalla de Ayacucho, el 9 de diciembre.
- 3º. El del combate del Callao, el 2 de mayo.

En cuanto a las reglas a seguir estaban:

28 de julio: a la salida del sol, una salva de 21 tiros de cañón, engalanamiento de buques con banderas nacionales en los topes de los palos, y con las banderas de señales colocadas de manera que, comenzando con el botalón de foque pasaran a las topes de los palos y terminasen en la botavara. Al medio día se haría otra salva de 21 tiros, y a la puesta del sol, se haría la tercera salva de tiros, arriándose todas las banderas.

9 de diciembre: a las 8 de la mañana, izamiento de las banderas nacionales en los topes de los palos. A media día una salva de 21 tiros de cañón por los buques que tuvieran batería, y a la puesta del sol, arriado de todas las banderas.

2 de mayo: se celebrará igual que el 9 de diciembre.

En setiembre de 1875, una resolución suprema por el Ministerio de Guerra y Marina, establecía el ceremonial para las visitas oficiales así como la contestación de los saludos³⁶⁴.

3. *REGLAMENTO PARA EVITAR COLISIONES/
CODIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES*

En el Apéndice que lleva el *Derrotero de la Costa del Perú*, preparado por Aurelio García y García, segunda edición 1870, se menciona que por decreto supremo dado por el Gobierno del Perú en 20 de abril de 1863, se había normado acerca de las reglas referentes al uso de luces en puerto y en la mar, y a las disposiciones para evitar colisiones, aplicables a los buques nacionales, tanto de guerra como mercantes a partir del 1º de junio de 1863. Como todos los buques no estuvieran enterados de ellas, García y García vio la conveniencia de incluirlas en el *Derrotero*, para que estuvieran siempre a la mano y ser consultadas en caso de necesidad.

Las normas en cuestión, consistían de: reglas para evitar colisiones en la mar, con el artículo 1º; reglas para el uso de las luces, con los artículos 2º al 9º; reglas para las señales en tiempo de nieblas, con el artículo 10º; reglas para navegar con los artículos 11º al 20º inclusive.

García y García aclaraba, además, que al haberse presentado algunas dudas con referencia a los artículos 11º y 13º, es decir, cuando dos buques se aproximaban de vuelta encontrada, el Gobierno de Su Majestad Británica había hecho, con fecha 30 de julio de 1868, varias aclaraciones que dejaban perfectamente establecida aquello de la vuelta encontrada y por eso las consignaba también en el Apéndice citado.

Por la misma época, también comienza a difundirse un *Código Internacional de Señales*. Al respecto es pertinente transcribir la exposición que hiciera a la reina María Cristina de España, el Ministro de Marina don I. Cristóbal Colón de la Cerda, duque de Veragua, cuando en 1901 este país adopta oficialmente el citado Código, y que resume las razones históricas para su conformación.

“Señora

Desde la época en que los pueblos, saliendo de su aislamiento, entraron en la vida de relación, ya por medio de la guerra, ya por el Comercio, debió sentirse la necesidad de inventar un sistema mediante el cual pudiesen comunicar sus ideas los que poseían distinto idioma.

Fracasada toda tentativa de idioma universal, sólo quedó el recurso de formar un lenguaje simbólico, o sea un repertorio en el que, cada una de las ideas que hubiese necesidad de expresar, estuviese representada por un signo con el que se correspondiesen las voces que en los distintos idiomas la misma idea expresaban.

Inglaterra fue la primera nación que acometió esta empresa, y ya desde principios del siglo pasado XIX poseía algunos repertorios que, aunque imperfectamente, satisfacían a las exigencias del Comercio, hasta que, acordado un nuevo sistema de señales entre Inglaterra y Francia, después adoptado por varias naciones, y entre ellas España, en 1876 llenó con bastante perfección el objeto propuesto que se propusieron.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Con este *Código de Señales* los conceptos y las frases más indispensables para la vida mercantil, están representados por 18 signos o caracteres y por las combinaciones binarias, ternarias y cuaternarias que con ellos puede formarse. A cada uno de estos caracteres corresponde una bandera que, por su magnitud y colores, facilita la comunicación a largas distancias³⁶⁵.

Ese Código experimentó, en las tres últimas décadas del siglo XIX, varias mejoras, las que llevaron a España a aprobar en 1901 el *Código Internacional de Señales*³⁶⁶.

No se ha podido determinar si, el Perú, en el curso de esos 30 años, adopta el sistema de señales que deviniera a finales del siglo XIX, en el Código que aprobase España. Sin embargo, en enero de 1873, el Ministro de Guerra y Marina, general Medina, acusaba recibo al de Relaciones Exteriores, del envío de un ejemplar, remitido por el Encargado de Negocios de su Majestad Británica en Lima, del reglamento de señales universales, para cuando los buques necesitan práctico o auxilio en caso de peligro, con la finalidad de que el Gobierno lo tomase en consideración a objeto de establecer un sistema uniforme de señales³⁶⁷.

Algunos meses después, en noviembre del mismo año, el ministro Freire, acusaba recibo al Ministro de Relaciones Exteriores, de su oficio de octubre 20, y le expresaba además, que con fecha 24 de noviembre, el Presidente de la República, en base a la opinión de la Junta Superior del Departamento de Marina, había aprobado poner en vigencia, en las naves mercantes peruanas, las señales adoptadas en las inglesas para anunciar peligro y pedir práctico³⁶⁸. Así, pues, parece que las señales se fueron adoptando progresivamente. Lo que debe quedar en claro es, que tal como se ha visto, en 1871 se puso en vigencia sólo para la Marina de Guerra, un nuevo *Plan de Señales*, del que se ha tratado en el volumen 2.

Otra cosa evidente en este siglo, es que Inglaterra y Francia fueron las naciones líderes en las Reglas para evitar los abordajes en el mar, del *Código Internacional de Señales*, que recibiera su primer reconocimiento internacional el 21 de febrero de 1897, con vigencia hasta 1954, y de las Reglas para Arqueo de Buques. La adopción de las primeras y últimas por el Perú ya han quedado fijadas por la *Historia Marítima* en los Tomos IX y X.

4. LAS COMPETENCIAS DEPORTIVAS NAUTICAS

En abril de 1874, se difunde en los diarios de Lima, un programa de regatas a cumplirse en la bahía de Chorrillos, que incluía a las embarcaciones de los buques de guerra y alumnos de la Escuela de Aprendices. Parece que tal programa no había sido coordinado con el Ministerio de Guerra

y Marina ni la Comandancia General de Marina, razón por la que esta última dispuso en la Orden General, que no se moviera del Callao, “embarcación menor, ni individuos de la tripulación de los buques de la escuadra y dependencias de marina, sin orden terminante de esta Comandancia General³⁶⁹.”

Los aniversarios del combate naval del 2 de mayo, se celebraban con gran entusiasmo, cívico y militar. Entre las actividades desarrolladas en 1874 con ese motivo, hubo una de regatas entre embarcaciones de los buques de la Armada, en la que también participaron oficiales, y de la cual el corresponsal de *El Comercio*, en el Callao, diera cuenta en los términos que sigue:

“Hoy podemos dar cuenta exacta de las regatas de ayer (4 mayo). La 1ª y la 2ª. no ofrecieron interés, pues como se efectuaba entre embarcaciones de los mismos buques, con decir que ganó una de estas habremos concluido.

La 3ª. entre chinchorros de buques de guerra, fue ganada por el del monitor *Manco Cápac*.

La 4ª. entre embarcaciones a la vela fue ganada por el gig de la corbeta *Unión*, que iba gobernado por el señor Portal, Comandante de este buque.

La 5ª. entre falúas de los buques de guerra quedó por la del monitor *Huáscar*.

La 6ª. entre falúas tripuladas por alumnos de la Escuela Naval, salió tablas, pues los jóvenes guardia marinas que tripulaban ambas embarcaciones, viendo que el andar de éstas era casi el mismo y temiendo sin embargo que los contrarios los aventajaran, se empuñaron los unos a la regata de la embarcación en que iban los otros, y por consiguiente las dos falúas se quedaron a media carrera.

La 7ª fue ganada por la primera falúa de la Escuela de Grumetes.

La 8a. como dijimos, quedó por la chalupa de la blindada *Independencia*.

La regata de consuelo fue ganada por el gig del *Marañón*, la misma en que ganaron los “celestes” la más importante de las últimas regatas de Chorrillos³⁷⁰.

H. CANAL INTEROCEANICO

Como es sabido, el tráfico del comercio exterior del Perú, hacia el Atlántico, para integrarse a los mercados europeo y norteamericano, tenía dos focos principales: uno, el estrecho de Magallanes y cabo de Hornos; otro, el istmo de Panamá.

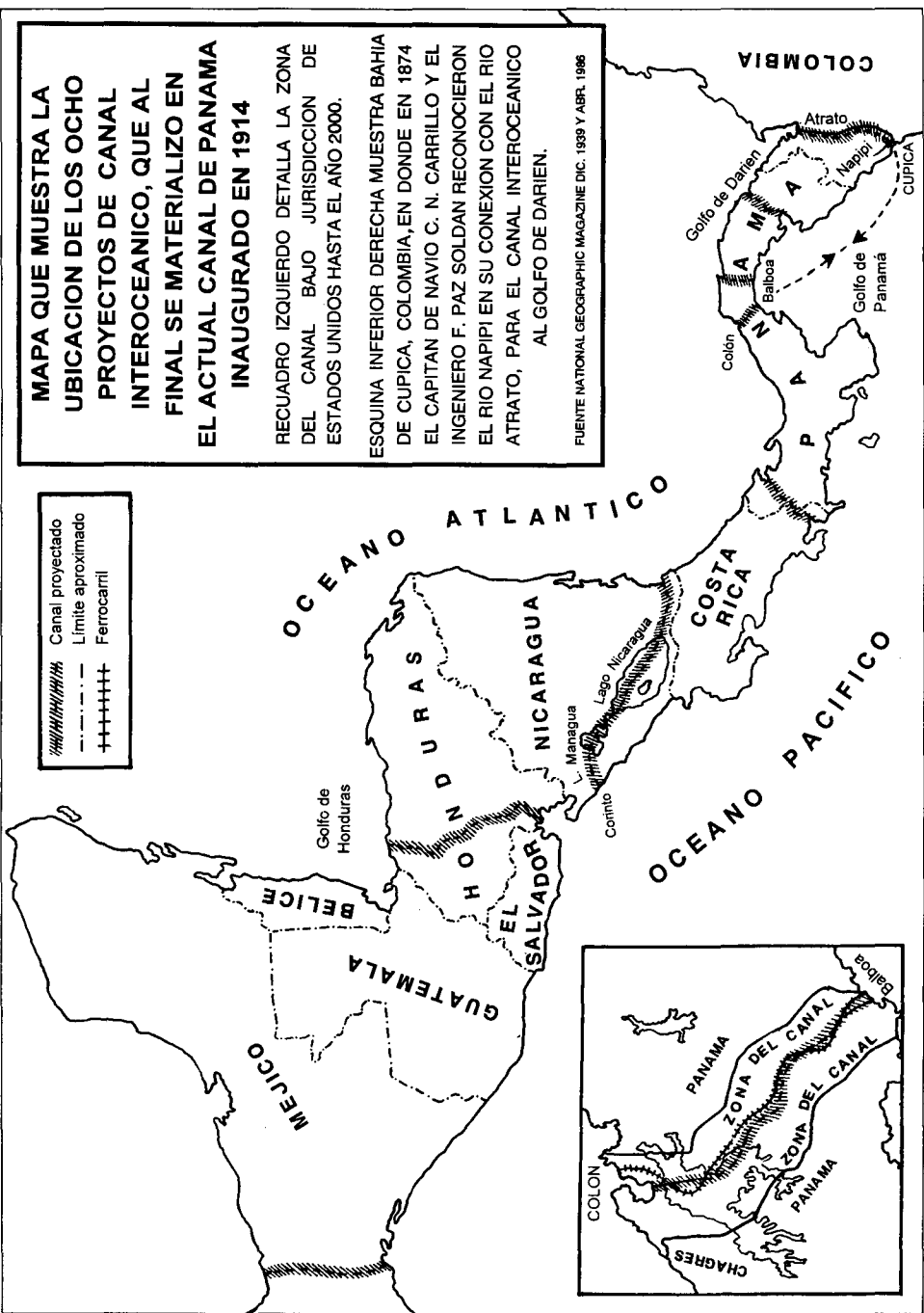
Por el del sur, que era la principal ruta, la distancia a cubrir del Callao a Londres era de unas 10,400 millas, cruzando áreas de frecuentes temporales, ruta que se cubría en un par de meses, normalmente, navegando a vapor a unos 10 nudos. A New York, la distancia era de 9,900 millas, y la duración del viaje normal era también de casi dos meses, a la misma velocidad. En ambos casos, una vez puesta la carga a bordo no requería

MAPA QUE MUESTRA LA UBICACION DE LOS OCHO PROYECTOS DE CANAL INTEROCEANICO, QUE AL FINAL SE MATERIALIZO EN EL ACTUAL CANAL DE PANAMA INAUGURADO EN 1914

RECUADRO IZQUIERDO DETALLA LA ZONA DEL CANAL BAJO JURISDICCION DE ESTADOS UNIDOS HASTA EL AÑO 2000.
 ESQUINA INFERIOR DERECHA MUESTRA BAHIA DE CUPICA, COLOMBIA, EN DONDE EN 1874 EL CAPITAN DE NAVIO C. N. CARRILLO Y EL INGENIERO F. PAZ SOLDAN RECONOCIERON EL RIO NAPIPI EN SU CONEXION CON EL RIO ATRATO, PARA EL CANAL INTEROCEANICO AL GOLFO DE DARIEN.

FUENTE NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE DIC. 1939 Y ABR. 1986

Canal proyectado
 Límite aproximado
 Ferrocarril



Croquis que muestra el proyecto de canal interoceanico Cupica-golfo de Darien (Colombia) que reconocieran, en parte, el capitán de navío don Camilo N. Carrillo y el ingeniero don Francisco Paz Soldán en 1873, así como otros proyectos existentes en el siglo XIX.

de más manipuleo hasta el puerto de destino, cuyo número y volumen de carga podían alargar o disminuir su duración.

Por el norte, vía istmo Panamá, en cambio, las distancias se acortaban tremendamente y, así, de Callao a New York eran 3,270 millas, y a Londres unas 6,650 reduciéndose el tiempo de viaje en 3 y 18 días respectivamente, a la misma velocidad. El inconveniente residía en que se debía desembarcar la carga en Panamá, ponerla en un ferrocarril que cubría la distancia de unas 40 millas hasta Colón, y vuelta a embarcar hacia su destino final, lo que resultaba en mayores costos de manipuleo.

Obviamente, los proyectos para unir el Atlántico y el Pacífico a través de un canal por el istmo de Panamá, por la costa norte de Colombia desde el Pacífico, u otra región centroamericana, despertaban el interés del Perú, puesto que representaban un sustantivo aporte al desarrollo del comercio exterior, aunque ello significase una modificación a la servidumbre ya existente. No corresponde, por supuesto, hacer en esta ocasión, un análisis de todos los proyectos de canal interoceánico, ni la historia del istmo de Panamá, excepto de aquel en el que participaron peruanos, en su estudio, aunque el mapa adjunto ilustra tales proyectos en el siglo XIX y antes.

Así, en la Orden General de la Armada del 5 de abril de 1873, enviada al Ministro de Guerra y Marina, se consignaba que según una resolución suprema del 31 de marzo, promulgada por el de Relaciones Exteriores, el capitán de navío don Camilo N. Carrillo, había sido nombrado miembro de una Comisión, conformada en virtud de lo acordado en un protocolo diplomático ajustado con el Ministro Residente de Colombia en el Perú, la cual debía unirse a otra de Estados Unidos, encargadas de practicar los estudios de la obra del canal interoceánico por el golfo de Darién³⁷¹. Con esta designación, se confirmaba nuevamente, el elevado concepto del Gobierno sobre tan ilustre jefe, que en este período comandó la división de monitores desde Estados Unidos a Río de Janeiro, organizó y dirigió la Escuela Naval y la Escuela Preparatoria, se desempeñó dos veces como Ministro de Hacienda y Comercio, participó en la observación del tránsito del planeta Mercurio por el disco del Sol, había trazado el plano del complejo Fluvial de Iquitos, y varias cosas más y, ahora, este nuevo encargo fuera del país.

El protocolo antes citado, fue suscrito el 30 de enero de 1873, entre el ministro de Relaciones Exteriores Riva Agüero, y el Plenipotenciario de Colombia, Teodoro Valenzuela. En él se expresaba, que el proyecto del canal por el istmo de Panamá “no afecta tan sólo a la civilización y comercio del mundo en general, sino también de una manera particular a los intereses políticos y comerciales del Perú”, por cuya razón se le reconoce la facultad para intervenir en las obras y “las ventajas y provechos a que su participa-

ción le daría derecho”³⁷². El doctor Bákula expresa, que dicho protocolo concretaba la antigua preocupación del Perú sobre el tema, que en 1857 lo llevara a firmar un convenio con Costa Rica, según el cual el Perú obtenía la primera opción para adquirir la mitad de las acciones si es que el canal se construía por cuenta de Costa Rica, o bien por Nicaragua, si este país lo hacía, firmando el respectivo convenio.

Todo tiempo pasado fue mejor, se dice. La situación financiera del Perú en 1873 era muy distinta de aquella de 1857. Esto se habrá podido apreciar en los diversos comentarios expuestos en los volúmenes que componen el tomo IX. En la década de 1870, el Perú había dejado de ser sujeto de crédito internacional. No se ve de donde habría sacado el dinero para participar en la construcción de un canal, en parte alguna de Centro América.

En junio de 1873, el comandante Carrillo eleva al Ministro de Relaciones Exteriores, el informe sobre el resultado de los estudios practicados por la Comisión nombrada para estudiar el istmo de Darién, a la vez que daba cuenta de los artículos adquiridos para realizar los trabajos, los mismos que habían sido entregados al cónsul del Perú en Panamá³⁷³.

A los pocos días, por el Ministerio citado se promulgaba una resolución suprema con el tenor siguiente:

“Visto el informe que se acompaña, expedido por la comisión exploradora nombrada para hacer los estudios relativos a la practicabilidad de un canal interoceánico a través del istmo de Panamá; se declara que el Gobierno ha quedado satisfecho del modo como los comisionados, capitán de navío don Camilo Carrillo e ingeniero don Francisco Paz Soldán, han desempeñado su encargo, el que queda por ahora aplazado hasta la próxima estación favorable; debiendo darse las gracias a ambos comisionados por sus buenos servicios y publicarse el expresado informe para conocimiento de todos los países amigos y en particular a los que están más directamente interesados en la grandiosa obra de la unión de los dos océanos. Rúbrica de S.E.- RIVA AGÜERO”³⁷⁴.

La comisión peruana salió del Callao el 6 de abril de 1873, con destino a la bahía de Cupica a 180 millas al sureste de Panamá, ciudad en la que recaló previamente para realizar coordinaciones con las autoridades oficiales sobre el trabajo a realizar. Conviene aclarar, que desde 1863 existían los Estados Unidos de Colombia, uno de los cuales era el Departamento del Istmo de Panamá, que en 1903 se independiza de la ya por entonces llamada República de Colombia.

En Panamá, también estableció contacto con el cónsul de Estados Unidos, quien le suministró informes sobre los trabajos realizados por una comisión americana con el U.S.S. *Tuscarora*, que en ese momento estaba ausente. El 18 de abril, la Comisión salió del Panamá en el vapor fletado *Taboguilla* y el personal contratado, con destino a Cupica, adonde arribó el 20. Desembarcó a la gente, instrumental y material, dando inicio a un

reconocimiento de la localidad antes de trasladarse a bahía de Limón, ubicada dentro de Cupica, zona alta y boscosa; luego de practicar el reconocimiento topográfico de Limón el 27, la comisión inicia aquel de los ríos Napipi, Limón y Atrato, todos muy crecidos pues era la estación lluviosa y los peligros eran grandes. Regresa a bahía Limón y luego en el *Taboguilla* a Panamá, adonde llega el 23 de mayo. El trabajo de campo había durado casi 30 días.

En Panamá la comisión se reunió con Sócrates Hubart que había sido el 2do. comandante del *Tuscarora*, quien reseñó que la brigada americana dirigida por el capitán Selfridge, había trabajado en la bahía de Chirichiri, también dentro de Cupica.

La Comisión consideraba que la vía Napipi, Limón y Atrato, que desemboca en el golfo de Darién, era practicable, ofrecía bastante agua, para el servicio de 10 buques diarios, surcando el canal de 31 millas, a construirse a partir de la confluencia del Atrato con el Napipi, hacia el Pacífico. Respecto a las dimensiones del canal, consideraba la comisión que aquellas propuestas por Selfridge con 13 esclusas para subir y bajar no eran convenientes para el futuro tráfico que se podía esperar.

Por supuesto, la comisión no se limitó a opinar sobre el estudio de Selfridge sino también de otros. Además, comentaba sobre el istmo de Nicaragua, que si bien ofrecía grandes ventajas, en cambio el descenso hacia el Pacífico presentaba grandes dificultades.

Respecto al ferrocarril existente en Panamá, que conectaba el Atlántico y el Pacífico, lo describía como de una longitud de 60 kilómetros, que alcanzaba una altura de 85 metros sobre el nivel del mar, que los grandes inconvenientes eran los pantanos y la gran diferencia de mareas entre ambos océanos que en sicigias alcanzaba en Panamá 6 metros y en Colón 0.40 metros, la poca profundidad en la bahía de Panamá y lo expuesto de Colón a las tempestades, etc.

Andando el tiempo, esta fue la ruta por la que se construyó el canal, iniciado primero por Lesseps y continuado luego por Estados Unidos, que lo inauguró en 1914.

La Comisión sugería el envío de otra en época más favorable, y que sentía no haber podido practicar un estudio más completo, por lo limitado del tiempo de que había dispuesto, pero creía, sin embargo que la descripción del reconocimiento hecho, daba una idea exacta de la naturaleza del terreno recorrido y de las dificultades que presentaba el istmo del Napipi, para la apertura de un gran canal interoceánico³⁷⁵.

Finalmente, el canal por el istmo de Panamá se inauguró en 1914 y, aún a fines del siglo XX, se continúa debatiendo la necesidad de un canal alterno por Nicaragua, u otros sitios, que prácticamente son los mismos que

se estudiaron en el siglo XIX y antes. De paso, es de anotar que el primer buque de guerra en cruzar el nuevo Canal de Panamá, fue el cazatorpedero peruano *Teniente Rodríguez* en 1914.

I. COMISION DE LIMITES CON BRASIL

1. ANTECEDENTES

Se ha considerado conveniente efectuar una corta reseña de los hechos previos a los trabajos de límites en el período que corresponde al tomo IX, de manera de poder apreciar la situación dentro de la cual se desarrolló el trabajo de Black, procurando, al mismo tiempo, aclarar ciertas diferencias que se han notado entre las descripciones que sobre este tema aparecen en la *Historia de la República*, tomo V, de Basadre; *Historia de la Marina del Perú-Navegación Lacustre y Fluvial* de Melo; *Notas para una Historia Fluvial de la Marina de Guerra e Historia Marítima del Perú* por Romero; *Historia de los Límites del Perú* por Porras Barrenechea; *El Perú*, Tomo II Libro II, *Historia de la Geografía del Perú*, capítulos XXVII y XXVIII, 1879, de Antonio Raimondi, así como para aclarar algunas expresiones que vertieran y que podrían llevar a una interpretación que no correspondiese con los documentos que se han tenido a la vista.

Servirá, por otro lado, para resaltar la labor que desarrollaron otros marinos y la del señor don Manuel Rouaud y Paz Soldán a quien, como bien dice Melo, el Perú le debe gratitud. En relación al Departamento Fluvial de Loreto, sólo se entrará en los detalles estrictamente necesarios, porque de él se tratará en capítulo aparte.

Cuarenticuatro años antes de que el Perú accediera a ser República independiente, esto es, en 1777, España y Portugal suscribieron el tratado de límites llamado de San Ildefonso, en concordancia con la doctrina del *uti possidetis*. Años después, cuando Brasil se independizó de Portugal, alegraría que ese tratado fue preliminar y no definitivo.

La guerra que sostuvieron en 1801 España y Portugal, puso fin a todos los tratados que habían firmado con anterioridad, incluido el de 1777. En 1826, el Perú gestionó ante Brasil, sin éxito, un tratado de límites. El tema no se volvería a mover sino décadas después.

En 1841 se firmó, en Lima, entre los ministros Da Ponte Ribeyro por el Imperio del Brasil, y Manuel Ferreyros por la República del Perú, un Tratado de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, el mismo que sin serlo, específicamente, incluyó el compromiso de efectuar una demarcación de sus límites conforme al principio del *uti possidetis* de 1821, tarea que no

se llevó a cabo porque no hubo el respectivo canje de ratificaciones, según Porras Barrenechea.

El 23 de octubre de 1851, siendo Echenique Presidente de la República, se firmó en Lima, entre los mismos Gobiernos, con la participación de Bartolomé Herrera como Canciller del Perú, del Brasil don Duarte Da Ponte Ribeyro, otra Convención denominada de Comercio y Navegación Fluvial, Extradición y Límites. Esta Convención incluyó, en su artículo VII, la cuestión fronteriza entre ambos países reconociendo, es cierto, el principio del *uti possidetis*, pero sin hacer referencia a fechas, según escribe Porras. Decía como sigue:

“La población de Tabatinga y de este para el norte, la línea recta que va a encontrar frente al río Yapurá en su confluencia con el Apaporis y de Tabatinga para el sur, el río Yavarí desde su confluencia con el Amazonas”.

Esta línea recta, desde Tabatinga, que Black llamaría línea geodésica, corta al Putumayo y termina en el Apaporis, afluente de la margen izquierda del Yapurá o Caquetá. Para materializar sus puntos extremos y aquel en que corta al Putumayo, y el curso del Yavarí, los gobiernos se comprometieron a designar sendas comisiones de trabajo, lo que en la práctica no se hizo.

Basadre dice que la Convención se ratifica en 1854. Romero en sus *Notas* dice que Echenique la firma el 1º de diciembre de 1851, que el canje se hace en Río de Janeiro el 18 de octubre de 1852, pero en la *Historia Marítima* dice que se ratifica en 1858, que es el mismo año que señala Porras. Se tomará, pues, como año de ratificación el de 1858. Lo real es que, en los seis años siguientes, tampoco se nombra comisión demarcadora alguna.

El 5 de enero de 1864 queda fundada la Marina Fluvial de Iquitos, y el 26 de febrero del mismo año, llegan a este lugar las naves fluviales que se había mandado construir en Inglaterra. Del grupo de oficiales que las condujeran, se menciona sólo a Camilo N. Carrillo, porque inicial y brevemente tendría que ver con la demarcación de límites. Por otro lado, el jefe de esa fuerza, contralmirante don Ignacio Mariátegui, renuncia por razones de salud, y el Gobierno llama al servicio activo, en julio 6 de 1864, al capitán de navío don Francisco Carrasco, nombrándolo Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, creado en 1863 .

Por fin en 1864, los Gobiernos de Perú y Brasil deciden iniciar los trabajos de límites, y designan a sus Comisarios de Límites como sigue: capitán-teniente don José da Costa Azevedo, por Brasil; capitán de navío don Francisco Carrasco, por Perú. Como Carrasco viajara al Pará a fines de 1864 en razón de su encargo en la Comisión de Límites, el capitán de fragata don Federico Alzamora, que acababa de ser nombrado Mayor de Ordenes del Departamento, asume accidentalmente la Comandancia General.

En sus *Notas*, Romero comenta que en junio de 1865 el capitán de corbeta Camilo N. Carrillo fue nombrado Secretario de la Comisión. Su actuación duró hasta el 10 de febrero de 1866 en que pasa como agregado del Departamento Fluvial de Loreto, y en marzo de 1866 al monitor *Loa*, en la costa. En setiembre de 1865, Carrasco se entrevista en Pará con el Comisario del Brasil, habiéndose agregado a la Comisión el señor don Manuel Rouaud y Paz Soldán. En la Brasileña están don Roberto Suárez, el capitán-teniente don Juan Soares Pinto y otros. Porras comenta que Rouaud fue en ese momento el jefe de la Comisión Peruana, olvidando a Carrasco.

Este jefe, entre el 1º de mayo y el 7 de junio de 1865, permanece en Iquitos y en su calidad de Comandante General titular, aprueba con frases elogiosas la labor que venía desempeñando Alzamora y luego de dictar diversas disposiciones, según Romero, viaja al Pará para continuar su tarea de límites, renunciando a esa Comandancia. Sucede que el 24 de agosto de 1865, Alzamora asciende a capitán de navío y asume la Comandancia General como titular, el 1º de enero de 1866.

La Comisión Mixta Perú-Brasil se desplaza primero a Tabatinga, iniciando el trabajo de campo con observaciones astronómicas que permiten determinar la posición del extremo sur de la línea geodésica hacia el norte. Según el Acta que consigna Raimondi en el capítulo XXVIII, la Comisión Carrasco-Azevedo instala, el 28 de julio de 1866, en la confluencia del arroyo San Antonio-Amazonas, en las cercanías de Leticia (ex-San Antonio de la Frontera) y Tabatinga, dos hitos provisionales como sigue: Uno, en la margen derecha, Leticia, en Latitud 4º13'21" Sur, Longitud 69º55'00" Oeste; otro, en la margen izquierda, Tabatinga, Latitud 4º13'21".2 Sur, Longitud 69º55'00" Oeste.

Igualmente, determina el origen de la quebrada San Antonio, en Latitud 4º12'59".36 Sur, Longitud 69º54'24".86 Oeste, en donde se debería colocar, más tarde, otro hito cuadrangular que en su cara norte llevaría inscrito "Per", en la sur "Brasil", en la Oeste "viene de la boca", de la quebrada se entiende y, en la Este, "sigue la frontera para el norte hasta el Yapurá en la línea que va a encontrar la boca del Apaporis". Esta claro, entonces, que la línea geodésica se inicia en este punto. Todos estas coordenadas las verificaría Black, más tarde.

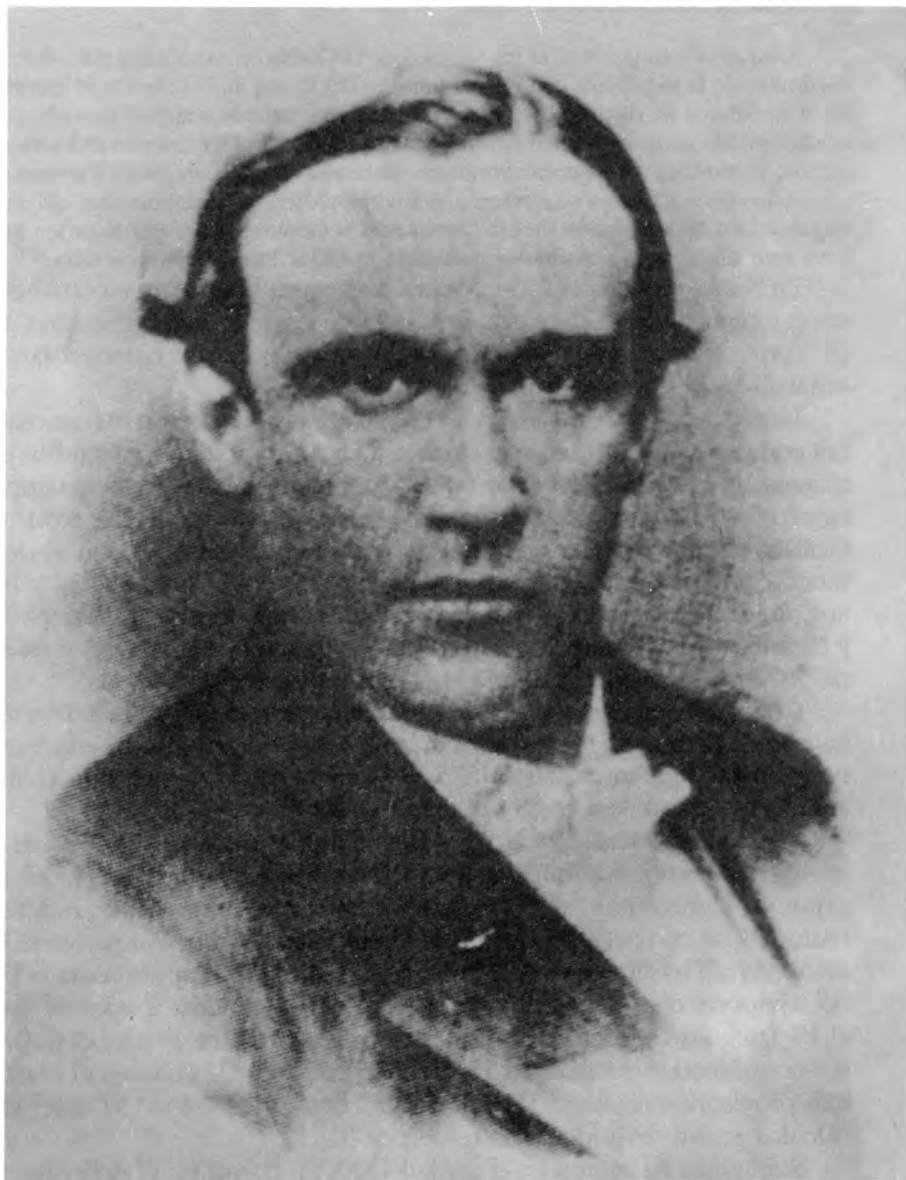
Es interesante citar lo que expresa Raimondi acerca del Acta del 28 de julio de 1866, que de sus cuatro originales firmados, dos en castellano y dos en portugués, "serán enterradas las mismas Actas separadas alternativamente, junto con varias monedas de la República y del Imperio, en cajas construidas para ese objeto, en los lugares en que quedan establecidos los marcos para distinguir la señal de los límites por esta parte. Y ojalá que

este acontecimiento sirva para perpetuar la amistad de dos pueblos americanos, el interés con que desean asegurar tan precioso vínculo y los esfuerzos con que procuran su verdadero progreso". Obviamente, las Actas originales firmadas restantes, fueron enviadas a las respectivas autoridades nacionales.

Terminada esta parte de la demarcación, siguió el trabajo en el río Yavarí para determinar su curso y nacimiento. Este río había sido explorado parcialmente a fines del siglo XVIII, y su álveo era la línea divisoria, según el tratado de San Ildefonso de 1777. A ese fin, y previas instrucciones de los respectivos Comisarios, emitidas el 4 de agosto de 1866 en Tabatinga, los Secretarios Rouaud y Soares Pinto, salen el 5 para remontar el río, regresando el 26 de octubre de 1866. La expedición realizó treinta observaciones astronómicas, siguiendo los métodos de alturas meridianas, circunmeridianas, correspondientes, tanto de sol como de estrellas, planetas y satélite, en otros tantos puntos, que permitieron fijar su curso, pero sin llegar a la nacimiento. En esta ocasión sólo participó un buque brasileño.

Los eventos, sin embargo, no fueron sencillos, pues aparte de las fiebres, experimentaron el ataque de los feroces *catuquinos*. En efecto, según relata Raimondi, en los primeros días de octubre llegaron a la confluencia del Paysandú, pero siguieron remontando el Yavarí. El 10 experimentaron el primer ataque de los indios, decidiendo entonces regresar al río Gálvez para reunirse con el resto de la expedición; pero estando en este trance, experimentaron el segundo ataque (latitud 6°50' sur, longitud 73°55' Oeste). En esta oportunidad, Soares Pinto falleció de un flechazo en el estómago, en tanto que Rouaud recibió cuatro: uno en el cuello, otro en la mano izquierda y dos en la pierna derecha. Más tarde, para salvarle la vida, tuvieron que amputársela en Tabatinga, después de haber sufrido horrorosamente por el veneno inoculado por las flechas. En este trabajo, la Comisión estimó que la nacimiento estaba algo más allá de 7° sur y no a los 11° sur. En su obra, Melo acoge la valiosa información que sobre el Yavarí acopiase la Comisión Mixta de 1866.

Como se acaba de ver, ningún buque peruano brindó apoyo alguno para los desplazamientos de la Comisión peruana en esa expedición, lo que probablemente originaría alguna sugerencia para que se le proporcionara en futuras tareas, y a ello se debe la decisión del Gobierno peruano, que se tradujo en un oficio del Ministro de Guerra y Marina, coronel J.F. Balta, de fecha 2 de noviembre de 1870, dirigido al Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, y que explica la participación de un buque peruano en las expediciones efectuadas entre 1871 y 1874. El oficio decía como sigue:



MANUEL ROUAUD Y PAZ SOLDAN

Que se desempeñara en los años 1866 y 1872, primero como Secretario accidental del comisario peruano capitán de navío don Francisco Carrasco, y como comisario después, en la Comisión Mixta de Límites Perú-Brasil. En el río Yavarí, las heridas por flechas envenenadas de los indios, obligaron a la amputación de su pierna derecha. Después, en el río Yapurá contrajo una fiebre perniciosa que provocó su muerte en 1872. Fue un héroe de la demarcación de los límites del Perú.

(Reproducida de: *Enciclopedia Ilustrada del Perú*, T. 5, por Alberto Tauro del Pino).

“Con el objeto de facilitar los trabajos de la Comisión nombrada para demarcar los límites de la República con los del Imperio del Brasil, Su Excelencia el Presidente de la República ha dispuesto con fecha 29 del mes último (octubre) que VS. ponga a órdenes del Comisario peruano don Manuel Rouaud y Paz Soldán uno de los vapores *Napo* o *Putumayo* con la correspondiente dotación de oficiales, gente y armamento.

Lo aviso a VS. para su inteligencia advirtiéndole que la importancia del asunto requiere la mayor atención de esa Comandancia General al cumplir la orden que le lleva este oficio y que tendrá lugar cuando el señor Paz Soldán lo solicite”³⁷⁶.

En base a esta disposición, Alzamora escoge el *Napo*, cuyo comandante era el teniente 1º don Bernardo Coronel y el Segundo, el alférez don Carlos La Torre. Este buque era prácticamente nuevo, y sus características se señalan en el Capítulo VIII de este Tomo.

Luego de un paréntesis de casi cuatro años, el Gobierno peruano nombra como nuevo Comisario de Límites, a fin de completar los estudios pendientes, al señor Rouaud y Paz Soldán, quien acepta a pesar de su impedimento físico. Como Secretario interino se desempeñaría el teniente 1º don Froilán Plácido Morales, y como ayudante el teniente 2º don Federico Rincón, ambos nombrados el 17 de diciembre de 1870. Entre 1871 y 1872, la Comisión Mixta realizó una serie de conversaciones preliminares: julio y diciembre de 1871 en Río de Janeiro y Pará, respectivamente, y en abril de 1872 en Manaos, en donde permanece dos meses y medio.

Conviene señalar que en 1871, el Departamento Fluvial de Loreto, al mando de Alzamora, recibe de Lima la última remesa de dinero en efectivo. En los años siguientes, hasta 1875, el Departamento tendría que vivir del crédito que obtuviera en el comercio local.

La Comisión Mixta inicia sus trabajos a fines de julio de 1872, en que sale de Manaos en el buque brasileiro *Pará*. Viajan Rouaud y von Hoonholtz, el nuevo Comisario brasileiro. En los primeros días de agosto llegan a Teffé, reuniéndose con el *Napo*, en el cual se embarca la Comisión peruana. Permanecen allí hasta el 8 en que zarpan y surcan el río Yapurá hasta la boca del Apaporis, que es el extremo norte de la línea geodésica, adonde llegan el 15. Luego de realizadas las observaciones astronómicas para determinar sus coordenadas geográficas, el 25 de agosto de 1872 colocan el marco o hito provisorio en Latitud 1º31'29".5 Sur, Longitud 69º24'55".5 Oeste. Estos cálculos serían revisados más tarde por Black.

Según cita Raimondi en el capítulo XXVIII, consta en el Acta que para hacer más solemne la instalación de este marco, “empavesaron los vapores brasileiros *Apaporis* y *Pará* y el vapor peruano *Napo*, haciendo el mismo una salva de 21 tiros”.

Al regresar al Amazonas, recalán en Teffé, en la margen derecha, y al salir de este punto para el Putumayo, se declara en ambos buques una

epidemia de fiebre perniciosa muy común en el Yapurá. Dos tercios de la tripulación del *Napo* enferma, incluso el propio Rouaud, pero así llegan a Tonantis, en la confluencia del Putumayo con el Amazonas, el 13 de setiembre. Allí fallece el Segundo Guardián del *Napo* don Cosme Tovar. El *Pará* arriba el 19. Dado el grado precario de salud, se decide que el *Napo* proceda a Iquitos, en tanto que la Comisión Peruana embarca en el *Pará* con destino a Manaos. Rouaud llegó a perder la razón; el 27 de setiembre el *Pará* recalca en Teffé, en donde a pesar de los cuidados médicos que Rouaud recibiera, fallece el 29.

Sobre este suceso, *El Peruano*, en enero de 1873, da a publicidad la nota que el Ministro de Relaciones Exteriores Riva Agüero cursara el 10 de diciembre de 1872, al Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Brasil en Lima, Consejero don Felipe José Pereira Leal, comunicándole haber recibido el informe del Secretario accidental de la Comisión Peruana, capitán de corbeta don Froilán P. Morales, sobre el sensible fallecimiento del Comisario peruano don Manuel Rouaud y Paz Soldán, acaecido en Teffé, a pesar de los solícitos cuidados y esmerada asistencia, que tanto Rouaud como los demás enfermos del *Napo*, recibieran del médico y tripulación de los buques brasileiros, y los honores fúnebres que se le rindieron, de todo lo cual el comandante Morales había agradecido al Comisario Imperial. El ministro Riva Agüero agradeció a Pereira Leal, a nombre del Gobierno, las atenciones recibidas.

El 18 de diciembre, a su vez, Pereira Leal da respuesta a la nota de Riva Agüero, y le expresa que a pesar de los esfuerzos del doctor Luis Carneiro da Rocha, no se pudo salvar la vida de Rouaud, adjuntándole copia del informe del médico así como de la comunicación que recibiera del Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, sobre la misa que se ofició en Río de Janeiro el 7 de noviembre de 1872, por el alma de Rouaud, a la cual asistieron el citado ministro, el Ministro de Agricultura, el Presidente del Senado, empleados del Ministerio de Relaciones Exteriores, numerosas personas notables y la familia del Comisario Brasileiro³⁷⁷.

A fin de ese año, Alzamora termina su labor de Comandante General, reemplazándolo el capitán de fragata don Enrique Carreño, quien recibe el cargo el 24 de enero de 1873. Carreño tendría que seguir sufriendo la durísima etapa de pobreza fiscal y de frustraciones navales, según Romero.

En resumen, se puede decir que entre julio de 1866 y agosto de 1872, se realizaron las observaciones astronómicas que permitieron marcar los dos extremos de la línea San Antonio-boca del Apaporis, se determinó una buena parte del curso del Yavarí, pero sin alcanzar a su nacimiento. Es, pues, en estas circunstancias que se inicia la participación de Black.

2. LA DESIGNACION DE BLACK COMO COMISARIO DE LIMITES

El 31 de diciembre de 1872, el Gobierno peruano nombra, por resolución suprema del Ministerio de Relaciones Exteriores, como Comisario para la demarcación de límites entre el Perú y el Imperio del Brasil, al capitán de fragata don Guillermo Black, y como agregado a dicha comisión, al alférez de fragata don Manuel Cosme de la Haza³⁷⁸.

Luego de su nombramiento, y antes de salir de Lima, Black recibe instrucciones verbales del ministro Riva Agüero, referentes al cumplimiento de su misión, a las que frecuentemente menciona en sus informes pero que, por ser verbales, precisamente, no se han podido puntualizar. Como Porras Barrenechea menciona que, mientras Black estuviera como Comisario de Límites, en la parte del río Putumayo se convinieran algunos cambios de territorio, se ha considerado pertinente entrar en ciertos detalles sobre la forma en que Black cumpliera su misión para aclarar esa expresión de Porras, dejando así a salvo la imagen de Black.

Black y de la Haza salieron del Callao el 14 de enero de 1873 y llegaron al puerto de Belem do Pará el 7 de febrero, viaje que aun cuando no lo dice, y por el tiempo empleado, se debe haber realizado por la vía del istmo de Panamá y St. Thomas, pues por la de Moyobamba, tomaba un par de meses, aproximadamente.

En Pará, Black se hizo cargo de su puesto como Comisario de Límites, levantando un Acta de todos los archivos, planos e instrumentos pertenecientes a la Comisión, y otros de propiedad de Rouaud. Practicó esta diligencia en presencia del Cónsul del Perú y de todos los miembros de la Comisión de Límites, que eran los que siguen:

Capitán de corbeta graduado	D. Froilán Plácido Morales
Teniente 2º	D. Federico Rincón
Alférez de fragata	D. Manuel Cosme de la Haza
Adjunto	D. Gregorio Escardó

El Acta, en efecto, fue levantada el 14 de febrero en la casa del Cónsul del Perú en la ciudad de Belem do Pará, coronel don José Miguel Ríos, y lleva la firma de todos los miembros de la Comisión. Se remitió a Lima en febrero³⁷⁹. En el Acta se deja constancia expresa de la autorización verbal del Ministro Riva Agüero para que Black dispusiera, a los fines de la Comisión, del uso de los instrumentos, libros y cartas geográficas que fueran de la propiedad del fallecido Rouaud, de ser necesarios, y que valorizados por la Junta, el Supremo Gobierno abonaría el monto resultante, al contado en dinero, al heredero o herederos del difunto Rouaud. Mas tarde, en 1875, los libros e instrumentos depositados en la Escuela Naval, serían entregados a don Luis Paz Soldán.

El inventario de dichos items permiten apreciar que esa comisión, desde su establecimiento por Carrasco y luego con Rouaud, estuvo conformada por personas con conocimiento científico de la más alta calidad.

La sede de la Comisión de Límites del Imperio del Brasil se encontraba en Manaos, en el río Negro. Era ya 28 de febrero y por la falta de vapor disponible, la peruana no había podido trasladarse a esa ciudad para entablar conocimiento con su homólogo brasileiro, reiniciar los trabajos y darles término en el menor plazo posible.

En su informe del 28 de febrero, fechado en Pará, Black explicaba que habida cuenta de la falta de facilidades en Manaos, sin acudir al apoyo brasileiro, para alojar a toda la Comisión, había decidido que ésta recién viajase a aquella el 1º de abril, mientras que él se trasladaría a Iquitos, en donde solicitaría al Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, pusiera a sus órdenes al vapor *Napo*, con el cual bajaría a Manaos, de manera que sirviese de alojamiento a los oficiales. Hasta tanto, no volvería a comunicarse con Lima.

Además de lo anterior, informaba que el comandante Morales había recibido una letra por 1,078\$-16sh, que él había entregado otra más, para que efectuado su cambio en plaza, abonase a los empleados los seis meses de sueldos atrasados, más los seis meses por venir, y que le entregara el saldo de la operación, que resultó ser de 725 soles.

Por otro lado, daba cuenta haber recibido del comandante Morales, en su calidad de Secretario interino, la cantidad de 1,203 soles como saldo de los 2,000 que para gastos de escritorio y movilidad, remitiera el Ministro de Relaciones Exteriores el 21 de marzo de 1872. En total, Black recibió 1,928 soles, pero como 1,203 fuesen de la testamentaria de Rouaud, pedía órdenes sobre que hacer.

Igualmente, Black manifestaba que, a su juicio, no había encontrado fondo alguno de la Comisión, ni en Lima se los habían dado, por lo cual él había tenido que gastar de su propio peculio hasta ese momento, 440.65 soles con lo cual el servicio de la Comisión quedaba completamente organizado hasta su regreso de Iquitos. Como se puede apreciar, la mala costumbre de enviar gente en comisiones al extranjero, sin dinero, no sólo se dio para el caso de Ferreyros con los blindados, sino también con la Comisión de Límites, lo cual se corrobora con lo que sigue del informe de Black, situación que le causaría enorme disgusto.

En efecto, al llegar Black a Pará, el comandante Morales le informó que por falta de recursos, la Comisión peruana estaba siendo subvencionada por Brasil, como resultado de una gestión realizada por el Ministro Plenipotenciario del Brasil en Lima ante el señor Presidente de la Provincia del Pará "para que suministrara a la Comisión peruana el dinero que necesita-



Capitán de fragata GUILLERMO BLACK
Comisario peruano en la Comisión Mixta de Límites Perú-
Brasil, en los años 1873 y 1874, y Presidente de la
Comisión Exploradora de las Guaneras en 1875.
(Reproducida de: *Héroes y Marinos Notables*,
Vol. II, por Manuel Zanutelli Rosas).

ra para sus gastos y al mismo tiempo como la primera autoridad de esta provincia se hubiera ofrecido de un modo espontáneo en el mismo sentido al señor Morales, éste aceptó y en vista de la necesidad procedió a recibir en la tesorería del Pará la suma de seis contos de reis que hacen el total de seis millones de reis”.

Este proceder incomodó tremendamente a Black quien lo desaprobó y ordenó a Morales negociar la letra de los señores Dreyfus Hnos. y Cía. que él había traído de Lima, al cambio que fuera y procediera de inmediato a reintegrar al Tesoro brasileiro la cantidad recibida. Explica, Black, que la situación encontrada lo inhibió de presentar su saludo oficial al Presidente del Pará “siendo su deudor”, pero que luego de subsanar dicha situación lo saludó oficialmente el 15 de febrero y le entregó una comunicación del Ministro del Brasil en Lima, resultando de esta visita que el Presidente de la Provincia le remitiera pasajes para subir al Amazonas, que él rehusó cortésmente³⁸⁰. La decisión que adoptase Black, deja muy en alto su concepto ético respecto a la Comisión encomendada, pues consideraba que aceptar tales dádivas, podía comprometer su independencia en cualesquier discusión sobre límites con su par del Brasil.

2.1. LA ESTADIA EN IQUITOS

Cumpliendo su plan, Black llegó a Iquitos el 25 de marzo de 1873 y el 26 solicitó al Comandante General del Departamento Fluvial, capitán de navío don Enrique Carreño, quien recién había asumido el puesto dos meses atrás, el apoyo de buque, personal y logístico para cumplir con su misión, dado que ello estaba ordenado desde antes, como ya se vio. Ese mismo día, Carreño contesta que aún no se habían recibido las órdenes que Black le aseguró recibiría del Ministerio del Ramo sobre los recursos que necesitaba para cumplir con su misión, y que estaba a la espera de noticias por la vía de Yurimaguas el próximo 12 de abril³⁸¹. De la respuesta de Carreño a su solicitud, Black envía el parte correspondiente al Ministro de Relaciones Exteriores³⁸².

Como el 12 de abril no llegaron las tan ansiadas y mentadas instrucciones, el 13 se genera entre Black y Carreño un enfrentamiento epistolar³⁸³. Así, por un lado, Black a pesar de reconocer la gravedad de la situación económica del Departamento, y con toda seguridad la del comercio que tuvo tiempo para averiguar, demanda una respuesta de Carreño a sus exigencias de alistamiento de personal, bienes y servicios, para dejar así a salvo tanto su responsabilidad, como la del Comandante General.

Carreño, por otro lado, quien, según comenta Romero en sus *Notas*, tenía “excepcionales cualidades para el mando, por lo combativo, lo teso-nero y lo celoso de su cargo”, le informaba a Black que en materia de

instrucciones sólo existían las del 2 de noviembre de 1870, cuya copia le adjunta; que desde hacía tiempo no recibía efectivo de Lima, debiendo recurrir al crédito local. En este sentido, había conseguido dinero para despachar a la Comisión Hidrográfica, y que tendría que volver a pedir prestado 3,000 soles para pagar los sueldos de marzo ppdo. de los empleados de la Factoría, quienes “de un momento a otro podían suspender los trabajos de dicho establecimiento, pues los operarios contratados así lo manifiestan con altivez”.

Para satisfacer las demandas de Black, Carreño necesitaba del orden de 14,000 soles y así poder atender: a la tripulación del *Napo* el sueldo atrasado de un año más un mes de adelanto; adquirir raciones a razón de 0.48 soles diarios por ración; adquirir leña para tres meses para el vapor; pagar a dos prácticos de los ríos Putumayo y Yavarí; pagar dietas y otros gastos indispensables y, finalmente, adquirir tres embarcaciones. En cuanto al *Napo*, hubo de suspender el servicio de viajes que prestaba entre Iquitos y Sarayacu, en el río Ucayali. Lo único concreto que podía ofrecer a Black, y ello pidiendo dinero prestado otra vez al comercio local, era el *Napo* con dotación y guarnición, pagándole parte de su sueldos y víveres para tres meses.

De la reseña anterior se puede apreciar como es que la crisis fiscal influía en una tarea tan importante para la integridad territorial y soberanía, de la que tenían que responder en primer lugar el Comisario de Límites, ya fuera Carrasco, Rouaud o Black, y en segundo lugar el Comandante General.

Para aquellos que hoy viven o viajan a la selva, no pueden menos que sentir admiración por aquellos hombres, en particular marinos, que en esos lejanos días, muchas veces sin recursos económicos ni medios materiales, aislados del mundo, haciendo frente a las fiebres y a los salvajes, en zonas de rigores meteorológicos y cartas de navegación imprecisas cumplían, en la medida de sus posibilidades y a riesgo de su propia vida, con la delicada misión de demarcar la frontera. Quien nunca ha estado en la selva, quizás jamás podrá comprender como hicieron para sobrevivir en ella durante meses. Los relatos del marino Black permitirán hacerlo.

Obviamente, a este jefe no le agradó la respuesta de Carreño, así es que le envió el oficio que sigue:

“El Comisario de Límites que suscribe, no acepta los recursos que le ofrece el señor capitán de navío Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto en la forma que constan en su oficio de fecha 15 de abril del presente año y únicamente saldrá de Iquitos para cumplir su comisión siempre que se acceda a lo que se ha solicitado en su comunicación del 26 de marzo”³⁸⁴.

Ante esta, quizás desmesurada exigencia de Black, el comandante Carreño le contesta conciliadoramente:

EL PODER NAVAL EN TIERRA

“En mi citado oficio expuse las razones que tenía para no acceder a lo solicitado por VS.; pero comprendiendo la importancia de la Comisión que le ha sido confiada, y esperando que VS. tendrá a bien continuar en este puesto por algún tiempo más; ofrezco a VS. que con la llegada del primer contingente (dinero efectivo) que se remita a la Comisaría de mi dependencia, conciliaremos todo, a fin de que el país pueda en esta ocasión ver terminados los trabajos de límites entre la República y el Imperio del Brasil, que por tan prolongado tiempo viene distrayendo a nuestro Gobierno”³⁸⁵.

Inmediatamente de designado el *Napo* para participar en la expedición, Black solicita que se le hagan ciertas modificaciones, que se le suministren determinados artículos navales y de máquinas y que, por último, aquellos tripulantes y guarnición necesaria pero que excediera a la planta del buque, fueran considerados como miembros de la Comisión a los fines de abonarles su sueldo. A todo ello accedió Carreño, conciliadoramente, remitiendo la relación de individuos escogidos por Black³⁸⁶.

Sin embargo, Black no pudo salir de Iquitos hacia Manaos y ya en mayo, nuevamente, cursa otro oficio al Comandante General, con fecha 10, que decía en parte:

“El que suscribe dijo a VS. en oficio anterior que depositaba toda su confianza en el Comandante del *Napo* y demás empleados en todo lo que tuviere relación con los pedidos de la Comisión; y para obviar o evitar cualquier tropiezo que pudiera acontecer posteriormente asumo toda responsabilidad en los asuntos de la Comisión de Límites, y me hago responsable con mi dinero que son mis sueldos que debo principiar a percibir desde el mes de julio próximo para hacer frente a cualquier cargo que pudiera hacerse a la Comandancia General por las oficinas fiscales de Lima. De este modo; me evitaré “la vergüenza y humillación por que he pasado en este Departamento engañando de un modo involuntario al Comisario Brasileiro y obligando a dicho Comisario a venir desde Manaos a ofrecer recursos al Comisario de Límites Peruano porque en su patria no había encontrado recursos para moverse”³⁸⁷.

El Comisario von Hoonholtz, efectivamente, llegó a Iquitos en el *Morona*. El oficio de Black, enérgico, sin duda, y realista también, pues no cabe duda que existía una vehemencia justificada en Black porque las condiciones meteorológicas e hidrográficas que se avecinaban podían frustrar el cumplimiento de tan delicada misión, aparte de su orgullo de no depender, en lo posible, del auxilio de los brasileros.

El 8 de mayo, Black solicita que se adquieran ciertos medicamentos, que también acepta Carreño y le contesta el 12 del mismo mes sobre el procedimiento para adquirirlos en Pará³⁸⁸.

El 15, al comunicar el Comisario de Límites que el *Napo* estará listo para salir de Iquitos, el Comandante General dispone el mismo día que el Comandante del buque se ponga a órdenes de Black, y emite las Instrucciones que siguen³⁸⁹:

“INSTRUCCIONES QUE OBSERVARA EL TENIENTE 1º GRADUADO DE LA ARMADA COMANDANTE DEL VAPOR *NAPO*, DON BERNARDO CORONEL EN EL VIAJE QUE

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

VA A EMPRENDER A ORDENES DEL SEÑOR COMISARIO DEMARCADOR DE LOS LÍMITES ENTRE EL PERU Y BRASIL, CAPITAN DE FRAGATA D. GUILLERMO BLACK

Artículo 1º.- El Comandante del vapor *Napo* zarpará de este puerto el día que el señor Comisario de Límites capitán de fragata D. Guillermo Black creyere conveniente; pues se encuentra subordinado a dicho jefe en todo lo que se relacione con el servicio de la Comisión de Límites.

Artículo 2º.- El Comandante Coronel en su calidad de subordinado al Comisario de Límites ejecutará y cumplirá toda orden que dicho jefe le imparta, contribuyendo de este modo al buen resultado de la importante Comisión de Límites.

Artículo 3º.- Para poder cumplir con eficacia lo acordado en el artículo anterior, se encarga al Comandante del *Napo* procure conservar el mejor orden y disciplina a bordo de su buque, ayudando al mismo tiempo que tanto al jefe señor Black como a todos los miembros de la Comisión de Límites se les guarde los respetos y consideraciones que les corresponde.

Artículo 4º.- Se previene al Comandante del vapor *Napo* que si por efecto de enfermedad de algún oficial de la Comisión de Límites, o cualquier otra causa, necesitase el señor Black de su cooperación en los trabajos científicos, como observaciones u otros concernientes a la profesión, se prestará a ello, como así mismo ordenará lo haga el oficial de Detall.

Artículo 5º.- De los 1,500 soles que recibirá de Comisaría para fondos del *Napo*, procurará formular la respectiva cuenta de inversión, cuidando que, todo gasto que tenga que hacerse, sea autorizado por el señor Comisario de Límites; y la cuenta la presentará en la Comandancia del Departamento a su regreso.

Artículo 6º.- Por la leña que consuma el *Napo* en territorio peruano, otorgará certificados como esta dispuesto, para que se pague por la Comisaría del Departamento; y solamente por la que compre en territorio brasilero pagará al contado, con el dinero que lleva para fondos.

Artículo 7º.- Se encarga al Comandante del *Napo* procure por su parte hacer cuanta economía sea posible en los gastos, pues como empleado de la Nación esta obligado a llenar este deber.

Artículo 8º.- El Comandante del *Napo* permanecerá en este servicio por el tiempo que juzgue necesario el señor Comisario don Guillermo Black; y sólo podrá regresar a este puerto cuando oficialmente se lo ordene dicho jefe.

Artículo 9º.- A su regreso a este puerto, presentará en Mayoría un parte circunstanciado de su expedición, y los diseños de los ríos por donde hubiera navegado, para remitirlos al Supremo Gobierno.

Esta Comandancia espera que el teniente 1º graduado Don Bernardo Coronel Comandante del vapor *Napo* cumpla estas instrucciones bajo la más estricta responsabilidad.

Iquitos, mayo 15 de 1873. E. CARREÑO

Es Copia del original. Iquitos, mayo 15 de 1873. JOSE FELIX MANRIQUE”.

Como ocurriera que uno de los prácticos del *Napo* desertara, Carreño dispuso que otro de apellido Medina, pasara al citado vapor³⁹⁰. Igualmente, dispuso que en el *Morona* se llevaran las provisiones que había dejado el *Napo*, dos marineros faltos y al propio Comisario Black³⁹¹ y, en la misma

fecha, le remitió un vale del comerciante Sepeda, por servicio de mesa, que sería entregado al *Napo* en Pará, por no haberlo en Iquitos³⁹².

2.2. BLACK SE DESPLAZA A MANAOS

Terminada su estadía en Iquitos, Black se traslada a Manaos y desde esta ciudad, a fines de mayo, remite cuatro oficios al Ministro de Relaciones Exteriores sobre el cumplimiento de su misión hasta ese momento³⁹³. En uno de ellos, Black detalla el plan general que llevaría a cabo, comenzando con la salida de ambas comisiones, desde Manaos, entre el 10 y 15 de junio en dirección a la confluencia del Apaporis con el Yapurá para verificar las coordenadas del extremo norte de la línea geodésica anteriormente determinada. Luego procederían a remontar el Putumayo para determinar las coordenadas del punto en que la línea geodésica cruza este río determinando así el límite. De allí seguirían a Tabatinga para fines logísticos, y comenzar en setiembre a demarcar el límite a lo largo del Yavarí. La exploración de este río la consideraba como la más difícil y peligrosa, razón por la cual solicitaba recursos especiales que lo independizara en lo posible del Departamento Fluvial evitando pérdida de tiempo, pues consideraba que el plazo para remontar el Yavarí hasta su cabecera o nacimiento era octubre, ya que el período de vaciante hacía imposible lograrlo, corriendo el peligro de tener que esperar ocho meses.

En otro oficio, Black daba cuenta de su desplazamiento hacia Manaos para reunirse con los miembros de ambas comisiones.

Con un tercer oficio, Black informaba que las comisiones estarían listas para subir de Manaos hacia el Putumayo, efectivamente, entre el 1º y 15 de junio, y que luego de salir no tendrían comunicación en cinco o seis meses.

En un cuarto oficio, Black hacía una reseña de todas las ocurrencias desde el 11 de marzo en, Manaos y en Iquitos, concluyendo su larga misiva al ministro, manifestándole que había tratado de hacerle ver de un “modo compendiado los sinsabores y disgustos por que he pasado; nada significarían sino fuera por el carácter diplomático que inviste, acreditado cerca de una nación extranjera y todo lo acontecido da por resultado que desde mi salida de Lima hasta hoy (28 de mayo), que he llegado a Manaos he perdido un tiempo precioso sin haber practicado nada de provecho; pero confiado en mi buena voluntad y en la abnegación de los oficiales de la Comisión saldremos de Manaos del 10 al 15 del próximo mes de junio con dirección al río Putumayo embarcándonos en el vapor *Napo* que he dejado en el puerto de Teffé. Esta demora es debida a que la Comisión Brasileira no se hallaría lista hasta esa fecha”. Sin embargo, Black comunicaba tener la esperanza fundada de que para el mes de setiembre habrían salido del

río Putumayo dejando ya el hito de límites colocado, y pedía que en lo sucesivo toda la correspondencia oficial como particular se le enviara al puerto de Tabatinga, por haber sido escogido por ambas Comisiones de Límites como cuartel general antes de entrar al río Yavari.

2.3. SE INICIA EL TRABAJO DE LA COMISION MIXTA

2.3.1. En Manaus

Hasta acá puede considerarse que todo lo actuado por el nuevo Comisario de Límites del Perú correspondía, más que nada a asuntos administrativos y logísticos. El trabajo combinado de ambas Comisiones de Límites se inicia con una primera conferencia que llevan a cabo el 2 de junio de 1873 en Manaus, de cuya realización da cuenta Black al Ministro de Relaciones Exteriores, adjuntándole el Acta respectiva, además de una copia de los cálculos que realizaran el ex-Comisario de Límites don Manuel Rouaud y Paz Soldán y el Comisario de Límites del Brasil don Antonio Luis von Hoonholtz.

Dichos cálculos, manifiesta Black, los ha encontrado "perfectamente acordes con los principios de la ciencia y los he aceptado y me han servido de base para resolver la cuestión de los puntos en que de un modo matemático la línea geodésica corta al río Putumayo salvando según consta de la Acta cualquier dificultad que pudiera sobrevenir en el acto de colocar los marcos de límites cuando se rectifican las posiciones por medio de las observaciones astronómicas, y que de la lectura del Acta se podrá observar que en nada se había apartado de las instrucciones dictadas por el Ministro de Relaciones Exteriores"³⁹⁴.

El Acta, en efecto, luego de consignar los términos de rigor en un documento de este tipo, contiene los planteamientos de Black, en el sentido de que ambos gobiernos habían aprobado las actas en que se había determinado autónomamente los extremos de la línea geodésica desde la quebrada de San Antonio y la boca de la confluencia del río Apaporis con el río Yapurá en su margen derecha, como consta en el hito colocado el 25 de agosto de 1862. El Acta consigna también, que el comisario brasilero aceptaba lo expuesto, pues ello estaba de acuerdo a sus instrucciones y a los principios del Derecho Internacional confirmados por el Tratado de 23 de octubre de 1851, artículo 7º bajo el principio del *uti possidetis*. Black expresó además, que el trabajo principal estaba en determinar astronómicamente los puntos en que la línea geodésica cortaba al río Putumayo o Iza, y verificar en el terreno los cálculos hechos anteriormente. Pero dado el caso en que se encontraran diferencias, o que la línea cortara al Putumayo en más de dos puntos, confiaba poder llegar a un acuerdo que evitara

Sextante que se guarda en el Museo Naval del Perú, similar al usado por la Comisión Mixta de Límites peruana en 1873-1874.
Donación de la familia del Vicealmirante don Melitón Carvajal.



SEXTANTE que emplea el Vice Almirante
Dn. Melitón Corbajal en sus observaciones
a lo largo del territorio nacional para la deter-
minación de las coordenadas geográficas.



JOSE DE LA RIVA AGUERO Y LOOZ CORSWAREN
Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, durante el
desempeño del capitán de fragata don Guillermo
Black en la Comisión Mixta de Límites Perú-Brasil.
(Oleo de autor anónimo, en el
Instituto Riva Agüero).

disputas a sus gobiernos. Ambos comisarios también estuvieron de acuerdo en resolver primero lo del río Putumayo y que el río Yavará se haría después. Luego se acordó que ambas comisiones salieran de Manaos entre el 10 y 11 de junio 1873. Firmaban esta Acta ANTONIO LUIS VON HOONHOLTZ-GUILLERMO BLACK-JOSE R. DE SILVA JUNIOR- FROILAN PLACIDO MORALES- Dr. LUIS CARNEIRO DA ROCHA - FEDERICO RINCON - CARLOS GUILLERMO VON HOONHOLTZ - MANUEL C. DE LA HAZA.

2.3.2. En el Río Putumayo

No se ha podido determinar la fecha exacta de junio en que la Comisión Mixta, Peruana-Brasilera, saliera de Manaos para Tonantis (en la confluencia del río del mismo nombre con la margen izquierda del Amazonas), que es el puerto desde donde el 12 de julio el convoy *Napo* y *Pará*, luego de proveerse de leña, salen para el puerto de San Antonio en la confluencia del Putumayo o Iza, como lo llaman los brasileros, con el Amazonas, para desde ahí surcar el Putumayo y colocar los marcos o hitos en donde la línea geodésica que va hasta el Yapurá, lo corta. Este puerto de San Antonio no se debe confundir con el otro San Antonio cercano a Tabatinga y Leticia, que es el extremo sur de la línea geodésica hacia el Yapurá.

A semejanza de Grau y Carrillo, Black era otro jefe muy meticulado y, probablemente, más vehemente. En este orden de ideas, mientras cumplió el cargo de Comisario de Límites, abrió un *Diario de Navegación de la Comisión de Límites*, en el que como Presidente, más no como Comandante del *Napo*, registró de su puño y letra, diariamente, los acontecimientos desde la salida de Tonantis el 12 de julio hasta su regreso el 2 de agosto. Aparte continuó con los registros en los otros libros copiadoreos iniciados por sus antecesores.

En ese diario registró algunas descripciones topográficas de las riberas del Putumayo; datos de su corriente que para esa época del año variaba entre 1.5 y 2 nudos, limitando la velocidad de surcada a unos 4.5 nudos o incrementando la de bajada hasta unos 9 nudos; del nivel de sus aguas que, según marcas que observaba en las riberas, habían bajado entre 2 y 3 pies; de los planos que se iban levantando; del estado del tiempo con sus tormentas, chubascos, nieblas, rayos, truenos y relámpagos típicos de una zona selvática; los sondajes; la temperatura que era del orden de los 30°C a la sombra; las faenas para cortar leña; el calentamiento de los descansos de la máquina del *Napo*; la salud de la tripulación y de los miembros de la Comisión, que se mantuvo buena prácticamente todo el tiempo, anotaciones todas que sería muy largo de describir, pero de las cuales sólo se ha extractado una que otra relevante.

2.3.2.1. *El Diario de Navegación de Black*

El sábado 12 de julio de 1873, a las 6h30m a.m. zarparon de Tonantis en convoy, el *Napo* y el *Pará*, llevando a las Comisiones Peruana y Brasileira, respectivamente. Luego de una escala en San Antonio de Iza para embarcar 500 rajas de leña, el *Napo* reanudó la navegación el 13 en la madrugada hacia la boca del río Putumayo, comenzando a surcarlo. Según Melo, esta era la primera vez que un buque de guerra peruano navegaba por el Putumayo. Black anota que, por precaución decidieron no navegar de noche, aun cuando tenían un plano del río. Desde un comienzo, el convoy se separó, pues el *Pará* experimentó un desperfecto en su máquina que lo hizo retrasar, y de ahí que Black asentara durante varios días que no se avistaba al *Pará*.

El 14 la máquina del *Napo* experimenta el calentamiento de un descanso del pistón grande, que lo obliga a fondear. A pesar de subsanar el defecto, se volvería a presentar en los días siguientes, viéndose en la necesidad de navegar a media fuerza y fondear con frecuencia para evitar averías mayores que pudieran interferir en el objeto final de la expedición, aprovechando estas ocasiones para cortar árboles para leña. Cada vez que fondeaba, se embancaba la caldera.

Para los que no conocen de navegación en los ríos de la amazonía, es apropiado aclarar que unas veces se fondea y, en otras, simplemente, el buque se recuesta a la ribera y amarra a los árboles. Además, hay una gran diferencia en la navegación que realizaron los monitores por el estrecho de Magallanes y canales de Patagonia y Chiloé, que se recomienda repasar en el volumen 2, para comparación. De todas maneras, es aconsejable repasar los *Dioramas de la Selva* que Romero presenta en el *Anexo D* del volumen 3, Tomo VIII.

El 16 de julio a las 11h30m llega al Igarapé (estero) del Observatorio, en donde amarra a los árboles en espera del *Pará* y “rectificar el punto marcado en la carta de esa parte del río por el señor Costa Azevedo”. Black consigna en el *Diario* para el miércoles 16: “después de recorrer todas las orillas no se pudo encontrar el lugar donde se tomaron las observaciones a que se refiere el plano pues toda la costa esta completamente cubierta de monte y árboles; al mismo tiempo en algunos lugares hay barrancos altos y cortados a pico y en otros el terreno se halla inundado”. En este lugar, Azevedo había colocado un marco provisional.

Como quiera que el miércoles 16 a las 3h p.m. se uniera el *Pará*, que enterado de la situación se dirige al lugar en que según el plano debía estar el marco y fondea en la boca del Igarapé, siguiéndolo de inmediato el *Napo*, a las 5h30m p.m. Al explorar la boca encuentran el marco destruido,

conservando el Comisario Brasileiro para sí el trozo que llevaba la inscripción "Brasil", y Black el trozo que llevaba la inscripción "Perú".

En correspondencia con lo acordado en la Conferencia del 2 de junio de 1873, el jueves 17 de julio ambas comisiones inician sus observaciones astronómicas, para comprobar la posición astronómica del marco provisorio, no sin dejar de anotar Black que "hay muchos mosquitos los cuales verdaderamente casi no dejan vivir".

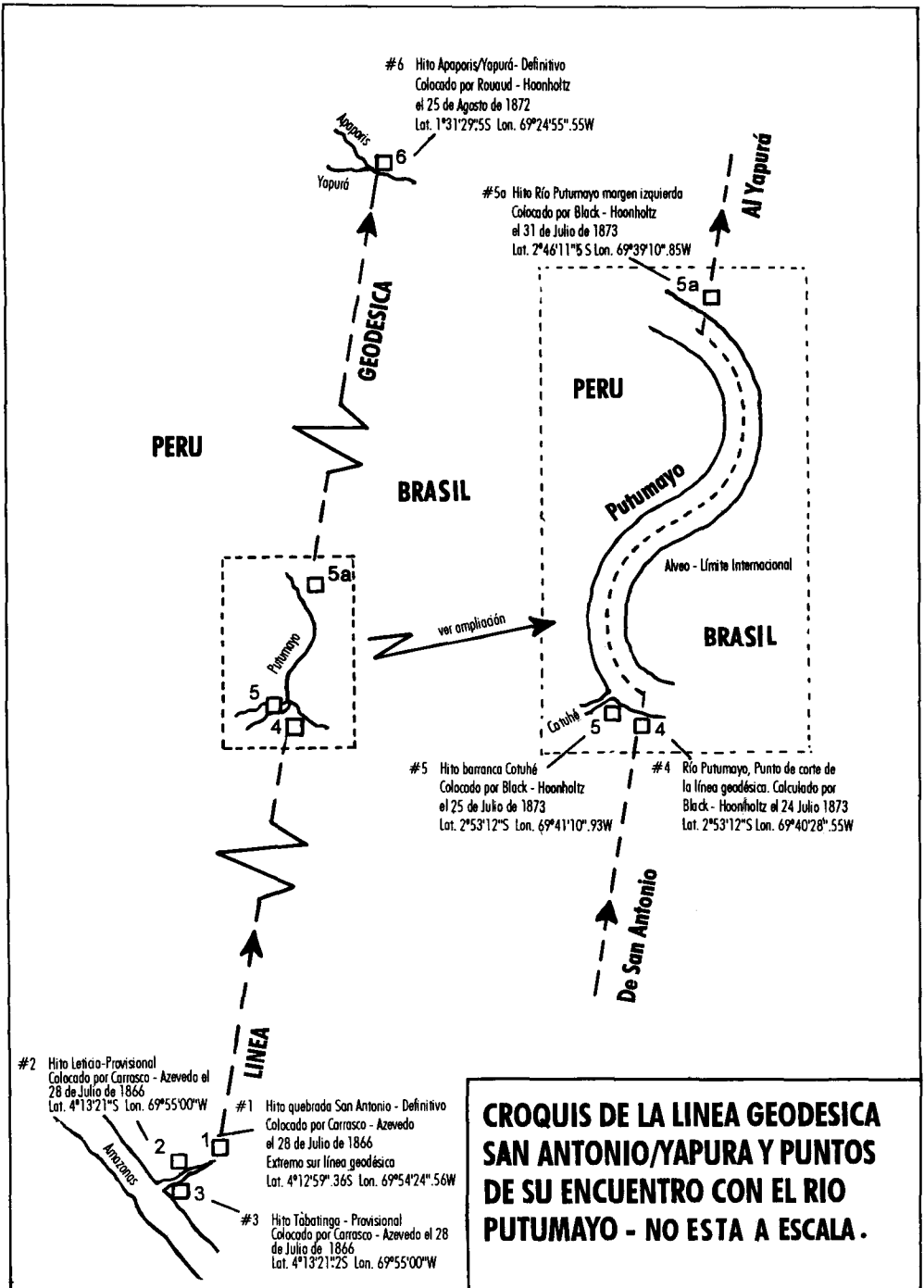
Como las riberas del Putumayo estuvieran inundadas y no habiendo lugar apropiado para instalar el instrumental y realizar las observaciones astronómicas, ambas comisiones exploran aguas arriba y seleccionan las barrancas del arroyo Cotuhé en la margen derecha, como las más apropiadas para ese fin y para colocar el hito definitivo a cubierto de la destrucción. Así, pues, las observaciones astronómicas realizadas independientemente por cada comisión, entre el 17 y el 25 de julio, luego de comparadas satisfactoriamente, llevaron a Black y Hoonholtz a decidir que el hito definitivo debía colocarse en las barrancas de Cotuhé en Latitud $2^{\circ}53'12''$ sur, Longitud $69^{\circ}41'10.9''$ Oeste. La instalación se realizó el sábado 26 de julio. Black consigna este hecho en su diario como sigue: "Esta ceremonia se verificó con todas las formalidades que el caso requería, terminando a las 2h30m p.m.". Raimondi señala que los buques peruanos y brasileiros empavesaron.

Al iniciar el levantamiento de los planos del área, se presentó el caso previsto por Black en el acta del 2 de junio, esto es, que la línea geodésica cortaba al Putumayo en tres puntos y no dos, pues en esa zona describe una gran vuelta en S, por lo que un tramo del río pertenecía al Perú y otro al Brasil.

Según Raimondi, Hoonholtz propuso a Black que el otro marco se colocara en la margen izquierda del Putumayo, a 12 millas hacia el norte, y que el límite entre ambos marcos fuese el álveo del río, lo cual fue aceptado por Black, pues se ajustaba al derecho internacional.

Así, pues, escogido el lugar y desbrozados sus alrededores y realizadas las observaciones astronómicas, determinaron e instalaron, el 31 de julio de 1873 a las 2h30m p.m., en Latitud $2^{\circ}46'11''.5$ Sur y Longitud $69^{\circ}39'10''.85$ Oeste, el marco definitivo, frente a una isla que bautizaron "28 de julio", repitiendo el ceremonial anterior. En ambos casos, se levantó el Acta respectiva.

Raimondi consigna que tanto el Acta de 25 de julio de 1873 como el acuerdo de Lima del 11 de febrero de 1874, publicado en *El Peruano* del 25 de setiembre de 1874, consignan erróneamente que la línea geodésica corta al Putumayo sólo dos veces. El croquis adjunto pretende graficar esta situación que podría parecer confusa, dejando en claro que en el punto



Croquis que muestra el corte del río Putumayo por la línea geodésica San Antonio-río Apaporis, afluente del Yapurá, y la solución acordada en 1873 por los Comisarios de Límites de ambos países.

#4 no hay marco por las razones antes expuestas, y que en el punto #5a se colocó en un barranco favorable. El punto #5 es el hito en la barranca de Cotuhé.

A continuación el *Napo* realiza sondajes en ambos canales alrededor de la isla 28 de julio hasta las 5h p.m. en que comienza a navegar río abajo, y luego de 19 horas de navegación y recorrer 171 millas a un promedio de 9 nudos, desemboca en el Amazonas el viernes 1º de agosto, procediendo en demanda de puerto San Antonio, en el que luego de permanecer una hora recogiendo leña, prosigue a Tonantis en donde fondea al mismo 1º a las 10 de la mañana.

2.3.2.2. *Termino de la expedición al Putumayo*

El trabajo de campo había tomado 20 días, quedando instalados e inaugurados definitivamente, en cada margen del Putumayo cortada por la línea geodésica, un marco o hito.

El 2 de agosto arriba el *Pará* a Tonantis. Las Comisiones se reúnen para intercambiar informaciones. El 3 Black decide que la Comisión Peruana se traslade a Manaos en el *Pará*, en tanto que el *Napo* procedería a Iquitos, después de arreglar el buque, los archivos, documentos, planos, llevándose todo el material y gente, guardando todo en custodia hasta tanto Black lo encuentre en Iquitos en setiembre. En efecto, el *Napo* zarpó para este puerto el 4 de agosto, llegando el 9 del mismo mes.

Por su parte, el *Pará* salió de Tonantis aproximadamente el 5 y llegó a Manaos el 9 de agosto y como Black no encontrase correspondencia alguna, envió al comandante Morales a Belem do Pará para atender varios asuntos, visto que ya no había cónsul del Perú en esta ciudad.

Ya en Manaos, Black envía comunicaciones a diversas autoridades y, aproximadamente, el 26 de setiembre viaja a Iquitos en el vapor particular *Alente*, llegando el 16 de octubre, para organizar la expedición al Yavará.

2.3.2.3. *Los informes de Black sobre la expedición al Putumayo*

Si bien el *Diario de Navegación* constituía un documento oficial, no reemplazaba al informe que debía rendir Black ante el Ministerio de Relaciones Exteriores.

En este sentido, desde Tonantis, apenas salido del Putumayo, Black envía con fecha 3 de agosto un extenso informe respecto a la misión cumplida en dicho río. Como tal hecho, según Black, resolvía para el futuro la demarcación territorial de la parte norte entre la República y el Imperio del Brasil, detalla todo lo realizado por la Comisión Mixta.

En esta oportunidad sólo se transcribirá aquella parte referente a la decisión que ambos comisarios tuvieron que adoptar en el campo ante el

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

hecho de que la línea geodésica cortara al Putumayo en tres puntos y no dos. Decía como sigue:

“Según lo acordado por ambos Comisarios en las actas de que hago mención me embarqué en la lancha *Apaporis* brasilera con el alférez de fragata don Manuel Cosme de la Haza en unión del Comisario Brasileiro y su Secretario y subiendo el río Putumayo se levantó el plano de esa parte en los días 27 y 28 de julio último y después de trabajado y trasportado al papel como consta del plano que acompaño en copia a VS. resultó que la línea geodésica realmente cortaba al río Putumayo a principiarse del marco de límites ya colocado, en tres partes donde forma la curva que se ve en el plano; de este modo resultaba que el Perú tenía enclavado en su territorio una pequeña porción de terreno perteneciente al Imperio del Brasil y el Brasil se encontraba en un caso idéntico teniendo dentro de sus límites terreno de propiedad del Perú.

Nos encontrábamos pues con una cuestión ya prevista por el derecho internacional, pues siendo ambos estados ribereños los dos se hallaban con perfecto derecho para surcar las aguas del río Putumayo en una distancia de ocho millas entre ambos marcos y aún quedaban para lo futuro cuestiones de soberanía que nunca podían resolverse. Por esto pues de mutuo acuerdo ambas Comisiones reunidas resolvieron cederse los terrenos cortados por la línea geodésica determinando como el verdadero límite de ambas naciones el álveo o madre del río que partiendo del marco colocado en la margen derecha del río Putumayo y subiendo sus aguas por entre la Isla Peruana y la Isla Brasileira y termina en el marco colocado en la margen izquierda en Latitud 2° 46' 11".5 sur, Longitud 69° 39' 10",85 O. de G., VS. en vista del plano que tengo el honor de acompañar verá mejor explicada la resolución aceptada por ambas Comisiones.

Esta fue la última cuestión que se resolvió en Junta por la Comisión Mixta como consta por el Acta que acompaño a VS. bajo el Nº 7.

Lo cual dio por resultado la colocación del segundo marco definitivo en la margen izquierda del río Putumayo o Iza como consta de la inauguración solemne que se hizo en el Acta que así lo determina y que original acompaño bajo el Nº 8.

Resumiendo pues señor Ministro por segunda vez tengo la satisfacción de exponer a VS. que los límites de la parte norte de la República del Perú con el Imperio del Brasil se hallan completamente definidos, principiando en la quebrada o arroyuelo de San Antonio en la margen izquierda del río Amazonas y terminando en la margen derecha del río Yapurá frente a su confluencia con el Apaporis³⁹⁵.

De su lectura queda aclarado lo expresado por Porras Barrenechea en su *Historia de los Límites del Perú*, al tratar de los límites con Brasil, que “se convinieron algunos cambios de territorio” y en la forma que se hizo. Por su parte, Basadre anota que el 11 de febrero de 1874, el Perú y Brasil llegaron a un convenio sobre cesión mutua de territorios, que correspondía a lo que antes explicara Black en su informe. Sin embargo, años después, otras consideraciones entre Colombia, Brasil y Perú, prolongaron las discusiones de límites en el río Putumayo, que se tradujeron en la alteración de los límites acá anotados y de pérdida territorial para el Perú, de lo que no se tratará por corresponder a otro período.

Leer este informe permite apreciar la dedicación, sacrificio y trabajo científico de Black y miembros de la Comisión Peruana, actos que seguramente podrán evaluar en su debida dimensión aquellos oficiales que aún hoy viven y que tomaron parte con igual eficiencia, y poniendo de relieve su preparación científica, en la demarcación de la frontera con el Ecuador en el cumplimiento del Protocolo de Río de Janeiro de 1942, aunque en condiciones mucho más duras, pues su labor se desarrolló no en las riberas de los ríos, sino en pleno monte.

El 16 de agosto, el Comandante General Carreño, acusó recibo y contestó a Black manifestándole su agrado por el trabajo en el Putumayo, anunciándole que el *Napo* estaría listo para la expedición al Yavarí, en la fecha pedida³⁹⁶. Más aún, apesar de las discrepancias epistolares entre Black y Carreño, parece que hasta ese momento existía una cierta amistad entre ambos jefes, como se evidencia por una carta de Carreño a Black de fecha 17 de agosto, personal, de felicitación³⁹⁷.

2.3.3. *Los preparativos para la expedición al Yavarí*

Estando en Manaos, Black oficia el 17 de agosto al Comisario Brasileiro, para comunicarle que él estará listo en Tabatinga en diciembre para iniciar la exploración del Yavarí, a lo cual Hoonholtz contesta que la Comisión Brasileira también lo estará³⁹⁸.

En otra nota del Comisario Brasileiro acusando recibo de una comunicación de Black del 18 de agosto, preguntándole por instrucciones para explorar el Yavarí, Hoonholtz contesta que según las que él tiene, se debe surcar hasta la naciente principal para colocar el marco, que no estará más al sur de 10°20' S, dándose por concluido los trabajos. Según Hoonholtz, a ellos no les competía discutir las diferencias, sino a los Gobiernos³⁹⁹.

2.3.3.1. *A Iquitos para preparar la expedición al Yavarí*

Aproximadamente, según anota Black en su *Diario*, el 26 de setiembre sale de Manaos para Iquitos en un vapor particular, el *Alente* adonde llega el 26 de octubre. Ya en Iquitos, nuevamente se reeditan las desavenencias entre Black y Carreño. El primero presenta una lista de requerimientos materiales, de personal, de armamento menor y económicos. Carreño contesta que hará lo posible por satisfacerlos, aun "cuando exceda las instrucciones que ha recibido". Sobre fondos, dice, que no ha recibido de Lima y es difícil conseguirlos en plaza por la falta de efectivo⁴⁰⁰, pero hará lo posible.

Esta respuesta originó que Black, oficiara al Ministro de Relaciones Exteriores quejándose de Carreño en términos muy duros⁴⁰¹.

Comision de Limites

Vapor "El Napo"
Lista de presontes de la tripulacion de la expresada a bordo de
este buque en la fecha _____

2.º Contramaestre

Roberto Lopez.
Adelantos de preferencia

Manuel Pico

Juanes Pico

Adelantos ordinarios

Cayetano Suarez.

Martin Chanchavin

Moyneros.

Patricio Luna.

Manuel Vela.

José C. Arroya

Bautista Luvigua.

Amunales

Juanes Gonzalez.

Manuel Pico.

José Castañeda.

Seguero

José Pando.

Carbunero.

Manuel Suarez.

Mo. andal: Rio Tiquirana Enero 26 del 1874.

Alfonso B. Soto

Al del 1874

V. B.
Comandante

Lista de Revista de los tripulantes miembros de la sección peruana de la Comisión Mixta de Límites Perú-Brasil que, a bordo del vapor explorador *Napo*, participaron en la demarcación del río Yavarí en 1874. (Reproducida de: Documento 2, leg. LBB-4-37, Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores).

2.3.3.2. *Se inicia la expedición al Yavari*

La intención, ya manifestada por Black, era salir para el Yavari en diciembre. Ello se tradujo en intensa actividad epistolar y de eventos en Iquitos. Así, un conjunto de notas intercambiadas entre el Comisario Peruano y el Comandante General, indica que esta vez el apoyo en personal, que actuaría a órdenes de Black, incluiría a los individuos y tropa de la Columna de Marina al mando del teniente Pedro Romero, más los tripulantes de la lancha a vapor *Mairo* y su guarnición, y el destacue del 2do. contra-maestre del *Pastaza* al *Napo*, el destacue del vapor *Napo* y de la *Mairo* comandada por el teniente 2º graduado Carlos La Torre; en el orden material, la entrega de los enrejados de alambre que existían en el Arsenal, cierto armamento y tres carpinteros a órdenes del Comisario, que cumplieron un esmerado trabajo acondicionando las chalanas en Tabatinga. En fin, todo lo pedido por Black le fue satisfecho por Carreño⁴⁰².

Una mala interpretación del comandante del *Napo* respecto a las órdenes sobre dietas y raciones para los miembros de la Comisión, originó que no les fueran abonadas entre el 16 de agosto y el 30 de noviembre, por lo que tuvieron que alojarse y tomar sus alimentos en un hotel, durante dicho período. Enterado Carreño de la situación ordenó la investigación correspondiente, resultando la decisión de Carreño de que se reintegrasen a los miembros de la Comisión el importe de las dietas y raciones dejadas de percibir entre las fechas indicadas⁴⁰³.

El 16 de diciembre Black sale de Iquitos en el *Morona* para Tabatinga⁴⁰⁴, adonde llega el 19. Integran la Comisión peruana el *Napo* con 45 tripulantes, la *Mairo* con 20, una falúa, dos canoas y 50 hombres. La Comisión brasilera contaba con la *Apaporis*, *Yavari* y *Yaquirana*, con 116 tripulantes, tres chalanas protegidas, dos falúas, dos canoas y 130 hombres. La Comisión peruana estaba lista para remontar el Yavari; sin embargo, la brasilera consideraba mejor esperar hasta enero de 1874, cuando las aguas dejaran de bajar⁴⁰⁵. Se podrá preguntar porque ese despliegue de embarcaciones y personal. Había obviamente, el antecedente de lo ocurrido a la expedición anterior. El río era mucho más peligroso y lo habitaban indios agresivos, por lo cual se habían provisto de rifles, carabinas y munición⁴⁰⁶. Entre tanto, otro incidente epistolar ocurrió entre Black y Carreño, en torno al ascenso de un 4º maquinista⁴⁰⁷.

Mientras esperaban en Tabatinga, Black envió al *Napo* y *Mairo* a un punto determinado para apoyo logístico, con víveres y para hacer acopio de leña para ambas comisiones. La expedición al Yavari se inicia el 16 de enero de 1874. Objetivo: determinar astronómicamente el curso del río hasta sus nacientes y levantar el plano hidrográfico correspondiente, satisfaciendo

así el tratado de 1851. En sus últimas notas a Riva Agüero antes de partir, Black insistía en los gastos de la Comisión llegando a poner de su propio peculio⁴⁰⁸, y a los gastos que realizan los oficiales, para quienes solicitaba se les reintegrara a su regreso al Callao⁴⁰⁹.

2.3.3.3. *El trabajo de campo en el río Yavari*

La expedición de la Comisión Mixta al Yavari, para el fin arriba citado, duró desde el 16 de enero de 1874, en que inicia su recorrido, hasta el 1º de abril, que regresa a Tabatinga, esto es 74 días. Para dar cuenta del resultado de la misma, Black eleva con fecha 19 de junio de 1874, al Ministro de Relaciones Exteriores, un extenso y detallado informe que sería muy largo de reproducir, pero del cual se han extractado algunas partes importantes.

Es interesante anotar que, en la bibliografía a la mano, no se han encontrado descripciones peruanas de este río anteriores a la de 1866 que realizara la Comisión Mixta Perú-Brasil con Rouaud y da Costa Azevedo, que Melo inserta, en parte, en su obra⁴¹⁰.

El 19 de diciembre, luego de arribar a Tabatinga, Black se entrevista con el Comisario de Límites de Brasil, ahora el Barón de Teffé en lugar de von Hoonholtz, conviniendo ambos en salir tan pronto como se concluyeran ciertos trabajos de carpintería que se estaban efectuando en tres chalanas brasileras y en otras dos que el Barón cediera generosamente a la Comisión Peruana.

Las características de las chalanas, construidas en el Pará expresamente para la exploración, eran: fondo plano, eslora 9.40 metros, manga 2.90 metros y puntal 0.60 metros; calado 15 pulgadas con una carga de mes y medio de víveres, armas, municiones y 16 hombres. En sus costados estaban protegidas por una red de alambre impenetrable a las flechas, que pertenecieran al *Tambo* y que habían sido llevadas por Black. Este tipo de embarcación contribuiría decisivamente al éxito de la expedición.

Como quiera que Black salió de Iquitos con cuatro meses de víveres y hubo de pasar uno en Tabatinga, creyó por conveniente pedir al Comandante General dos meses mas. Para este fin, envía en comisión al teniente Rincón, que sale para Iquitos el 31 de diciembre en la lancha brasilera *Apaporis*, y regresa el 7 de enero de 1874, luego de cumplir con todos los encargos que se le hicieran, excepto los víveres, pues el Comandante General ofreció enviarlos en el *Morona*.

Durante la estadía en Tabatinga, Black satisfizo un requerimiento del Barón de Teffé, consistente en transportar y depositar víveres en puerto Miranda, conforme se ha dicho, en el Yavari, a 127 millas de su confluencia con el Amazonas. Para este fin, Black ordenó que esta operación fuese

Vapor "Napó"

Lista de presentes del expresado en el mes de la fecha.

Comandante Teniente 1.º gdo
Teniente 2.º C. 23

2.º Guardian
2.º Tricloro

Oficiales de Guerra.

Don Bernardo Coronel.
Alfonso B. Fison

Oficiales de Mar.

José Ponce Hurtado.
Celestino Casapinta.

Oficiales de preferencia

Francisco Chota.

Artilleros Ordenarios.

Lebanus Tava.
Vicente Seo.

Marineros.

Juan C. Saramanda.
José Andrey Vasquez.
José Ignacio Corti.
Agustín Vera.

Armeros.

Lorenzo Sanchez.
Juan Panchachi.

Cafes.

Luis Simonsana.
Francisco Simonsana.

Máquina.

Henry Anderson
José María Castro.

Troneros.

Juan Fortal Gomez.
Bernardo Arroy.

Carboneros.

Dolores Vasquez.
Evangélica Boranegra

3.º Ingeniero.
4.º 23

Yanquinos

Comandante.		Don Pedro Remond.
Capitán 1º		Diego Velazquez.
123	2º	Juan José Torres.
Cabo 1º		Natalidad Anaya.
24	2º	Pedro Antonio Ríos.
Soldados		Natalidad Rivas.
		Gabriel Chato
		Antonio Guzmán
		Juan Ortega
		Salvador Ríos.

Al Amala Rio Yaguinanes

N.º 18.

Comandante

Eno 16 de 1874.
Alferez B. Ríos
Jefe de Armas

Lista de Revista de la dotación del vapor explorador
Napo, que en 1874, apoyase a la Comisión Mixta de
Límites Perú-Brasil, en la demarcación del río
Yavarí. (Reproducida de: Documento 1, leg. LBB-4-37,
Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores).

realizada por el *Napo* y la *Mairo*, quienes la llevaron a cabo entre el 3 y el 13 de enero, mediante varios viajes. En el primero, fueron el teniente Romero y 15 hombres para erigir una pequeña ramada, cortar leña para contar con un stock de ella para cuando posteriormente llegase a ese punto la Comisión Peruana. En un segundo viaje, el *Napo* llevó víveres, regresó a Tabatinga y salió nuevamente llevando los víveres recibidos de Iquitos. Toda esta operación logística concluyó el 25 de enero con la llegada del *Napo* a puerto Miranda en su tercer viaje, lugar en el cual se encontraba la Comisión desde el 19.

Black decide iniciar sus trabajos desde la boca del Yavarí río arriba, empleando como referencia los trabajos que realizaran en 1866, Rouaud y Soarez Pinto. Los planos, aún no aprobados por ambos Gobiernos, estaban en dos escalas: en punto menor, el levantado por el capitán de navío don José da Costa Azevedo de la Comisión Brasileira y el otro, en punto mayor, levantado por el señor Rouaud de la Comisión Peruana, de quien cabe mencionar fue un decidido partidario de definir la línea Yavarí-Madeira. Respecto a los dos personajes citados, Black se expresaba como sigue:

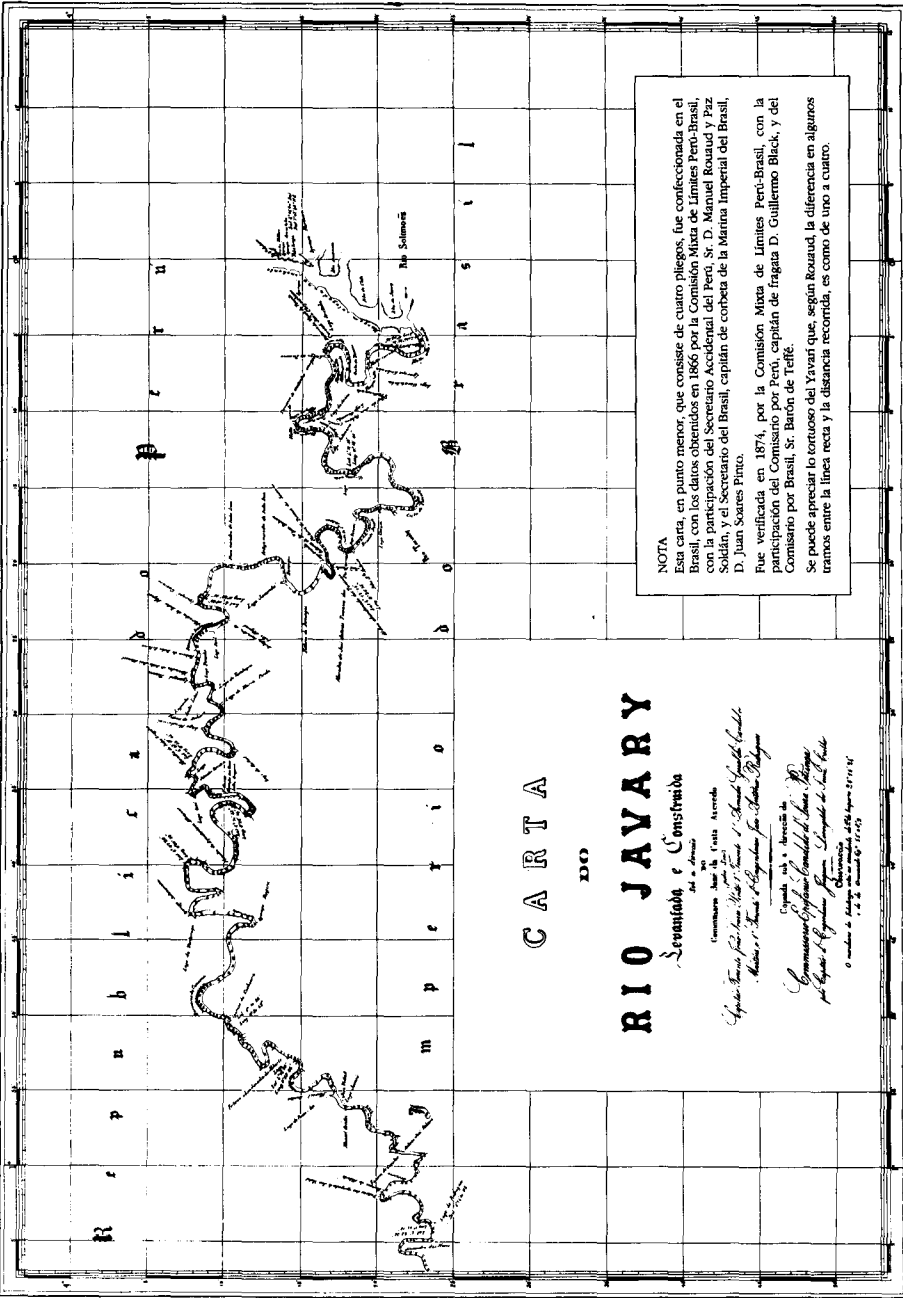
“Son para mi dos autoridades por su inteligencia y saber y que de antemano el juicio que había formado de esos planos era excelente; pues los conocimientos profesionales de los ya citados señores son muy conocidos en ambas naciones”.

Respecto a la parte hidrográfica, Black la divide en dos secciones. Una, la derrota seguida por la Comisión Mixta a que él pertenecía, desde la boca del río hasta el punto en que se dividiera la expedición de 1866, y que corresponde al plano de punto menor de Azevedo. Este plano lo verificó cuidadosamente hora por hora, anotando los cambios o diferencias debidas a la creciente del río.

Sobre el primer plano, que constaba de cuatro fojas, Black comenta que los cálculos de 1866, ubicaban la boca del Yavarí en el Amazonas en: Latitud: 4°22'25".7 sur; Longitud: 70°00'22".55 Oeste de Greenwich. En su descripción de esta parte del Yavarí, conforme lo surcan, Black informó como sucesivamente encontraron los afluentes Tecuahi, Corucá y Yavarí Mirim. Entre los dos primeros recalán en puerto Miranda en donde permanecen hasta el 26 de enero. En el Yavarí-Mirim vuelven a fondear y reinician el viaje navegando todos los días hasta el Gálvez, adonde arriban el 2 de febrero. Por razones de seguridad sólo navegaban de día, pues habían comprobado que las aguas habían descendido dos pies. En este lugar, mediante observaciones astronómicas, verificaron las coordenadas que estableciera la expedición anterior.

El 7 de febrero, ambas comisiones reanudan la travesía pero a poco se decide, de común acuerdo, que el *Napo* regrese a la boca del Gálvez, porque la estrechez del río, las rápidas vueltas y el discurso de las aguas,

54-875



NOTA
 Esta carta, en punto menor, que consiste de cuatro pliegos, fue confeccionada en el Brasil, con los datos obtenidos en 1866 por la Comisión Mixta de Límites Perú-Brasil, con la participación del Secretario Accidental del Perú, Sr. D. Manuel Rouaud y Paz Soldán, y el Secretario del Brasil, capitán de corbeta de la Marina Imperial del Brasil, D. Juan Soares Pinto.
 Fue verificada en 1874, por la Comisión Mixta de Límites Perú-Brasil, con la participación del Comisario por Perú, capitán de fragata D. Guillermo Black, y del Comisario por Brasil, Sr. Barón de Telfé.
 Se puede apreciar lo tortuoso del Yavari que, según Rouaud, la diferencia en algunos tramos entre la línea recta y la distancia recorrida, es como de uno a cuatro.

C A R T A
DO
RIO JAVARY
 Levantada e Construida
 del Sr. *Manuel Rouaud y Paz Soldán*
 Comisario por el Perú en 1866
 y verificada por el Sr. *Guillermo Black*
 Comisario por el Perú en 1874
 y el Sr. *Barón de Telfé*
 Comisario por el Brasil en 1874
 Escala de 1:50,000
 Hecha en Lima el 15 de Mayo de 1875

Fuente: Mapoteca del Ministerio de Relaciones Exteriores.

ponían en riesgo al buque. Allí quedaría el *Napo* en espera hasta el regreso de las comisiones.

Permítaseme una digresión, pues quien esto escribe, tuvo la oportunidad de surcar este río en 1947, en la cañonera *Loreto*, al mando del teniente 1º Carlos Cordero. Pude apreciar precisamente, hasta la boca del Gálvez, la estrechez del río, su silencio impresionante. El suscrito venía de navegar varios años en mar abierto. Navegar en estos ríos, era totalmente distinto. Algunos principios de la navegación en el mar, tenían que quedar de lado. El "papiro", rollo usado por el práctico, como carta de navegación, hacía ver cuan diferente era esa realidad. El silencio impresionante, roto sólo por el rugir de los motores diesel de la cañonera, que anunciaba su llegada desde muy lejos a los habitantes de la ribera, lo cual no ocurrió cuando las expediciones de Rouaud y Black lo remontasen con buques de máquina a vapor, al igual que me contaban sucedía con la cañonera *América*. Fue una sensación que escapaba a lo natural, de la cual me hallaba satisfecho porque debió ser la misma que experimentase mi abuelo en sus navegaciones de exploración, a bordo precisamente de la *Napo*. La cañonera *Loreto* también hubo de iniciar el retorno desde la boca del Gálvez, pues el estado de vaciante y las curvas frecuentes del Yavarí no aconsejaban, según el práctico, seguir aguas arriba. Sobre el curso de este río, Raimondi escribe:

"Es tan tortuoso, que el señor Rouaud y Paz Soldán calcula que la diferencia entre la línea recta, esto es, la distancia geodésica y la itineraria, o camino recorrido, es como de uno a cuatro".

Creo que no es necesario repetir otras impresiones, pues están brillantemente descritas por Romero en sus *Dioramas de la Selva*.

El 9 de febrero se reanuda el viaje con las tres lanchas brasileras, que remolcan las embarcaciones menores. La Comisión Peruana viaja en la *Yaquirana*. El 11 de febrero, a las 6h15m p.m. fondean en un lugar situado en latitud 5°40'00" Sur. Este lugar es digno de mención, pues es el primero en donde encuentran en ambas riberas, "algunos ranchos habitados por salvajes como también canoas construidas de troncos de palmeras y gran cantidad de cestas de mimbre para pescar". Aparentemente no eran indios agresivos.

El 12 de febrero reanudan el viaje, pero fondean al atardecer, al darse por terminada la navegación en base a los planos brasileros, que marca el lugar en que se dividiera la primera expedición y cuya posición determinara astronómicamente en 1866 en: latitud 6°04'34" Sur; longitud 73°13'04",9 Oeste de Greenwich, a una distancia de 615 millas de la boca del Yavarí.

El informe da una descripción de todas las alteraciones, como lagos, nuevos cauces, islas, especificando su latitud y longitud, y decía Black al ministro Riva Agüero:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

“De este modo VS. puede aceptar como límite de ambas naciones todo cuanto tiene relación con el Yavarí, desde su confluencia con el Amazonas hasta el último punto determinado astronómicamente y del cual ya me he ocupado”.

En relación con las profundidades y ancho del río, comenta que en creciente es el doble de lo que indican las cartas originales, ocurriendo lo mismo con las riberas, que en los meses de enero, febrero y marzo están completamente inundadas, excepto aquellos lugares señalados como barrancos o tierras altas.

Como todos esos detalles estuvieran descritos en la Memoria de Rouaud, expresaba Black, que:

“Ese documento está tan perfectamente redactado y contiene tantos detalles basados en la ciencia, que sería demás me ocupara de lo que ya él ha expuesto; pues no solamente adolecería esta parte de redundancia, sino el que suscribe no haría sino parodiar o copiar las ideas de mi ilustre antecesor”.

Desde el punto anteriormente referido, la comisión mixta reanuda su viaje el 13 de febrero, pero ahora por la parte inexplorada del Yavarí. Ya no tienen más información cartográfica que consultar. El 15 llegan a la confluencia en el Paysandú, cuya latitud determinan por altura meridiana de la estrella *Canopus*. En este punto, la Comisión Mixta decide reconocer este río, pues piensa que puede ser el Yavarí. Despejada la duda, continúa la navegación el 19, pero a poco empiezan a encontrar obstrucciones de árboles, angostamiento del río y vueltas muy pronunciadas que implicaban riesgos para las lanchas brasileras. A partir de ese momento, la travesía se realiza en chalanas y canoas. La nueva etapa transcurre del 23 de febrero al 14 de marzo, el tiempo se torna lluvioso, sólo pueden observar de noche la altura meridiana de *Canopus* unas veces y de *Castor*, otras; el río sube de nivel, la velocidad de la corriente aumenta dificultando el avance de las canoas. El 27 encuentran el segundo rancho de salvajes. A partir del 28 encuentran más obstáculos, árboles caídos entre riberas, que lo superan cortándolos a golpe de hacha y, en otros momentos, teniendo que pasar las canoas por encima de los árboles.

Black cita textualmente en su *Diario*:

“Fondeados para cortar un palo. En este lugar encontramos algunos indios, de la proximidad de alguna tribu salvaje, pues así lo indicó el teniente Romero que iba por delante. Las chalanas quedaban varadas en tierra y la número dos continuó a las 11h57m a.m. para cortar otro palo que se hallaba como 150 metros más arriba. En este estado nos encontrábamos cuando se oyeron gritos y tiros, disparados por la avanzada brasileras que se hallaba en la margen derecha del río. Gran parte de las tripulaciones corrió en auxilio de ella y después resultó que una partida de ocho indios más o menos armados de flechas los había atacado, y en defensa, al primero que así lo hizo disparó un tiro un soldado brasileras que ocasionó la muerte de un salvaje,

después de lo cual el resto se dispersó. El cadáver del indio fue sepultado. Se hallaba completamente desnudo, era joven y de buena figura. En este lugar se recogieron algunas flechas y arcos”.

Parece de película, pero era la confirmación del temor que se expresara ya en Iquitos sobre la expedición al Yavarí: no sería pacífica como la del Putumayo. Este fue el primer enfrentamiento, pues otros ocurrirían después.

Como no pudiesen cortar las palizadas, se vieron obligados a abrir un canal en la margen brasilera y por ahí pasar las embarcaciones. Black comenta que los árboles eran tan grandes, que en una ocasión se dieron con uno que tenía 40 metros de largo por 3.50 metros de circunferencia (1.10 de diámetro). Por otro lado, desde el 2 de marzo, la profundidad del río era sólo de tres pies, y por ello habían de arrastrar las chalanas, sin gente a bordo. Recuérdese que su calado era de 1 pie 3 pulgadas, cuando cargadas.

A partir del 4 de marzo comienzan a agudizarse las enfermedades, ocasionales al principio, y las pequeñas dolencias que sufrían las tripulaciones, aumento de las fiebres intermitentes o tercianas, habiendo seis tripulantes graves y si “se agrega la carencia completa de un cirujano, me hacía considerar que me hallaba en una precaria situación”, escribe Black en su *Diario*.

El 5 de marzo, la expedición experimenta el segundo ataque por parte de unos 150 indios salvajes, que fuera repelido causando dos bajas entre ellos. Dice Black:

“No puedo prescindir de entrar en algunos detalles que tienen relación con el asunto de que me ocupo. El estado en que los indios se encuentran de cultura es el más triste y miserable que puede imaginarse. No tienen la menor idea de agricultura pues sólo viven de cuanto la naturaleza les brinda en esas regiones. Andan completamente desnudos; no tienen canoas para cruzar el río de una ribera a otra y se valen de los árboles caídos de los cuales se sirven como de puente para pasar el río. No tienen la menor idea de pesquería pues no hemos vista nada que acredite se valgan de los sistemas que tenemos para poder apreciar la riqueza de sus ríos. Cuando nos atacaron lo hicieron pintados de rojo de la cabeza a la cintura con el objeto de atemorizarnos. La figura de ellos es excelente, fuertes, de buenas facciones y bien desarrollados en su parte muscular”.

El 6 de marzo envían de regreso dos chalanas brasileras con enfermos. Quedan ahora sólo tres chalanas y dos canoas. El 7 de marzo se detuvieron 19 veces para cortar palizadas y hacer flotar las chalanas que se varaban constantemente. Escribe Black:

“Es de notarse, que en esta singladura ya no encontramos el árbol de la flecha (*vulgo... Perú, zacuara*) el cual tan pronto como se pierde, según la tradición, da a conocer que el viajero se aproxima a las cabeceras de los ríos”.

A partir del 8 de marzo encuentran varios riachuelos, que denominan como Esperanza, Fortuna, Alegre y finalmente el Triste el 13. Por supuesto que, en todos esos días las dificultades de navegación se habían multiplica-

do. El 14 de marzo experimentan nuevas interrupciones. El río sólo tenía de 10 a 15 metros de ancho y 3 pies de profundidad, con una corriente de 2/3 de nudo, pero las palizadas era tan grandes y los árboles que se unían de una ribera a otra, les impedía avanzar.

“Pero como en los árboles, escribe Black, se notaran marcas de pie y medio de altura que indicaban ser el lugar hasta donde llegaban las aguas en su alta creciente, acordamos con el Comisario Brasileiro tomar por término de distancia ocho millas subiendo el río bajo la base de las ocho millas últimas que habíamos navegado. De aquí debíamos tomar la diferencia en latitud y apartamiento de meridiano al rumbo SO del mundo (en términos de hoy 225° verdadero) y entonces determinar ese punto como verdadero lugar del nacimiento. Esto nos dio por resultado, que el nacimiento verdadero del río Yavarí se halla en:

Latitud	7°01'17".5 Sur
Longitud	74°08'27".07 Oeste de Greenwich

como consta del Acta original que bajo el Nº 9 se acompaña, y el que suscribe hace referencia a tan importante dato según los cálculos que existen en el *Libro de Observaciones Astronómicas* en las páginas 89 y 92 vuelta”.

Estos son, pues, los cálculos a que se refiere Porras Barrenechea en su *Historia de los Límites del Perú*, al referirse a la determinación de la naciente del Yavarí. El marco, obviamente, no fue colocado en la naciente así calculada, porque no llegaron a ella, pero si en el lugar al que arribaran el 14 de marzo, en tierra firme donde no alcanzaba el agua, que según el Acta que transcribe Raimondi consigna:

“Acta de fijación del marco efectivo colocado en la margen derecha del río Yavarí, límite entre la República del Perú y el Imperio del Brasil, punto más meridional del enunciado río, que es hasta donde ha sido posible llegara la Comisión Mixta de Límites; pues los obstáculos encontrados impedían seguir aguas más arriba el curso del río y probaban al mismo tiempo que se había llegado a sus cabeceras con diferencias de algunas millas, que se supone sean ocho más o menos”.

La Comisión había levantado el plano hidrográfico del Yavarí, desde el punto en que terminara sus trabajos la Comisión Mixta nombrada en 1866, denominado Playa Martínez, y en vista de lo anterior determinó por observaciones astronómicas Latitud 6°59'29".5 Sur, Longitud 74°06'26".27 Oeste, para el punto a que llegara el 14 de marzo.

También, escribe Raimondi, que los Comisarios acordaron que al regresar a Tabatinga, confeccionarían los planos que les permitiera determinar el verdadero nacimiento del Yavarí, “en una distancia que será la citada anteriormente más al sud oeste del lugar en que se ha colocado el marco; teniendo en cuenta que de otro modo no puede resolverse esta cuestión y que los conocimientos que la experiencia les ha enseñado respecto a este río, será su norma para que se arregle en justicia. De este modo, el límite de ambas naciones, seguirá tomando el centro o álveo del río, desde su nacimiento hasta su confluencia con el Amazonas”.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

El Acta, consignaba también, que “la verdadera latitud y longitud de la naciente del río, según consta del Acta aumentado tres millas al rumbo SO del mundo, nos da Latitud $7^{\circ}01'17''.5$ Sur, Longitud $74^{\circ}08'27''.07$ Oeste. De este modo queda determinado el verdadero punto del nacimiento del río Yavarí”. Es decir, que se le establecía según la simple solución de un problema de navegación plana: con la distancia y el rumbo, determinar la diferencia de latitud y el apartamiento, y luego la diferencia de longitud.

Black también determinó que el punto al que arribaran el 14 de marzo, se encontraba a 878.5 millas de la boca del Yavarí. La Comisión Brasileira encontró que esa distancia era mayor en 20 millas, insignificante como dice Black:

“Si se tiene en cuenta tan larga navegación y al mismo tiempo que cada una de las Comisiones ha trabajado separadamente, sin que lo expuesto sea un inconveniente que altere ninguno de los puntos astronómicos observados por las dos Comisiones; pues sólo influye el error en tales o cuales curvas del río donde ha sido posible cometer algún equívoco, navegando como lo hacíamos con el rumbo, distancia y marcación”.

Está claro, entonces que la expedición mixta no llegó a la naciente sino que calculó, como se ha visto, su probable ubicación. Años más tarde, en 1901, según comenta Melo, el comandante de la Armada Peruana, don Enrique Espinar, realiza una nueva exploración del Yavarí en el vapor *Amazonas*. En el surcar el río, se encuentra con una lancha brasileira de nombre *Elisa*, a la cual se transborda, mientras el *Amazonas* se fondea en la boca del Gálvez para esperar su regreso. Con la *Elisa* remonta el Yavarí hasta verse impedido de navegar, en que continúa a pie, abriendo trocha con los peones que llevaba. Caminaron hasta la doble catarata o caídas de agua “que dan origen al río”. Continúa Melo con la descripción:

“El cerro es un contrafuerte de la cordillera oriental y arriba de él se forman otras tres caídas que corren por diversas quebraditas de mucha gradiente, desde cosa de una milla, de sur a norte. La posición geográfica de la catarata es: Latitud $7^{\circ}08'47''$ Sur; Longitud $73^{\circ}46'20''.9$ Oeste de Greenwich. Elevación 377 metros sobre el mar”⁴¹¹.

Esta última posición de la naciente, determinada unilateralmente por Espinar, no fue reconocida oficialmente por el Perú. De todas forma, es una área más por explorar en la historia de nuestros límites. Posteriormente, en 1909 Perú y Brasil establecieron la naciente principal del Yavarí en Lat. $7^{\circ}06'51''.02$ Sur Long. $73^{\circ}48'04''.23$ Oeste.

Se hace notar, que la Comisión Mixta realizó también observaciones de magnetismo terrestre, determinando la variación magnética para los lugares siguientes:

Confluencia del Paysandú con el Yavarí	8°22' NE
En el lugar del 14 de marzo	9°00' NE

La azarosa expedición concluyó con un 70% de enfermos, a lo que hay que agregar las privaciones y necesidades sufridas, debiéndose compren-

der, decía Black al Ministro, “cuan precaria ha sido nuestra situación. Más desgraciada fue todavía la Comisión Brasileira por haber muerto en la expedición su Secretario Don Joao Ribeyro da Silva Junior y el ingeniero agrimensor don Carlos Guillermo von Hoonholtz”. Si se hace un balance, resulta que en todo el período que abarcase la demarcación de la frontera con Brasil, la selva había cobrado la vida de tres brasileros y dos peruanos, Rouaud y Paz Soldán, y Cosme Tovar.

El informe de Black terminaba con los comentarios siguientes:

“Aquí debía concluir este parte, pero cumpliendo un deber estricto de justicia me corresponde poner en conocimiento de VS. la digna conducta de todos los individuos que componían la expedición quienes miraban siempre con indiferencia sus sufrimientos no pensando si no en el trabajo.

Los oficiales de la Comisión capitán de corbeta graduado y Secretario accidental don Froilán P. Morales, Ayudantes teniente segundo don Federico Rincón y alférez de fragata don Manuel Cosme de la Haza son dignos tanto por sus conocimientos cuanto por el empeño con que siempre se han mostrado en el trabajo.

Espero, pues, que VS. crea sinceramente que son acreedores a toda clase de consideraciones.

Mientras tanto, el que suscribe espera la resolución de VS. en la cual apruebe sus procedimientos. En nada me he separado de mis instrucciones, sino en aquellos puntos que he tenido que resolver siempre sin detrimento de los intereses de la Patria. Si algún error he cometido, crea VS. que ha sido involuntario.

Espero, pues, tranquilo el fallo ilustrado del Supremo Gobierno. Dios guarde a VS. S.M. *GUILLERMO BLACK*”⁴¹².

2.3.3.3.1. *La participación del Napo y Mairo*

¿Qué pasó con el vapor *Napo*? es la pregunta que fluye natural.

Tal como se vio en su oportunidad, Black dispuso que este vapor fondeara, el 9 de febrero, en la boca del Gálvez y quedara a la espera de cualquier solicitud de apoyo por la Comisión Mixta. Mientras permaneciera en este lugar, su tripulación resultó atacada por una epidemia de terciana, afectando drásticamente al servicio, e incluso su comandante, el teniente Coronel, se agravó tanto que “se hubiera calificado de un ataque mortal”, según lo informase el segundo comandante, teniente 2º don Ulpiano B. Tizón.

Como el buque careciera de personal de sanidad que pudiera combatir la epidemia, aparte de que ya empezaba a sentirse la falta de recursos, el comandante autorizó a Tizón a dejar el fondeadero y dirigirse a Loreto, en busca de recursos, en el entendido de que la duración del viaje permitiría estar de regreso en el Gálvez oportunamente, para atender a la Comisión.

En el *Napo* no se tenían noticias sobre la lancha *Mairo*, que debía haberse reunido con este buque, lo que había contribuido a la carencia

de determinados artículos que debía haber transportado. Antes de zarpar para Loreto, se le reunió, el 25 de febrero, la lancha brasilera *Apaporis*, que traía a su bordo al Secretario de la Comisión Brasilera, quien por su enfermedad estaba siendo evacuado a Manaus.

Así, pues, el segundo comandante, con la venia del comandante y la participación del maquinista sano, de los dos de dotación, y dos tripulantes de cubierta, zarpó el 4 de marzo con destino a Loreto, adonde llegó el 13. Felizmente, en este puerto, encontraron la atención médica adecuada. El comandante Coronel y algunos tripulantes sanaron y, los que no, fueron enviados a Iquitos. El 23 de marzo el buque zarpó de Loreto para el Gálvez, arribando el 29 y reuniéndose con la Comisión Peruana⁴¹³.

La misma pregunta puede hacerse respecto a la lancha a vapor *Mairo*. ¿Que pasó con ella?

El caso fue bastante diferente de aquel del otro vapor, pues el problema con el primero había sido exclusivamente de personal; en cambio, el de la *Mairo*, era de material principalmente.

Tucker la llamó *Mairo* en recuerdo de un afluente del Pachitea⁴¹⁴ sus dimensiones están en otro capítulo de este Tomo.

El 25 de enero de 1874, la *Mairo*, a órdenes del teniente 2º Carlos La Torre, cumpliendo instrucciones de Black, zarpó de puerto Miranda en el Yavará, con destino a Leticia, adonde llegó el 26 en tránsito, para entregar al teniente don Manuel Villamar una falúa del *Napo* que había llevado a remolque. De inmediato continuó a Tabatinga adonde llegó el mismo 26, para embarcar víveres y llevarlos al citado río.

Ya en dicho puerto, el maquinista informa de la necesidad de componer el pistón de la máquina, por estar en mal estado. La revisión demostró estar roto, en tres partes, un anillo de la excéntrica principal que comunica a la válvula de vapor. No había repuesto, ni la Factoría del puerto tenía capacidad para fundir uno nuevo. La Torre sólo pudo conseguir prestada una "montería" (bote de fondo plano) en la que el 27 envió en comisión al despensero Joaquín Miranda con seis hombres, a puerto Miranda en el Yavará, para comunicar la avería, aprovechando que una de las lanchas brasileras llegaría a ese lugar por víveres. El 19 de febrero regresa el despensero Miranda quien informa no haber encontrado a embarcación alguna, a pesar de haber surcado hasta Corucá.

El 31 de enero, La Torre consigue una canoa en la cual envía a Iquitos al maquinista Arturo Hodge con el anillo roto y cuatro hombres, para que solicitara a la Mayoría de Ordenes autorizara a la Factoría de esa ciudad, la confección de dos anillos.

El 20 de febrero llega a Tabatinga el *Morona*, conduciendo los dos anillos fabricados, siendo su portador el maquinista Dublas Webb en reem-

plazo de Hodge, quien había enfermado. Contando con el apoyo del maquinista del *Morona*, el pistón queda armado el mismo día. El 21, luego de subsanar algunos defectos que surgieran durante la prueba, la *Mairo* zarpa de Tabatinga para Leticia, pero tiene que regresar por haberse presentado muchas fugas de vapor en el cilindro.

Entre el 22, que saliera de Tabatinga hasta el 26 que llega a puerto Miranda, la *Mairo* siguió experimentando fugas de vapor en el cilindro, más una rotura que se presentara en un tubo de la chimenea, lo cual lo obligaba a fondear frecuentemente, aprovechando de ello para cortar leña. Ya en puerto Miranda, empleando la fragua de propiedad del señor Miranda, lo gran fabricar unos anillos con que parchar las roturas en la chimenea, zarpando el 28 de febrero. A poco de salir, se encuentra con la lancha brasilera que bajaba conduciendo al Secretario brasilero, a quien le entregaron las comunicaciones que traían para él, continuando su viaje de surcada por el Yavarí, pero experimentando siempre fugas de vapor por el cilindro. Es interesante anotar el calificativo empleado para indicar el lugar, por ejemplo, Anillo-vuelta, Pasay-vuelta, etc., que significaba el nombre de la vuelta del río en donde fondeaba o amarraba.

Esta rutina viajera de fondear y cortar leña, se repitió desde el 28 de febrero en que la *Mairo* saliera de puerto Miranda, hasta el 5 de marzo, cuando se reúne con el *Napo* que estaba fondeado en el Yavarí-Mirim, en viaje a Loreto, y cuya tripulación La Torre la encontró muy enferma. El comandante Coronel le manifestó a La Torre que estuvo fondeado en la boca del Gálvez durante 25 días, lapso en el que contrajeron la epidemia, decidiendo proceder a Loreto para curar a los enfermos, ya que él era responsable de sus vidas. Coronel aceptó recibir sólo los víveres estrictamente necesarios para su viaje, pues La Torre aún debía entregar víveres a la Comisión Mixta, que los necesitaba más. El 8, luego de recibir leña que la gente de la *Mairo* había cortado el 6 y 7, mas tres hombres, el *Napo* siguió viaje con su comandante y tripulantes en pésimo estado de salud.

El 9 de marzo la *Mairo* prosigue su viaje en la forma ya vista, el escape de vapor ya corregido, y el 11 fondea en una isla denominada "7 de setiembre". Acá empiezan a presentarse enfermos de fiebre terciana. Zarpa el 13 y mientras navegaba el 14, se encuentra con la lancha *Yavarí*, portadora de una nota de Black, en la que le ordenaba entregar los víveres que necesitase la lancha brasilera, como efectivamente lo hace.

El 15 de marzo, continúa con su viaje, pasando el 20 por la boca del Gálvez, "en donde, escribe La Torre, tomé una botella que estaba colgada en una bandera colorada y que dentro de esta había una nota que dirigía el Comandante del vapor *Napo* al Comisario Black". La *Mairo* fondea en las cercanías del Gálvez, pues el maquinista y dos marineros enfermaron

de terciana. Como el 22, el maquinista experimentase una mejoría, La Torre continua el viaje y en la tarde de ese día fondea en una isla llamada “Paz-Soldán”. Como quiera que la fiebre recrudesciera en el maquinista y la máquina empezara a fallar, se queda fondeada ahí hasta el 24 de marzo, reuniéndose al día siguiente con Black⁴¹⁵.

El 25 de marzo, cumpliendo órdenes de Black, la *Mairo* zarpa de isla “Paz-Soldán”, después de haber entregado víveres a los miembros de la Comisión Mixta. En la bajada se reúne con el *Napo* en el Yavarí, que ya había regresado, y al cual Black se transborda para viajar a Tabatinga, arribando el 1º de abril. La *Mairo* hizo lo propio arribando el 2 de abril⁴¹⁶.

Fueron, pues, estas las razones por las cuales Black no comenta sobre la participación de estos dos buques, entre el 9 de febrero que deja fondeado al *Napo* en la boca del Gálvez, hasta el 25 de marzo en que se embarca en la *Mairo*, aunque si adjuntó los partes de ambos comandantes.

El informe de Black, sin embargo, no da detalles referentes al viaje de bajada del Yavarí, pero al igual que en la exploración del río Putumayo, también llevó los cinco libros copiadores, que remitiera junto con su informe al Ministro de Relaciones Exteriores, más los planos que levantara del Yavarí.

2.3.4. Término de la Comisión de Límites Peruana

Así concluyó Black la tarea que le fuera encargada el 31 de diciembre de 1872, recibiendo orden de regresar a Lima con la Comisión, por la vía de Magallanes. Estando en Valparaíso, remite al Ministro de Relaciones Exteriores, con fecha 28 de julio, un conjunto de oficios⁴¹⁷, que se refieren más que nada a cuestiones económicas.

Estando ya en el Callao, en agosto, oficia al Ministro de Relaciones Exteriores, solicitando se atienda el pedido que le formulase desde Tabatinga el 16 de enero de 1874, sobre el pago de los pasajes para Morales, Rincón y de la Haza⁴¹⁸.

Desde ese mismo puerto, oficia al Ministro de Relaciones Exteriores, con relación a la solicitud de abono de sueldos de julio-diciembre 1874. En este sentido le manifestaba que:

“Nada más justo señor Ministro, que mi solicitud pues la Comisión no ha concluido sus trabajos sino cuando hemos llegado al puerto del Callao devengando en la travesía los meses de julio y agosto a causa de que hemos venido trabajando constantemente a bordo. Si a lo expuesto se agrega las penalidades y sufrimientos de la Comisión en las largas operaciones y los muchos gastos que se han hecho creo que debe considerarnos como comisión diplomática, que como es sabido le corresponde después de concluida la comisión cuatro meses de sueldo más el haber de cuarenta días⁴¹⁹.”

En agosto de 1874 el ministro Freire remite, al de Relaciones Exteriores, la cuenta de gastos que presentara el 17 de agosto de ese año, el Comandante

General del Departamento Fluvial de Loreto, ascendente a 24,549.98 soles, como resultado del auxilio prestado oportunamente a la Comisión de Límites, “no obstante la escasez de fondos y la aflictiva situación en que se halla ese Departamento por la falta de contingentes”, solicitándole su pronto reintegro a dicha Comandancia⁴²⁰.

El ministro Riva Agüero envía a Black, en setiembre 1874, la citada cuenta, quien procedió a examinarla detalladamente, informando a dicho ministro que, en su concepto, no se debía reintegrar a esa Comandancia la cantidad de 2,614.84 soles por las razones que manifiesta, principalmente por representar gastos que habían quedado en provecho de los buques que participaron en los trabajos de la Comisión⁴²¹.

En noviembre 10 de 1874, el Ministro de Relaciones Exteriores pone a disposición del de Guerra y Marina al comandante Morales, al teniente Rincón y al alférez de la Haza. El primero fue destinado al monitor *Atahualpa*, en tanto que los otros dos a la fragata *Independencia*. Como se recordará, al tratar de la Escuadra de Evoluciones, Grau había solicitado que Rincón y de la Haza fueran nombrados a esa fragata, que experimentaba una aguda falta de oficiales. El pedido fue, pues, atendido pero después de varios meses.

En su comunicación, el ministro Riva Agüero daba cuenta de que los tres oficiales estaban pagados en sus sueldos hasta el 15 de diciembre, y que además habían recibido los adelantos que sigue: Rincón 1,439.45 soles, de la Haza 26.98 soles y Morales 1,431.25 soles, cantidades todas que debían ser descontadas con la tercera parte de los sueldos que devengarían en el futuro, y los montos reintegrados al Ministerio de Relaciones Exteriores⁴²². Todo indica, pues, que esos adelantos respondieron a lo que Black manifestara con meses de anticipación, al igual que la forma del descuento. No hay indicaciones sobre el destino de Black luego de desactivada la Comisión.

Finalmente remite, al Ministerio de Relaciones Exteriores, para su custodia, el Inventario de la Comisión de Límites, consistente de lo siguiente:

Un *Libro de Actas y Conferencias*

Un *Diario de Navegación*

Un *Libro de Observaciones Astronómicas*

Un *Libro de Observaciones Meteorológicas*

Un *Libro de Notas al Comisario Brasileiro*

Un *Libro de Notas a varias autoridades*

Un *Libro de Caja*

Un *Libro de Diario de la Exploración al río Yavari*

Legajo N° 1.- Con 53 notas al Ministro de Relaciones Exteriores, desde el 20 de octubre de 1870 hasta el 26 de setiembre de 1874, incluyendo credenciales, copia de instrucciones, etc.

EL PODER NAVAL EN TIERRA

Legajo Nº 2.- Con 23 Notas del Comisario Brasileiro, desde el 5 de diciembre de 1871 hasta el 18 de junio de 1874.

Legajo Nº 3.- Con 85 notas de diversas autoridades, desde el 30 de noviembre 1870 hasta el 4 de mayo de 1874, de las cuales 41 con el Comandante General, 4 con la Legación del Perú en Londres y 40 a varias autoridades.

Legajo Nº 4.- Con nueve memorándums y cuentas.

Legajo Nº 5.- Con 9 notas de la Legación del Perú en Río de Janeiro, desde el 5 de octubre de 1871 hasta el 29 de febrero de 1872.

Un sello para papel y otro para lacre.

Todo el instrumental de la Comisión de Límites.

La Comisión quedó disuelta el 5 de diciembre de 1874.

Repasando la expedición al río Yavarí, la Comisión Mixta dejó establecidas las posiciones geográficas siguientes:

Lugar	Latitud Sur	Longitud Oeste de Greenwich
Boca del Yavarí	4°22'25".7	70°00'22".55
Afluente Tecuahí	4°21'00"	70°11'34".60
Afluente Corucá	4°26'50"	71°22'08".90
Yavarí-Mirim	4°29'00"	71°45'19".90
Afluente Gálvez	5°10'18"	72°52'35"
Afluente Paysandú	6°35'29".4	73°20'16".40
Último punto navegable	6°59'29".5	74°06'26".27 (marco definitivo)
Naciente Yavarí	7°01'17".5	74°08'27".07 (calculada)

Además, determinó las distancias desde la boca del Yavarí hasta:

Confluencia con el Tecuahí	37	millas
Confluencia con el Corucá	218	millas
Confluencia con el Yavarí-Mirim	280	millas
Confluencia con el Gálvez	475	millas
Punto de la división de la 1ª Comisión en 1866	615	millas
Confluencia con el Paysandú	691.5	millas
Arroyo Esperanza	847	millas
Arroyo Fortuna	852	millas
Arroyo Alegre	864	millas
Arroyo Triste	873.5	millas
Marco definitivo	878.5	millas

El Presidente don Manuel Pardo, en su *Memoria al Congreso Ordinario* reunido el 28 de julio de 1874, expresaba que:

"La Comisión de Límites, creada desde el año de 1871 para demarcar sobre el terreno, los pactados entre el Perú y el Brasil, por el tratado de 1851, en una parte de nuestra frontera con el Imperio, ha terminado su encargo, tan difícil como importante; quedando así sin demarcarse los límites de ambas naciones al Norte y Este de los orígenes del Yavarí, y de los cuales no se ocupó el tratado referido"⁴²³.

Obviamente, la información sobre la tarea cumplida en el Yavarí, no le llegó oportunamente para incluirla en su Mensaje. Pero lo curioso, es que tampoco la incluyera en el de 1876.

J. COMISION EXPLORADORA DE LAS GUANERAS

En 1874, encontrándose el *Mayro* cumpliendo tareas de vigilancia en el litoral sur, como se ha visto en el volumen 2 de este Tomo, el Prefecto de Tarapacá dispuso que el citado vapor efectuase una exploración de las guaneras al sur de Iquique. Luego de que el buque regresara, a fines de enero, el prefecto ordena que se desplace hacia Moquegua, recorriendo las caletas del norte, poniéndose a órdenes del Prefecto de esta provincia, actividades sobre las cuales daba cuenta al Ministro de Guerra y Marina, general Freire.

En su respuesta, el ministro le expresaba que el Presidente de la República había conformado una Comisión de Ingenieros, con la finalidad de que reconociera y midiera, nuevamente, el guano existente en los depósitos del sur, presidida por el ingeniero Hindle. Para que la citada comisión pudiera desplazarse por el litoral, había ordenado que el *Mayro* fuese puesto a su disposición, debiendo embarcar, además, a un tal señor Hinojosa, de la compañía cargadora de guano⁴²⁴. Esta actividad, a la cual Gobierno le diera especial importancia, debe haberse desarrollado probablemente desde fines de 1873, pues el 3 de enero de 1874, *El Comercio*, en su edición de esta fecha, daba cuenta que el Ministro de Guerra y Marina había aprobado el gasto hecho por la Caja Fiscal de Tarapacá por la compra de víveres frescos del *Mayro*, durante la comisión que cumpliera en las guaneras del sur.

El 18 de febrero, el *Mayro* arriba a Ilo, recoge al ingeniero Hindle y sale de inmediato para Iquique, adonde llega el 19⁴²⁵.

En los primeros días de abril *El Comercio*, editorializaba sobre el tema, diciendo:

“La medición de nuestras guaneras del sur ha dado el golpe de gracia a los que a todo trance quieren el descrédito del Perú. Una inmensa riqueza que bastaría a pagar no sólo lo que debemos, sino otro tanto mas, nos depara la providencia en los momentos más difíciles para el fisco y la situación se salva y fracasan los proyectos y esperanzas de los que hasta con nuestra pobreza especulan.

7'500,000 toneladas repartidas en siete depósitos vecinos al sur de la República es más de lo necesario para volver la confianza a nuestros acreedores y quitar toda esperanza a los que nos quieren pobres para obligarnos a ir a ellos. Dos comisiones por parte del Gobierno y una nombrada por el Almirantazgo inglés han medido las nuevas guaneras y todas tres están acordes en la inmensidad de los depósitos

EL PODER NAVAL EN TIERRA

discrepando la Comisión inglesa en el número de toneladas; pero favorablemente a nosotros, pues dice que debe tomarse sólo como mínimo la cantidad indicada por nuestras comisiones. Según los estudios de los ingenieros Therry y Hindle existen en los siete depósitos 7'880,500 (sic) metros cúbicos en este orden: Chipana 89,500; Huanillos 700,000; Punta de Lobos 1'601,090; Pabellón de Pica 5'000,000; Chanabaya 150,000; Patache 125,000; Patillos 15,000. El peso de un metro cúbico de guano puro según los experimentos es igual a 1 1/3 tonelada pero para los cálculos se ha fijado un poco más de una tonelada. Analizado el abono de esas islas por los químicos ha resultado ser muy superior al de Chincha, Guañape y otros puntos, por su sequedad y la gran cantidad de amoníaco que contiene y tanto que se aconseja en el informe del señor Raimondi, la mezcla de él con el de los antiguos depósitos. Nuestro crédito volverá pues a adquirir el desarrollo que tenía antes de los dificultosos tiempos que por fortuna hemos pasado. La confianza en nuestra solvencia renacerá y podremos entregarnos tranquilos a las labores de paz⁴²⁶.

La existencia, en la provincia de Tarapacá, de depósitos de guano y yacimientos de salitre, competidores ambos en el mercado internacional de fertilizantes, representaba, pues, un elemento atractivo para los fines expansionistas de Chile. Su importancia financiera y económica era tanta, que hasta el Gobierno inglés se interesa en la medición de estos nuevos depósitos.

En abril 21 de 1874, por el Ministerio de Hacienda y Comercio, siendo ministro Carrillo, ante una serie de solicitudes presentadas sobre depósitos de guano, algunos de ellos desconocidos, promulga una resolución suprema por la cual se establecía el modo de proceder en el descubrimiento y denuncias⁴²⁷.

Todo ello probablemente en relación a las expediciones que habíanse realizado por los ingleses y peruanos. La misma obra de Dancuart, consigna una relación de los depósitos existentes en la costa del Perú, relación fechada 14 de mayo de 1874, bajo la firma de G. Monterroso y la conformidad de Tirado. La relación de depósitos es como sigue:

Islas

Chincha, Guañape, Macabí, Lobos de Afuera, Lobos de Tierra, Viejas en la bahía de la Independencia, Lobillo, San Gallán, Blanca, Asia, Pachacamac, Chao, Comejos, La Viuda, Coroco, Ocoña

Bahías

Chipana, Chamoche, Samanco, Ferrol

Puntas

Huanillo, Blanca, Blanca o de Lobos, Patachi, Pescadores, Atico, San Nicolás, Doña María, Azúa, Chocalla, Solar, Pancha, Supe, Chinos, Mejillones

Islotes

Huanillos, Los Pájaros, Colulué, Jesús, Albizuri, Zárate, Ballestas, Pescadores, Chiquitana, Bravo, Mazorca, Pelado, Carquín, Pabellón de Pica

Ensenadas

Chirquinata, Chimbote, Pisagua (al norte de Iquique)

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Otros

Quebrada de Pica, quebrada de Camarones, caleta de Pabellón, cabo de Lobos, La Capilla, Morro de Arica, cerro de Carretas, Hormigas de Afuera, La Cruz de Medio, puerto de Lomas, Chochapampa, bahía de Ferrol.

El Comercio, en su editorial del jueves 7 de mayo del mismo año, trataba el tema de los depósitos en los términos que siguen:

“El mismo buque *Petrell* que efectuó el reconocimiento de los depósitos de guano del sur de la República, por orden del Gobierno inglés, y cuyos satisfactorios resultados han contribuido de una manera poderosa, tanto para desvanecer los temores que se abrigaban en Europa, creados y fomentados por malignos informes, de la próxima extinción de este rico abono para contribuir a la alza de nuestros bonos depreciados; el mismo buque, decimos, se prepara a hacer un reconocimiento en los depósitos del norte como Macabí, Guañape y Lobos.

Para el efecto, ha recibido órdenes del almirante Lord Cochrane, jefe de los buques británicos estacionados en el Pacífico; y en virtud de ella, el señor Jerningham, representante diplomático de la Gran Bretaña, se ha dirigido al Gobierno, pidiéndole el permiso necesario para verificar la inspección de los depósitos mencionados.

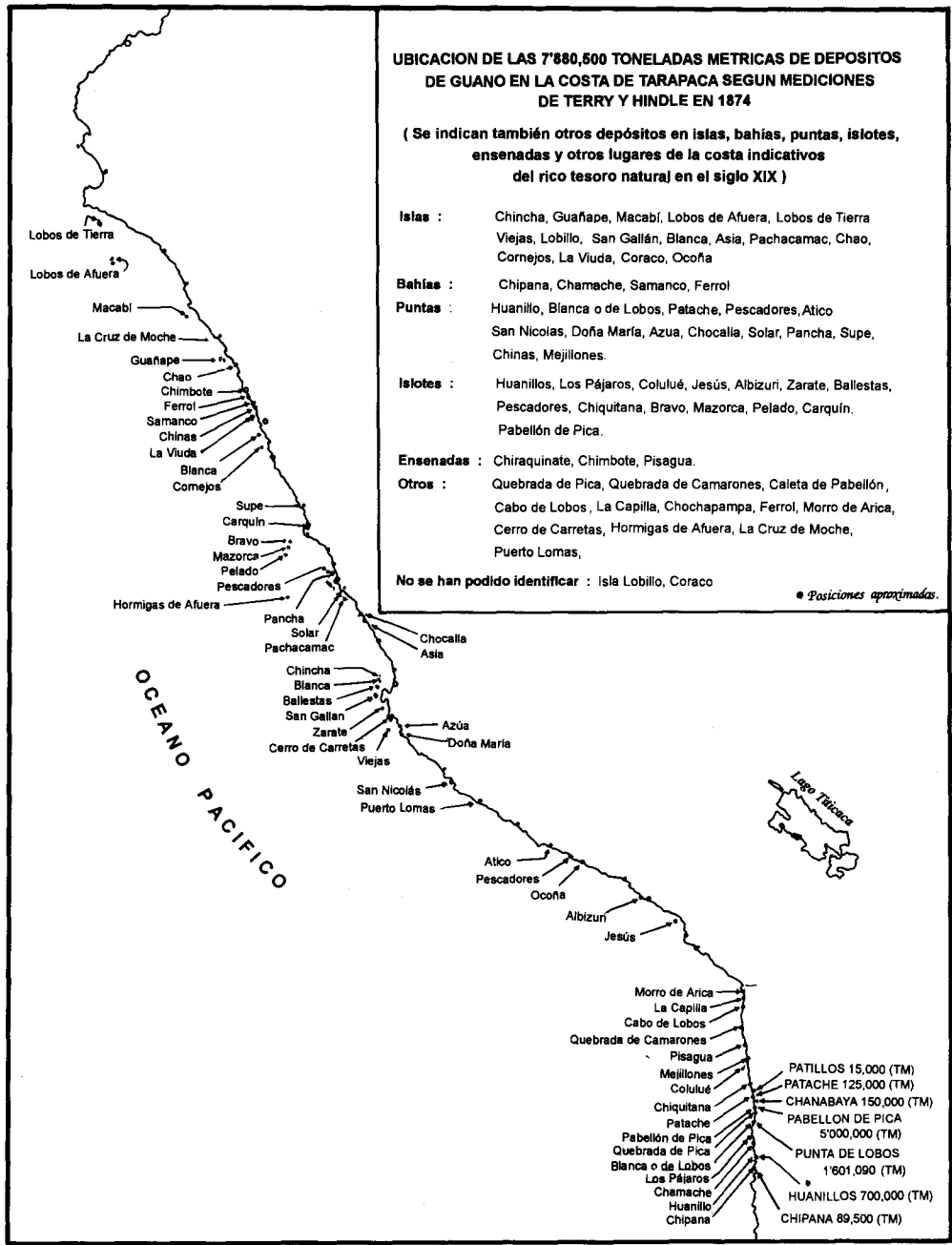
La autoridad de que se halla siempre revestida la palabra del Gobierno inglés y de todos sus principales dependientes, estamos seguros que dará al informe que expida la Comisión, una importancia influyente en nuestro crédito”.

El Presidente Pardo, en su *Memoria al Congreso Ordinario* reunido el 28 de julio de 1874, manifestaba que:

“Un estudio especial ordenado y practicado en las guaneras del sur, ha venido a demostrar la existencia en ellos de una cantidad de guano suficiente para responder, después de concluidos los depósitos del norte, al fiel cumplimiento de nuestras obligaciones. Se examinará la manera más económica de embarcar ese guano y continuará el levantamiento de planos y mensura de todos los demás depósitos de la costa”⁴²⁸.

No se ha podido ubicar el informe de estas tres comisiones. El Gobierno, evidentemente interesado, promulga en junio de 1875, por el Ministerio de Hacienda una resolución suprema con fecha 9, por la cual puso a disposición de dicho ministerio al capitán de fragata don Guillermo Black, y al capitán de corbeta don Manuel M. Carbajal, jefes muy meticulosos y serios, para que integraran a la Comisión, ya conformada con dos ingenieros, que debía explorar, reconocer y medir todos los depósitos de guano existentes en el litoral⁴²⁹. Ambos jefes gozarían de la gratificación de embarque sin mando, a partir del día que se constituyeran a bordo para desempeñar la Comisión⁴³⁰.

En abril de 1875, el Mayor de Ordenes del Departamento, daba cuenta de haber cumplido con una disposición del ministro Freire, referente a la orden relacionada con un expediente que contenía planos originales, y su copia, de las exploraciones que había realizado en la costa del Perú, el buque de guerra inglés *Fantome*, presumiblemente en las guaneras del sur⁴³¹.



Croquis que muestra la ubicación de los yacimientos de guano en islas, puntas y ensenadas de la costa. Muchos de ellos fueron ubicados y medidos en 1875, por la Comisión Exploradora de las Guaneras, conformada por el capitán de fragata don Guillermo Black, y el capitán de corbeta don Melitón Carbajal.

El *Mayro*, después de que se le hicieran algunas reparaciones de urgencia, fue puesto otra vez a disposición de la nueva Comisión, zarpando un 3 de octubre para el norte, a practicar dicho reconocimiento⁴³². Las informaciones que hay sobre este viaje son escasas y aisladas.

Así, el 10 de octubre, según informase el capitán de puerto de Tumbes al Prefecto de Piura, el buque había llegado conduciendo a la Comisión “exploradora de todos los depósitos de guano descubiertos o por descubrirse en el territorio de la República”, habiendo pasado a tierra por unas cuantas horas el comandante Black y otros señores de la Comisión. Zarpó el 14 con dirección al sur, recorriendo la costa desde Máncora a Zorritos. El capitán de puerto agregaba, que al comandante Black le había suministrado los datos que, a su vez, le proporcionara don E. Grisollé, capitán de la barca *Piura*, que eran como sigue: “En el punto denominado Gramadal, en las inmediaciones de Huarmey, se encuentran depósitos de este abono que merecen explorarse”, información que Black marcó en la carta del lugar⁴³³.

En su viaje al sur, el *Mayro* recaló a la isla de Lobos de Afuera, de donde zarpa el 20 de noviembre, luego de que la Comisión terminara sus estudios⁴³⁴.

En 1876 el *Mayro* continúa con las exploraciones, pero hacia el sur del Callao, puerto en el cual fondeó de regreso el 2 de julio. En esta oportunidad, el comandante del *Mayro*, don Manuel Villaviscencio, informa que el 27 de junio luego de haber reconocido la punta de Infiernillos y mientras navegaba en 15 a 17 brazas de agua y a una milla y media de un farallón, el buque toca fondo con una roca ahogada, cuya situación no estaba marcada en las cartas náuticas, ni el derrotero la mencionaba. Su posición era al S72°E, según plano que adjuntaba. Felizmente no ocurrieron averías mayores. El Comandante General de Marina, sugería que el buque entrase al dique para realizar una inspección más prolija del casco.

El comandante Villaviscencio estimaba que era la misma roca en donde tocara el vapor *Santiago*, que resultara seriamente averiado. El ministro Freire dispuso que el descubrimiento, aunque fortuito, de este bajo fuera difundido por la Orden General para conocimiento de la Armada, con una copia a la capitanía del Callao⁴³⁵. Mas tarde, esa roca aparecería en las cartas náuticas y derroteros, con el nombre de *roca Mayro*.

El ministro Freire, en su *Memoria* al Congreso de 1876, refiere que durante 1875 el *Mayro* condujo a la Comisión encargada del reconocimiento y mensura de las guaneras que llevó al señalamiento de los puntos en que, habiendo depósitos su existencia se desconocía.

“Esta importante comisión decía, que estuvo presidida por un jefe del Cuerpo General de la Armada, don Guillermo Black, prestó muy útiles servicios, pues sus

EL PODER NAVAL EN TIERRA

resultados sirvieron de argumento al Gobierno para contrarrestar algunas noticias difundidas en Europa, acerca de la disponibilidad y calidad del guano, frente a su competidor, el salitre".

No se ha podido ubicar el informe que Black remitiera al Ministro de Hacienda y Comercio, sobre el resultado de la Comisión, de casi un año de duración. En el Expediente Personal de Carbajal, figura que "recorrió, punto por punto, por tierra, y a bordo del vapor *Mayro*, toda nuestra costa en investigación de la existencia de yacimientos de guano, y midió personalmente, varias de las guaneras descubiertas o en explotación".

Pero lo curioso del caso, es que los estudios sobre el guano que se han consultado, las *Memorias* de los Ministros, y otras obras que tratan de las negociaciones con los tenedores de bonos en esos años, así como trabajos de particulares sobre guano, economía e historia, no mencionan los resultados de los estudios de Black, el de los ingleses ni los de las comisiones de ingenieros. Se habrá podido apreciar, sin embargo, que fueron cuatro las comisiones para explorar y medir los depósitos de guano: dos de las guaneras del sur, en las que participó el *Mayro*; otra de los marinos ingleses, también al sur con el buque *Petrell*, y probablemente al norte, y la cuarta que presidiera Black, navegando en el *Mayro*, entre junio 1875 y agosto 1876, cuyos resultados fueron concordantes con los de las dos primeras comisiones, estimando para los depósitos del sur 7'674,000 toneladas de guano.

Black y Carbajal regresaron a revistar en el Arsenal el 1º de Agosto de 1876.

ANEXO A

Extractos de legislación naval en el siglo XIX

I. ORDENANZAS GENERALES DE LA ARMADA NAVAL, ESPAÑA 1793

TOMO II

TRATADO QUINTO

De la Policía interior, servicio ordinario y disciplina marinera y militar de los bajeles. Dividido en siete Títulos.

TITULO VII

De la Policía general de los puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puerto, y de las demás obligaciones de éstos. En 194 artículos.

Del 1 al 17.- Institución del empleo de Capitán de Puerto; propuestas para él; forma de su posesión; sus obligaciones; sus facultades; su subordinación con la distinción respectiva a los fines del empleo; examen y descripción del puerto; observación de sus novedades; cuenta de ellas; diligencias para el reparo de daños; cuidado de la limpia; y los límites o extensión del cargo y mando del Capitán en las calas o conchas del puerto, o en otros adyacentes, conforme a Real Despacho.

Del 18 al 52.- De los Prácticos de Nombramiento con sueldo o sin él; de las propuestas para estas plazas; de su posesión; de recibir las instrucciones del Capitán de Puerto, como todo Patrón de pesquera para sus casos, para la dirección en entradas y salidas; de la obligación de acudir a las de buques del Rey; de toda la economía relativa a este particular, con sus gratificaciones; franquicia de cualesquier Patrones de pesquera para ejercer de Prácticos en la necesidad; modo de indicarla; obligación de los de Costa inmediata a un puerto de salir a dar su auxilio; prohibición de recibirse efectos ni personas en los barcos de Prácticos; sus reglas para pilotear y amarrar las embarcaciones; sus protestas de riesgo en los casos necesarios; licencia del Capitán de Puerto para variar de amarradero; precisión de Práctico para ello, si se ha de pasar por canales o entre bajos; enterar a los Patrones de pesquera de todo lo prescrito para Prácticos; conocimiento del Capitán de Puerto en las señales del vigía que le sean conducentes; valizas oportunas; asistencia de los Prácticos al muelle; su alternativa; parte del Capitán de Puerto en las obviaciones de los Prácticos; parte de los Ayudantes en la del Capitán por aquella razón; repartimiento de Prácticos, desembarazo de sitios y amarraderos al entrar Escuadras del Rey u otra; prevención sobre el de bajeles de guerra extranjeros; cuidado de los Prácticos en no subir sin necesidad a embarcaciones expuestas a entredicho; prohibición de desembarcarse en todos casos, sin que preceda la Visita de Sanidad; prevención de los en que sin esta pueden enviarse socorros fuera del puerto, con las precauciones oportunas para el regreso; vigilancia del Capitán de Puerto sobre la conducta de los Prácticos; su facultad de corregirlos, y aún privarlos de ejercicio, como a otro cualquier hombre de Mar; la misma para procesarlos en lo que le compete, y para proveer gubernativamente o por autos en las demandas contra sus Subalternos; y obligación del Juzgado de Marina de la Provincia de actuar con el Capitán de Puerto como con el Ministro de ésta.

ANEXO A

Del 53 al 56.- Destino alternativo de Cabos o Alguaciles de Matrícula en el muelle; su onerario; sus cometidos; y modo de verificarse la exacción de multas resistidas.

Del 57 al 70.- Miembro Nato de la Junta de Sanidad el Capitán de Puerto; una la Visita de Sanidad y Guerra, la cual última compete al Capitán; sus obligaciones en ella, para asegurarse de la legitimidad de la Bandera, y de la carga, Equipaje, pasajeros y demás noticias, para el uso y prevenciones sobre varios particulares; señal de buques de cuarentena hasta trasladarse a su sitio particular; modo de servirse el Capitán de Puerto, cuando carezca de bote; casilla u otra para Oficina en el muelle; forma de remitirse a los Capitanes mercantes y pasajeros a presentarse al Gobernador y otros Jefes; y obligación del Capitán de acompañar al intento la primera vez al Comandante y Oficiales de bajeles de guerra extranjeros.

Del 71 al 84.- Libros de asiento de entrada y salida; certificados de ello; seguridades para permitir las salidas y sobre pasajeros, con los cargos que resultan en contrario; allanamiento de mercantes extranjeros en ocultaciones de prófugos o pertrechos; parte diario al Gobernador; los ejecutivos personales; Ordenanza al Capitán de Puerto; su inspección sobre el servicio de linternas; su dirección de policía de muelles; su cargo de cadenas para cerrarlos donde las hubiere; y el auxilio que debe prestársele por patrullas y guardias.

Del 85 al 94.- Vigilancia para que no se introduzcan en los trabajos marineros los no matriculados; barcos de tráfico interior; su policía bajo la dirección del Capitán, extensiva a los de las demás poblaciones de la misma bahía de la Capitanía principal; y alternativa en sus embargos.

Del 95 al 114.- Surtimiento de pertrechos en los muelles para auxilios; prerrogativa del Gremio de Mar para ello; objetos de institución o voluntarios del auxilio, con toda la economía de esta materia, incluidas tarifas para su pago, y avalúos de averías, todo bajo la inspección del Capitán de Puerto; y su autoridad de proveer al auxilio por otros medios, cuando no haya surtimiento en tierra, y en todo caso urgente.

Del 115 al 150.- Seguridad y buen orden de amarradero, con los exámenes y providencias oportunas; desembarco de pólvora donde sea necesario; sumarias en abordajes y pérdidas; competencia del Capitán para declarar la culpa o solvencia en los daños y modo de verificarlo; intimación previa de la pena en pérdidas contra las causantes, a todo Práctico, Capitán o Patrón, al posesionarse en su cargo; pertenencia del Capitán de Puerto para el conocimiento y substanciación de causas de incendio, sin excepción; su declaración de culpa o solvencia en los abordajes y daños entre barcos del tráfico; sus providencias si se abandonan las embarcaciones sumergidas o varadas, como también contra vayas, insultos y robos, y sobre policía de fuego y luces, custodia exterior, y prohibición de tráfico en el sitio de buques de algún entredicho; horas de abrirse y cerrarse el tráfico ordinario del puerto; rondas entre los mercantes nacionales para la noche en caso necesario; prohibición de sondar en canales interiores; obligación de mutuos socorros en cualquier necesidad entre los mercantes; multas a los que los nieguen voluntariamente; prohibición de vaciar escombros o lastre, y de lastrar y deslastrar sin licencia; precauciones para hacerlo, y para todo transporte de efectos sueltos sumergibles; multas para las infracciones de estas materias; aplicación de las multas; noticias a los bajeles de guerra extranjeros sobre los parajes de lastre y deslastre y depósito de escombros; oficios si quebrantan esta policía; medios de averiguar si alguna embarcación ha sacado lastre, o deja anclas en el agua; y providencias para extraerlas, como otras cualesquiera de que se tenga noticia hallarse en parajes en que causen perjuicio.

Del 151 al 164.- Inspección del Capitán de Puerto en la policía de Astilleros en cuanto haga relación a la del puerto; sus licencias y señalamiento para dar de quilla; convenio

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

entre los interesados para tumbar sobre otra embarcación, o providencia faltando aquel; oficios si sale mal pertrechada alguna embarcación; inspección peculiar del Capitán de Puerto sobre la línea de agua contra todo sobrecargo que exponga a fracaso en los nacionales; oficios sobre lo mismo en las extranjeras con su Juez Conservador; intervención para el buen estado de embarcaciones que se fletan de cuenta del Rey; precaución para el impedimento de salida de embarcación embargada; y prevenciones militares de los mercantes contra cualquier ataque enemigo bajo el cuidado y disposiciones del Capitán de Puerto, con las reglas sobre prorrata de gastos y averías.

Del 165 al 177.- Concurriendo bajeles del Rey, subordinado el Capitán de Puerto en las materias de policía exterior; su presencia de las Ordenanzas, Acuerdos y otras instrucciones para proceder conforme a ellas en todo; su obligación de participar las noticias de importancia a la Superioridad y al Capitán General del Departamento, y las semanales de entrada y salida; la de salir a comunicar a Escuadras o bajeles del Rey que se avisten, las novedades importantes, o dirigírselas de otro modo, y pasar por las Torres de la Costa otros avisos que convengan; cobranza de derechos; formación de tarifas de ellos, de gratificaciones y multas a la publicación de esta Ordenanza, pasándolas a S.M. para su Real resolución; prohibición de alterarlas sin esta; abolición del derecho de lastre y deslastre, y todo otro introducido; procedimientos contra los exactores de derechos, gratificaciones o multas indebidas; tablillas de derechos, gratificaciones y multas en el Despacho del Capitán de Puerto; y tabla del extracto de los artículos de esta Ordenanza, pertenecientes a la observación de todos los concurrentes al puerto, para su pública consulta y lectura siempre que les convenga.

Del 178 al 185.- Visita de los puertos; funciones de ella; y formación de instrucciones particulares locales que exija cada puerto, como suplemento a esta Ordenanza en cada uno.

Del 186 al 189.- Modificación de las autoridades del empleo de Capitán de Puerto en las Capitales de Departamento y de Apostaderos ultramarinos; archivo del empleo con inventario; modo de hacer la entrega de él y recibirle; sucesión accidental en el cargo en el Ministro de la Provincia, a falta de Teniente o Ayudante Patentado; excepción en las Capitales en que desde luego debe procederse por los Comandantes a nominación interina de otro Oficial; y modo de servir los Ministros este empleo.

Del 190 al 194.- En puertos o radas independientes de Capitanía de Puerto determinada, debe servirla el Subdelegado de Marina; tarifas para estos parajes como queda dicho para los otros; su policía igual en todo; policía de los mercantes en radas despobladas a cargo del Capitán o Patrón de mayor antigüedad de Patronía; y prevenciones contra los abusos de deslastre en el fondeadero, particularmente por los extranjeros, y sobre los sumarios oportunos en casos de abordajes o pérdidas.

II REGLAMENTO DE LA MARINA MILITAR SEGUN DECRETO SUPREMO DE 6 DE JULIO DE 1847

El Ciudadano Ramón Castilla, Presidente de la República

CONSIDERANDO

I. Que según la atribución 12a. concedida al Poder Ejecutivo por el artículo 87 de la Constitución, le toca organizar la Armada Nacional en todos los ramos que le son peculiares;

II. Que las atenciones del servicio naval de la República reclaman más imperiosamente cada día el fomento de la marina de guerra, y que se calculen sus necesidades conforme a las exigencias del actual servicio del Estado;

ANEXO A

III. Que al intento debe el Gobierno sistemar la dotación de los buques, y demás arreglos concernientes a la fuerza naval, y atender a que su composición se acomode tanto al pie requerido para épocas de guerra, como a las necesidades ordinarias de la paz;

IV. Que consistiendo en esto la buena organización, se hace indispensable prevenir desde luego aquellas reglas más esenciales que han de observarse respectivamente en el departamento de marina, en sus dependencias, y en los buques de guerra de la armada;

DECRETO

SECCION PRIMERA

Del departamento de marina y sus dependencias, con 28 artículos.

Art. 10º.- La Capitanía de Puerto del Callao como principal del Estado y residencia del Comandante del Tercio Naval del Departamento de Lima, será servida por un capitán de navío o de fragata; tendrá a sus órdenes dos ayudantes de la clase subalterna, y para el despacho de su oficina se le designarán dos escribientes, bien de la clase subalterna de oficiales del cuerpo político, o bien de la amanuenses.

Art. 11º.- Para su servicio marinerero y militar, armará esta dependencia una falúa y dos botes de la capacidad y resistencia propias a su desempeño; estarán dotadas dichas embarcaciones con sus aparejos y demás útiles navales que necesitan para su buen servicio en las diversas atenciones ejecutivas que le son anexas; y su gente de mar se compondrá de un patrón de lancha y diez y seis marineros, con el sueldo de reglamento, y una peseta diaria por ración de armada; habrá también en la Capitanía otra falúa esquifada para el servicio de la Gobernación de la Provincia, la cual se tripulará con su misma gente de mar.

Art. 12º.- Para las atenciones de matrícula, policía del puerto y muelle, y persecución de marineros desertores de la marina mercante, tendrá la expresada dependencia dos cabos de matrícula con el sueldo de sargentos segundos de infantería, y una peseta diaria por ración de armada.

Art. 13º.- Se considerará asimismo un médico cirujano que acompañe al Capitán de Puerto en las visitas de sanidad; y este empleado no disfrutará de otro prest que el derecho que se cobre a los buques por reglamento.

Art. 14º.- Las capitanías del puerto de Huanchaco y Pisco, serán servidas por jefes u oficiales subalternos de la armada; tendrá cada una de estas dependencias para las atenciones de su peculiar servicio, una lancha o bote de construcción aparente para poder barquear en dichos puertos; serán de suficiente capacidad y resistencia; estarán aparejadas con todos sus útiles navales, y dotadas con un patrón de la clase de artillero ordinario, y ocho grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Estos capitanes y su gente de mar se alojarán por cuenta del Estado en un mismo local, en cuyo caso se les abonará sólo la mitad de la Asignación señalada por reglamento para gastos de escritorio y casa.

Art. 15º.- Para el servicio de policía de aquellos puertos y el de matriculados, tendrá a sus órdenes cada uno de los referidos capitanes, un cabo de matrícula con el sueldo de cabo 1o. de infantería y una peseta diaria por ración de armada. La gente de mar de dotación que por el Art. anterior se considera para estas dependencias, no se tomará de las matrículas, ni se considerará en presupuesto para el pago de sus sueldos, sino desde que se les habilite con las embarcaciones que acaban de señalarse, pudiendo entretanto ocupar para las atenciones del servicio las lanchas de particulares, pagando por cuenta del Estado su correspondiente flete.

Art. 16º.- El puerto de Paita, en el cual, por su buena localidad, numerosa matrícula de marineros y maestranza, y su inmediación a los ríos de la Chira y Tumbes en cuyas márgenes y bosques se producen abundantes y excelentes maderas de construcción naval, se halla establecido un Apostadero de Marina, seguirá encargado del mando de dicho

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

establecimiento un capitán de navío; el mencionado jefe sólo tendrá por ahora un ayudante de la clase subalterna y un amanuense; será Comandante del Tercio Naval de esa provincia; estará subordinado al Comandante General del Departamento, y procederá en cuanto a las atribuciones que le competan para el desempeño de aquel servicio conforme a las instrucciones que se le den, y al contenido de las facultades detalladas a los Comandantes Generales de Departamento en el título respectivo de las Ordenanzas Generales de la Armada. El referido jefe y su ayudante serán alojados por cuenta del Estado pasándosele a mas sesenta pesos al año para gastos de escritorio; y para las atenciones de su peculiar servicio tendrá un bote aparejado con todos los útiles marineros competentes, y dotado de un patrón de la clase de artillero ordinario y seis grumetes, con el sueldo de reglamento, y una peseta diaria por ración de armada.

Art. 17º.- Un jefe de la armada servirá la capitania del expresado puerto, y tendrá para las atenciones de aquel servicio un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos los útiles navales necesarios, y dotado con un patrón de la clase de artillero ordinario y ocho grumetes, con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. El mencionado capitán de puerto y su gente estarán alojados en un mismo local por cuenta del Estado, y percibirá por gastos de escritorio la mitad de la cantidad designada por reglamento con ambos objetos. Estará subordinado al comandante del apostadero en todo lo relativo a su servicio especial, y tendrá a sus órdenes un ayudante de la clase subalterna y un cabo de matrícula, con el sueldo de sargento segundo de infantería y una peseta diaria por ración de armada.

Art. 18º.- Las capitanías de Arica e Islay serán también servidas por jefes de la armada; tendrá cada una de estas dependencias para las atenciones del servicio un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos los útiles navales necesarios, y dotado con un patrón de la clase de artillero ordinario, y diez grumetes, con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Dichos capitanes de puerto serán alojados en las mismos términos que los anteriores; disfrutará para gastos de escritorio, la mitad de la suma designada por reglamento; y cada uno tendrá a sus órdenes para el servicio de matriculados y policía del puerto un cabo de matrícula con el sueldo de cabo Primero de infantería y una peseta diaria por ración de armada; el capitán del puerto de Arica tendrá a mas un ayudante de la clase subalterna de oficiales de la marina militar.

Art. 19º.- La capitania del puerto de Iquique será servida por un oficial de la armada de la clase subalterna; tendrá para el desempeño de aquel servicio, un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos sus útiles navales necesarios, y dotado con un patrón de la clase de artillero ordinario, que a la vez sirva de cabo de matrícula, y seis grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Estará alojado él y su gente del mismo modo que los otros capitanes, y percibirá para gastos de escritorio la mitad de la cantidad designada por reglamento.

Art. 20º.- Las capitanías de puerto de Ilo, Huacho, Lambayeque y Pacasmayo, serán servidas por jefes u oficiales subalternos de la armada; estas dependencias para el desempeño de su servicio acudirán a las embarcaciones o balsas de particulares, pagando por cuenta del Estado su correspondiente flete. Los capitanes percibirán para gastos de escritorio y casa, la cantidad designada por reglamento. En las capitanías de Huacho y Lambayeque, en consideración al número de sus matriculados, tendrán a sus órdenes los capitanes, un cabo de matrícula con el sueldo de cabo primero de infantería y una peseta diaria por ración de armada.

Art. 21º.- Las capitanías de los demás puertos y caletas habilitadas, serán servidas por matriculados o particulares de conocida honradez y aptitudes para el desempeño de aquel

ANEXO A

servicio; no tendrán dotación alguna, y sólo percibirán las obenciones y asignaciones señaladas por reglamento para casa y gastos de escritorio. La Comandancia General de Marina procurará siempre proponer para estos destinos a los jefes u oficiales del cuerpo general o político de la armada, retirados o licenciados del servicio, que residan en aquellos puertos, así como a los pilotos que se hallen en el mismo caso, o a cualquiera otro individuo de mar de la marina militar o mercante, que igualmente resida en los mencionados puertos.

Art. 22º.- A todas las embarcaciones del arsenal y capitanías de puerto, se les montará un cañón, un obús, carronada u otra pieza de artillería de calibre inferior según sus respectivos portes, en cureña giratoria. Al efecto, cada embarcación tendrá hecha de firme la correspondiente explanada y medio punto sobre que deban girar, y dichas piezas serán dotadas con la cartuchería, municiones y demás útiles para su manejo en los casos del servicio. Se comprende en esta disposición, a las fálúas de rentas pertenecientes a los resguardos de las aduanas de los puertos.

Art. 23º.- A toda la gente de mar del arsenal, o la de las capitanías de puerto, resguardos, y a los cabos de matrícula, se les armará de canana, espada, pistola y cuchilla de abordaje, por cuenta del Estado.

Art. 24º.- Toda la gente de mar del departamento de marina y sus dependencias, se vestirá y uniformará a su costa del sueldo que perciba; pero se le dará por cuenta del Estado cada cuatro años un colchón sencillo y una almohada.

Art. 25º.- Los que deban emplearse en el arsenal, capitanías de puerto y resguardo, serán precisamente tomados de las matrículas de marina, y han de tener la calidad de peruanos de nacimiento, prefiriendo siempre para dotar dichos establecimientos, a los matriculados residentes en los respectivos puertos; y solo será permitido por la escasez de marinería nacional, tomar para la clase de oficiales mar y patrones, a los matriculados no naturales de la República.

Art. 26º.- Se suprimen los ayudantes de las capitanías de puerto, a excepción de la del Callao, Paita y Arica; de consiguiente los ayudantes que en la actualidad hubiesen en alguna de dichas dependencias, serán dados de baja de esas colocaciones.

DISPOSICIONES GENERALES, con 15 artículos.

4º.- Los Capitanes de Puerto, servirán tres años consecutivos esas comisiones; cumplido este tiempo serán relevados por otros, y alternarán con los que se hallen embarcados según sus respectivas clases, salvo los casos en que por impedimento físico o gracia del Gobierno se quiera continuarlos en el servicio de los mencionados destinos.

Dése cuenta a la próxima legislatura. El Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina queda encargado de la ejecución de este decreto, y de mandarlo publicar y circular. Dado en la casa del Supremo Gobierno en Lima a 6 de julio de 1847. Ramón Castilla.- José Rufino Echenique^(*).

(*) *El Peruano*, Edición del sábado 21 de agosto de 1847. Tomo XVIII, Nº 15.

ANEXO B

Reglamento de Uniformes e Insignias de las tripulaciones de los buques de la Escuadra y dependencias de Marina^()*

“MANUEL PARDO

Presidente Constitucional de la República

Considerando:

Que es necesario uniformar el vestuario e insignias de las tripulaciones de los buques de la Escuadra y dependencias de marina:

Decreto:

1º.- Los oficiales de mar, los maestros de víveres y los despenseros, usarán el siguiente vestuario: chaqueta con solapa sin carteras, con seis botones de ancla de un centímetro de diámetro a cada lado, chaleco cerrado con sus botones iguales a los de la chaqueta, pantalón, gorra con visera, todo de paño azul oscuro, corbata de seda negra y zapatos de cuero negro.

En verano usarán pantalón de lienzo blanco y funda de la misma tela y color en la gorra.

Los primeros Contra maestres, Condestables y carpinteros y los maestros de víveres, en las formaciones para revista o para cualquier otro acto militar, y cuando desembarquen a pasear, usarán levita corta de paño azul oscuro con seis botones de ancla de un centímetro de diámetro a cada lado, y dos en el talle.

2º.- La marinería usará el siguiente vestuario:

Pantalón de paño, camisa de franela con cuello largo y gorra de paño sin visera, todo azul oscuro; corbata larga de lana negra, zapatos de cuero negro y navaja pendiente del cuello con una rabiza blanca de algodón.

En la gorra llevarán una cinta de seda negra con el nombre del buque a que pertenecen.

En verano usarán pantalón de lienzo blanco, camisa de cuello largo, de la misma tela y color, con un solo ribete de cinta azul de un centímetro de ancho alrededor del cuello y bocamangas, y funda de lienzo blanco en la gorra.

En las formaciones para revista u otros actos militares y cuando desembarquen de paseo, usarán chaqueta de paño azul igual a la de los oficiales de mar.

Después de la puesta del sol y hasta que se haya concluido el baldeo y limpieza del buque, toda la marinería usará pantalón, blusa y gorra de lona Número 4.

Este vestido podrá ser usado también para los trabajos en la arboladura, para el embarque de carbón, y en los casos que a juicio del Comandante lo hagan necesario.

3º.- Los primeros contra maestres, condestables y carpinteros, llevarán por insignias dos galones llanos de oro de un centímetro de ancho y treinta centímetros de largo en cada manga, colocados en forma de ángulos de lados iguales y paralelos, con los vértices hacia la mano y apoyados en la costura que une la manga con la bocamanga.

(*) *El Peruano*, sábado 18 de octubre de 1873.

ANEXO B

En la gorra llevarán una ancla de metal amarillo de dos centímetros de largo con una sol encima del mismo metal y de un centímetro de diámetro, colocada en la parte exterior correspondiente a la línea media vertical de la frente.

4º.- Los segundos contraмаestres, condestables y carpinteros y los primeros calafates, así como los buzos, armeros y herreros, llevarán un solo galón en cada brazo, en la misma forma y dimensiones que los descritos anteriormente, y la misma ancla con el sol en la gorra.

5º.- Los primeros guardianes y los segundos calafates, así como los toneleros y cabos de matrícula, llevarán dos galones de paño color grana, de las mismas dimensiones y en la misma forma que los señalados para los primeros contraмаestres.

6º.- Los segundos guardianes, los cabos de timoneles, cabos de luces, veleros, patrones de lancha y cocineros de equipaje, usarán un solo galón de paño grana, en la misma forma y dimensiones que se determinan en el artículo anterior.

Los cocineros y mayordomos de cámaras, usarán el mismo vestido señalado para los segundos guardianes, pero no llevarán divisa alguna.

7º.- Toda la marinería llevará una trencilla de lana color grana de un centímetro de ancho y diez centímetros de largo, cosida en la manga a dos centímetros de distancia de la costura que une la manga con el hombro.

La marinería perteneciente a la guardia de estribor llevará esa trencilla en el brazo derecho, y la que pertenece a la guardia de babor la llevará en el brazo izquierdo.

8º.- Los artilleros de preferencia usarán como divisa dos trencillas de lana color grana, de un centímetro de ancho y treinta centímetros de largo, colocadas en una manga y según la guardia a que pertenezcan, en forma de ángulos de lados iguales y paralelos con el vértice hacia el hombro, y a distancia de dos centímetros de la trencilla detallada por el artículo anterior.

Los artilleros ordinarios, sólo usarán una trencilla igual y colocada en la misma forma.

9º.- Los cabos de fogoneros usarán el mismo vestuario y divisa que se han señalado para los segundos guardianes; y los fogoneros y carboneros, vestirán en todo como la marinería, debiendo los primeros llevar las divisas señaladas para los artilleros de preferencia.

Como distintivos especiales de sus profesiones, los primeros y segundos contraмаestres, llevarán una ancla de metal amarillo sin sol y de dos centímetros de largo, cosidas en la parte exterior en cada una de las extremidades del cuello de la chaqueta o levita; y los primeros y segundos condestables, llevarán en los mismos lugares, una granada de metal amarillo de dos centímetros de diámetro.

10º.- Queda prohibido el uso de toda otra pieza de ropa exterior, distintivo o divisa, que no esté comprendida en este reglamento.

Dado en la cada de gobierno en Lima a 20 de octubre de 1873. *M. PARDO. NICOLAS FREIRE.*

NOTAS AL CAPITULO V

1. ELIAS, J.J. ... *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú*, Tomo II, 1960, doc. 18, p. 187.
2. *Ibidem...*, Tomo I, 1958, p. 159.
3. *Ibidem...*, pp. 3-14.
4. *Ibidem...*, Tomo II, p. 56.
5. DIEZ DE RIVERA Y CASARES, Pascual... *Historia de las Organizaciones Navales de España y Francia (Orgánica Naval)*. Madrid, p. 22.
6. *Ibidem...*, p. 22.
7. ARTAL DELGADO, J.A. ... *De las Ordenanzas*. *Revista General de Marina*. Madrid, junio 1971, Tomo 180, pp. 675-681.
8. *Ibidem...*, p. 20.
9. SALGADO ALBA, J. ... *Ideas estratégicas de la Marina de la Ilustración*. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1989, Nº 2, p. 44.
10. FERNANDEZ NUÑEZ, Pedro... *Ordenanzas en Sabiduría*. *Revista General de Marina*. Madrid, enero 1974, Tomo 186, p. 25.
11. BORDEJE Y MORENOS, F. ... *El Poder Marítimo en la concepción política del Marqués de la Ensenada*. *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*. Madrid, 1989, Nº 2, pp. 7, 11, 12 y 14.
12. FERNANDEZ NUÑEZ, P. ... *Ob. cit.*
13. A.H. de M., Junta Revisora de Ordenanzas Navales. L.C. Nº 384.
14. ARTAL DELGADO... *Ob. cit.*
15. *Revista de Marina. Suplemento Anales Históricas de nuestra Armada*. Lima, 1921, Nº 3, 1924, Nº 2.
16. FERNANDEZ NUÑEZ, P. ... *Ob. cit.*, pp. 30-32.
17. *Vide...* Nota Nº 15.
18. DIEZ DE RIVERA Y C., P. ... *Ob. cit.*, p. 15.
19. FERNANDEZ NUÑEZ, P. ... *Ordenanzas en Prólogo*. *Revista General de Marina*. Madrid, agosto-setiembre 1973, Tomo 185, pp. 173-181.
20. ARTAL DELGADO, J.A. ... *Ob. cit.*
21. FERNANDEZ NUÑEZ, P. ... *Ordenanzas en Discusión*. *Revista General de Marina*. Madrid, abril 1974, Tomo 186, p. 415.
22. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *Comentarios a la Memoria de Grau de 1878*. Lima, enero 1978.
23. ROMERO PINTADO, Fernando... *Historia Marítima del Perú*. Lima, Tomo VIII, vol. 2, p. 93.
24. *Ibidem...*, p. 94.
25. DIEZ DE RIVERA Y C., P. ... *Ob. cit.*, p. 65.
26. *Vide...* Nota Nº 15.

NOTAS AL CAPITULO

27. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1871-1872, L.C. Nº 120, p. 278.
28. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 1.
29. ROMERO PINTADO, F. ... *Ob. cit.*, p. 343.
30. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 5.
31. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 6.
32. *Vide...* Nota Nº 31.
33. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 7.
34. A.H. de M., Factoría Naval, 1872, doc. 50.
35. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 8.
36. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 9.
37. A.H. de M., Factoría Naval, 1868, doc. 50.
38. A.H. de M., Factoría Naval, 1871, doc. 1.
39. A.H. de M., Factoría Naval, 1871, doc. 4.
40. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1869-1871, L.C. Nº 173, pp. 229-230.
41. *El Peruano*. Lima, 19 de noviembre de 1875, p. 168.
42. *Memoria que el Ramo de Marina presenta a la Legislatura de 1870, el Ministro de Guerra y Marina*. Lima, 1870, p. 4.
43. A.H. de M., Factoría Naval, 1872, doc. 9.
44. *El Peruano*. Lima, 7 de marzo de 1872, pp. 275-284.
45. AROSEMENA... *Ob.cit.*, p. 48.
46. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Lima, 1911, Tomo II, p. 100.
47. A.H. de M., Factoría Naval, 1872, doc. 50.
48. A.H. de M., Factoría Naval, 1872, doc. 57.
49. *Vide...* Nota Nº 48.
50. A.H. de M., Factoría Naval, 1872, doc. 61 y 62.
51. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1872-1874, L.C. Nº 42, p. 134.
52. A.H. de M., Factoría Naval, 1873, doc. 1.
53. A.H. de M., Factoría Naval, 1873, doc. 2.
54. A.H. de M., Factoría Naval, 1874, doc. 4.
55. A.H. de M., Factoría Naval, 1874, doc. 9.
56. A.H. de M., Factoría Naval, 1874, doc. 59.
57. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1874-1875, L.C. Nº 194, p. 146.
58. A.H. de M., Expediente personal de Pedro Arellano.
59. A.H. de M., Factoría Naval, 1875, doc. 13.
60. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1874, el Ministro de Guerra y Marina*. Lima, 1874, p. 10.
61. A.H. de M., Factoría Naval, 1876, doc. 10.
62. A.H. de M., Factoría Naval, 1876, doc. 23.
63. A.H. de M., Factoría Naval, 1877, doc. 46.
64. A.H. de M., Factoría Naval, 1877, doc. 40.
65. A.H. de M., Factoría Naval, 1876, doc. 21.
66. *Memoria del Ramo de Marina que presenta a la Legislatura de 1876, el Ministro de Guerra y Marina*. Lima, 1876, pp. 10 y 11.
67. A.H. de M., Factoría Naval, 1877, doc. 38.
68. A.H. de M., Factoría Naval, 1878, doc. 1.
69. A.H. de M., Factoría Naval, 1878, doc. 26.
70. A.H. de M., Factoría Naval, 1878, doc. 55.
71. A.H. de M., Factoría Naval, 1878, doc. 102.
72. A.H. de M., Factoría Naval, 1878, doc. 116.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

73. A.H. de M., Factoría Naval, 1878, doc. 121.
74. A.H. de M., Factoría Naval, 1879, doc. 10.
75. A.H. de M., Factoría Naval, 1879, doc. 15.
76. A.H. de M., Factoría Naval, 1879, doc. 19.
77. A.H. de M., Factoría Naval, 1879, doc. 30.
78. *Vide...* Nota Nº 42.
79. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 173, p. 226.
80. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1871, doc. 63.
81. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1871-1873, L.C. Nº 287, pp. 125-126.
82. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1872, doc. 40. Ministerio de Guerra y Marina 1871-1872, L.C. Nº 644, p. 179. *Vide*, L.C. Nº 287, p. 336.
83. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1872-1878, L.C. Nº 168, p. 20.
84. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1872, doc. 81.
85. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 287, p. 295.
86. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 168, p. 52.
87. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1876-1878, L.C. Nº 870, p. 20.
88. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1872-1875, L.C. Nº 41, pp. 46-47.
89. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 287, pp. 313-314.
90. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1871-1873, L.C. Nº 873, p. 164.
91. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 134.
92. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1872-1875, L.C. Nº 244, pp. 56-57.
93. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 287, p. 402. Ministerio de Guerra y Marina 1873-1874, L.C. Nº 38, p. 162.
94. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1874, doc. 52.
95. *Vide...* Nota Nº 60.
96. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 555.
97. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1875-1876, L.C. Nº 253, p. 4. Comandancia General de Marina 1873-1875, L.C. Nº 122, p. 446.
98. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1875-1876, L.C. Nº 27, p. 32.
99. *Vide...* Nota Nº 66.
100. AROSEMENA... *Ob. cit.* pp. 49-50.
101. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 173, pp. 207-208.
102. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 126.
103. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 121-122.
104. A.H. de M., Departamento de Marina del Callao, 1873, doc. 1.
105. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1876-1877, L.C. Nº 737, p. 77. Personal, 1876, doc. 76.
106. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1867-1872, L.C. Nº 718, p. 350.
107. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 644, p. 170.
108. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 4v.
109. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1871, L.C. Nº 717, p. 125.
110. *El Peruano*. Lima, 1º de marzo de 1875, p. 153.
111. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 392-393.
112. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 61.
113. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 109.
114. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1871-1874, L.C. Nº 165, p. 384.
115. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 76.
116. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 429.
117. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 287, p. 25.

NOTAS AL CAPITULO

118. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 27, p. 356.
119. *El Peruano*. Lima, 26 de octubre de 1872, p. 273.
120. *El Nacional*. Lima, 1º de enero de 1874.
121. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 96-98.
122. *El Comercio*. Lima, 2 de octubre de 1874.
123. *La Patria*. Lima, 6 de febrero de 1874.
124. *El Comercio*. Lima, 26 de agosto de 1874.
125. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1876-1878, L.C. Nº 169, pp. 65-66.
126. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 243.
127. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 169, pp. 76-77.
128. A.H. de M., Comisaría General de Marina, 1870, doc. 18.
129. *El Comercio*. Lima, 10 de setiembre de 1874.
130. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 106-107.
131. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 169, pp. 60-62.
132. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 173, p. 266v.
133. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, pp. 42-43.
134. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 62.
135. I.E.H.M.P. Legajo F.O. 61297, 1876, pp. 69, 70 y 73.
136. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 168, p. 3.
137. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 253, p. 206.
138. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 158v.
139. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 205.
140. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 644, p. 184.
141. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 183.
142. A.H. de M., *Unión*, corbeta, 1876, doc. 65.
143. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 253, pp. 195-196.
144. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1873, doc. 75.
145. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, pp. 116 y 117. *Vide*, L.C. Nº 244, pp. 320-321.
146. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1873, L.C. Nº 313, p. 149.
147. *El Peruano*. Lima, 7 de marzo de 1874, p. 103.
148. A.H. de M., *Marañón*, pontón, doc. 15.
149. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 158.
150. *El Comercio*. Lima, 18 de enero de 1875.
151. *El Peruano*. Lima, 29 de marzo de 1870, pp. 429-430.
152. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1868-1871, L.C. Nº 140, p. 549.
153. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 287, p. 73.
154. *El Peruano*. Lima, 24 de junio de 1871, pp. 588 -589.
155. *El Comercio*. Lima, 24 de febrero de 1872.
156. *El Peruano*. Lima, 8 de junio de 1872, pp. 656-657.
157. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 24. Comisaría General de Marina, 1872, doc. 1.
158. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 644, p. 281.
159. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, pp. 297-298.
160. A.H. de M., Departamento de Marina, 1873, doc. 1.
161. *El Peruano*. Lima, 18 de octubre de 1873, pp. 531- 532. Orden General de la Armada, Callao, 30 de octubre de 1873.
162. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 171v.
163. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 96.
164. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1873, doc. 6.
165. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 10-11.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

166. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 241.
167. *El Peruano*. Lima, 31 de mayo de 1873, p. 650.
168. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 240.
169. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 253, p. 53.
170. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 253, p. 308. Comandancia General de Marina 1876-1877, L.C. Nº 373, p. 43 a 45.
171. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1875, doc. 32.
172. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 168, p. 186.
173. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, pp. 90-91.
174. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, pp. 217-218.
175. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, p. 282.
176. A.H. de M., Orden General de la Armada, Callao, 4 de setiembre de 1876, doc. 65.
177. *Vide...* Nota Nº 42.
178. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1869-1872, L.C. Nº 26, Nº 271, 8 de julio de 1871.
179. *El Comercio*. Lima, 28 de noviembre de 1871.
180. *Ibidem...*, Lima, 6 de diciembre de 1871.
181. *Ibidem...*, Lima, 27 de enero de 1872.
182. A.H. de M., Prefectura del Callao, Ministerio de Guerra y Marina, 1872, doc. 12.
183. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 313, pp. 55-56.
184. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1871-1874, L.C. Nº 166, pp. 77-78.
185. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 165, pp. 322-324.
186. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, pp. 38-39.
187. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, pp. 171-172.
188. *Vide...* Nota Nº 59.
189. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 560.
190. *Vide...* Nota Nº 66.
191. *El Peruano*. Lima, 22 de abril de 1876, p. 111.
192. *Vide...* Nota Nº 42, p. 6.
193. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 99. Mayoría de Ordenes, 1873, doc. 5.
194. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, pp. 101-102.
195. *El Peruano*. Lima, 1º de enero de 1871, p. XCI y XCII.
196. *Ibidem...*, Lima, 5 de agosto de 1871, p. 72.
197. A.G.N. Copiadores 1871-1872, Nº 021, pp. 16-18.
198. *El Peruano*. Lima, 12 de octubre de 1872, p. 248-249.
199. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 469-470.
200. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 36.
201. A.H. de M., Factoría Naval, 1875, doc. 42.
202. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, p. 284.
203. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, p. 290.
204. A.H. de M., Mayoría de Ordenes, 1876, doc. 40.
205. *El Peruano*. Lima, 4 de marzo de 1871, p. 150-151.
206. A.H. de M., Prefectura del Callao 1868-1870, L.C. Nº 20, p. 236.
207. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1870-1871, L.C. Nº 254, p. 268.
208. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 381-382.
209. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1874-1878, L.C. Nº 366, p. 197.
210. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 14.
211. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 187v.
212. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1869-1870, L.C. Nº 574, p. 252.
213. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1869-1870, L.C. Nº 175, p. 139.

NOTAS AL CAPITULO

214. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 574, p. 163. Comandancia General de Marina 1874-1875, L.C. Nº 81, p. 5.
215. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 131.
216. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1875, doc. 96.
217. A.H. de M., Comisaría General de Marina, 1870, doc. 8.
218. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 22v.
219. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 95-96.
220. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 280-281.
221. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 18.
222. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 373.
223. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 4.
224. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 81.
225. *Ibidem*.
226. DENEGRI LUNA, Félix... *Historia Marítima del Perú*. Tomo VI, vol. 2, p. 617.
227. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, p. 23.
228. *El Peruano*. Lima, 7 de junio de 1873, pp. 672-673.
229. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, p. 294.
230. A.H. de M., Comandancia Principal de los Tercios Navales 1872-1881, L.C. Nº 315, pp. 16 y 17.
231. *El Peruano*. Lima, 7 de junio de 1873, p. 665.
232. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 81, pp. 101-102.
233. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 343-344.
234. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 27, p. 15.
235. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 272-274.
236. Ley de 25 de junio de 1875. Presupuesto General para el bienio 1875-1876. Imprenta de *La Opinión Nacional*, Lima, 1875.
237. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 14.
238. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 873, p. 161v.
239. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 537.
240. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1873-1874, L.C. Nº 70, p. 289.
241. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1875, doc. 76.
242. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 353.
243. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, pp. 46-47.
244. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 380.
245. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, p. 54.
246. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, p. 44.
247. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 357.
248. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1875, doc. 29.
249. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1876, doc. 61.
250. *Vide*... Nota Nº 220.
251. *Vide*... Nota Nº 221.
252. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 95.
253. A.H. de M., Prefectura del Callao, Capitanías de puerto, 1870, doc. 13.
254. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 6.
255. *El Comercio*. Lima, 5 de diciembre de 1871.
256. A.H. de M., Capitanía del Callao 1872-1874, L.C. Nº 725, pp. 32-34.
257. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 725, p. 66.
258. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 158.
259. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 163.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

260. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 191.
261. *El Comercio*. Lima, 10 de setiembre de 1872.
262. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 112.
263. *El Peruano*. Lima, 2 de marzo de 1872, p. 263.
264. *Ibidem...*, Lima, 9 de noviembre de 1872, p. 297.
265. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 65.
266. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 67-68.
267. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1874, doc. 133, 1875, doc. 9. *Vide*, L.C. Nº 38, p. 553.
268. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 20.
269. *El Comercio*, Lima, 23 de setiembre de 1874.
270. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 27.
271. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 247.
272. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, pp. 13-14.
273. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1874, doc. 40.
274. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, p. 307.
275. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 516.
276. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1875, doc. 35.
277. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 27, pp. 163-164.
278. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 253, p. 507.
279. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 253, p. 523.
280. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 870, p. 60.
281. *El Comercio*, Lima, 23 de noviembre de 1873.
282. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1876, doc. 94.
283. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1869-1872, L.C. Nº 26, nº 311, 19 de mayo de 1870, Nº 380, 4 de julio de 1870.
284. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 26, Nº 14, 9 de enero de 1871.
285. *El Comercio*, Lima, 24 de enero de 1870.
286. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1870, doc. 68. 1871, doc. 62.
287. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 173, p. 258.
288. *El Comercio*, Lima, noviembre de 1871.
289. A.H. de M., Prefectura del Callao, Ministerio de Guerra y Marina 1872, doc. 28. *El Peruano*, Lima, 24 de febrero de 1872, p. 260, y 11 de mayo de 1872, p. 528.
290. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 37. Capitanías de puerto, 1872, doc. 198. *Vide*, L.C. Nº 38, p. 26.
291. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1872, doc. 218. *Vide*, L.C. Nº 38, p. 87.
292. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 187.
293. A.H. de M., Capitanía de Tumbes 1869-1890, L.C. Nº 303, p. 138. *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 446-494.
294. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1875, doc. 127. *Vide*, L.C. Nº 27, p. 196. *El Peruano*, Lima 30 de junio de 1875, p. 427.
295. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1875, doc. 66. *Vide*, 1876, doc. 41.
296. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, p. 90.
297. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 254, p. 166.
298. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1870, doc. 37.
299. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 26, Nº 570, 24 de noviembre de 1870.
300. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 287, pp. 375-377.
301. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 38, p. 82.
302. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, p. 458.
303. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 737, p. 67-68.

NOTAS AL CAPITULO

304. *El Comercio*, Lima, 18 de enero de 1870.
305. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 725, p. 94.
306. *El Peruano*, Lima, 24 de junio de 1871, p. 587.
307. GARCIA Y GARCIA, Aurelio... *Derrotero de la costa del Perú*. Lima, 1870, 2da. edición, p. 96.
308. *Ibidem...*, p. 7.
309. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 60. *Vide*, L.C. Nº 725, p. 202.
310. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 60.
311. *El Comercio*, Lima, 27 de enero de 1871.
312. *Diario de Debates del Senado, 1872*. Sesión de Congreso del 20 de agosto de 1872, p. 52.
313. A.G.N. Ministerio de Hacienda. Decretos y Resoluciones 1870-1871, L.C. Nº 43, p. 114.
314. *Ibidem...*, p. 398.
315. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 58-59.
316. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 215, 229-230.
317. A.H.M.P. Paquete 0.1873.1, oficio del Ministro de Relaciones Exteriores al Ministro de Guerra y Marina, enero de 1873.
318. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 221.
319. *Diario de Debates de Diputados*. Sesión del martes 18 de marzo de 1873, Tomo II, pp. 222-230.
320. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1873, doc. 101.
321. *El Peruano*, Lima, 28 de febrero de 1874, p. 79.
322. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 516-518.
323. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 122, p. 160.
324. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 241-242.
325. *El Comercio*, Lima, 10 de setiembre de 1874.
326. *El Peruano*, Lima, 23 de enero de 1875, p. 65.
327. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Mensajes de los Presidentes del Perú*. 1869-1899, vol. II.
328. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1878, L.C. Nº 0118, p. 368.
329. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1878, L.C. Nº 091, p. 111.
330. CAIVANO, Tomás... *La guerra del guano y el salitre*, vol. II, pp. 276-277.
331. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 98 y 99.
332. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1875-1876, L.C. Nº 0111, p. 89-101.
333. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1878, L.C. Nº 0110, pp. 48-49.
334. A.G.N. Ministerio de Hacienda. Decretos y Resoluciones 1878, L.C. Nº 53, 12 de diciembre de 1878.
335. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1879, L.C. Nº 0122, p. 2.
336. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1879, L.C. Nº 0103, pp. 75-76.
337. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1879, L.C. Nº 0122, 22 de marzo.
338. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1878-1879, L.C. Nº 0130, p. 267.
339. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1879, L.C. Nº 0951, p. 81.
340. A.G.N. Ministerio de Hacienda. 1879-1880, L.C. Nº 097, pp. 457-458.
341. *Diario de Debates de Diputados, 1873*. Legislatura extraordinaria. Sesión del 20 de febrero de 1873, p. 45.
342. *Diario de Debates de Diputados, 1875*. Congreso extraordinario. Sesión del 20 de febrero de 1875.
343. *El Peruano*, Lima, 18 de febrero de 1871, p. 74.
344. Archivo Cámara de Senadores. Libro indicador 1870/1871, p. 70, 30 de enero de 1871.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

345. *El Comercio*, Lima, 25 de noviembre de 1870. *Diario de Debates de Diputados*, 1870. Sesión del 23 de noviembre de 1870.
346. *El Peruano*, Lima, 18 de febrero de 1871, p. 77.
347. A.H.M.P. Paquete 0.1872.3. Oficio del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, circular de 8 de agosto de 1871.
348. A.H.M.P. Paquete 0.1872.3. Oficio del Director de Contabilidad y Crédito del Ministerio de Hacienda al Oficial Mayor. Lima 16 de octubre de 1871.
349. A.H.M.P. Paquete 0.1872.3. Oficio del Director de Contabilidad y Crédito del Ministerio de Hacienda al Oficial Mayor. Lima 3 de julio de 1872.
350. A.H. de M., Comisaría General de Marina, 1870, doc. 8.
351. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 112-114.
352. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 32.
353. *Diario de Debates del Senado*. Legislatura extraordinaria 1875. Sesión del 2 de abril de 1875, p. 338.
354. *Ibidem...*, pp. 514-516.
355. *Ibidem...*, p. 797.
356. A.H. de M., Comisaría General de Marina, 1875, doc. 7.
357. AGRE. Oficio del Ministro de RR.EE. al ministro del Perú en Chile. Lima, 30 de marzo de 1872.
358. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 32.
359. ROHR, John A. ... *Fundamentos constitucionales de la Marina de los Estados Unidos: Texto y Contexto. Naval War College Review*, vol. XLV Nº 1, sequence 337.
360. *Diario de Debates del Senado 1874*. Sesión del 21 de setiembre de 1874, pp. 131- 133. *El Comercio*, Lima, 1º de octubre de 1874.
361. ARIAS, Antenor... *Lecciones del Derecho Marítimo*. Lima, 1876, Imprenta del Estado, pp. 90-97.
362. FERRERO COSTA, Eduardo... *La evolución del Derecho del Mar. Revista del IEHMP*. Lima, 1980, Nº 3, p. 73.
363. ROMERO P. F. ...*Ob. cit.*, p. 620.
364. A.H. de M., Comandancia Principal de los Tercios Navales 1872-1881, L.C. Nº 315, pp. 23-24.
365. *Código Internacional de Señales*. Madrid, 1908, Imprenta de la Dirección de Hidrografía. *Enciclopedia Espasa*. Tomo 13, p. 1256.
366. *Ibidem*.
367. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 205.
368. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 427.
369. *El Comercio*, Lima, 21 de abril de 1874.
370. *Ibidem...* Lima, 5 de mayo de 1874.
371. A.H. de M., Ordenes Generales de la Armada. 15 de abril de 1873.
372. BAKULA PATIÑO, Juan Miguel... *Discurso. Revista del IEHMP*. Lima, 1983-1986, Nº 6-7, p. 100.
373. *El Peruano*, Lima, 19 de julio de 1873, pp. 57-64.
374. *Ibidem*.
375. *Ibidem*.
376. AGRE. Oficio del Comandante General al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de abril de 1873, Nº 261.
377. *El Peruano*, Lima, 4 de enero de 1873, p. 3.
378. *Ibidem...*, Lima, 25 de enero de 1873. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 211. *Vide*, L.C. Nº 38, p. 82.

NOTAS AL CAPITULO

379. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Pará, 3 de febrero de 1873, Nº 65.
380. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Pará, 28 de febrero de 1873, Nº 69.
381. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 26 de marzo de 1873, Nº 226.
382. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Iquitos, 27 de marzo de 1873.
383. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Comandante General de Loreto. Iquitos, 13 de abril de 1873. Oficio del Comandante General al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de abril de 1873, Nº 261.
384. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Comandante General de Loreto. Iquitos, 16 de abril de 1873.
385. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 16 de abril de 1873, Nº 266.
386. AGRE. Oficios del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 17 de abril, Nº 302; 28 de abril, Nº 307; y 30 de abril de 1873.
387. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Comandante General de Loreto. Iquitos, 10 de mayo de 1873.
388. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 12 de mayo de 1873, Nº 386.
389. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de mayo de 1873, Nº 401.
390. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 16 de mayo de 1873, Nº 401.
391. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de mayo de 1873, Nº 402.
392. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de mayo de 1873, Nº 406.
393. AGRE. Oficios del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE.. Iquitos, 28 de mayo de 1873, Nºs. 91, 92, 94 y 100.
394. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Manaos, 9 de junio de 1873, Nº 100.
395. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Tonantis, 3 de agosto de 1873, Nº 113.
396. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de agosto de 1873, Nº 646.
397. AGRE. Carta de Enrique Carreño a Guillermo Black. Iquitos, 17 de agosto de 1873.
398. AGRE. Oficio del Comisario Brasileiro al Comisario Peruano. Manaos, 17 de agosto de 1873.
399. AGRE. Oficio del Comisario Brasileiro al Comisario Peruano. Manaos, 20 de agosto de 1873.
400. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 29 de octubre de 1873, Nº 862.
401. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Tabatinga, 20 de noviembre de 1873, Nº 129.
402. AGRE. Oficios del jefe de la Columna de Marina al Comisario de Límites. Iquitos, 3 de diciembre de 1873. Del Comandante General al Comisario de Límites. 4 de diciembre, Nº 950; 5 de diciembre, Nº 952; 10 de diciembre, Nº 955; 13 de diciembre, Nº 967; y 15 de diciembre de 1873, Nº 975.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

403. AGRE. Oficios del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 4 y 10 de diciembre de 1873, N^{os}. 948-969.
404. AGRE. Oficios del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 17 de noviembre y 16 de diciembre de 1873, N^{os}. 899-992.
405. AGRE. Oficio del Comisario Brasileiro al Comisario Peruano. Tabatinga, 20 de diciembre de 1873.
406. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE.. Tabatinga, 16 de enero de 1874. (Una nota al margen de este oficio, indica que recién llegó a Lima el 18 de marzo, pudiéndose deducir que la correspondencia tomaba 2 meses).
407. AGRE. Oficio del Comandante General de Loreto al Comisario de Límites. Iquitos, 15 de diciembre de 1873, N^o. 973.
408. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Tabatinga, 16 de enero de 1874, N^o 179.
409. *Ibidem...*, N^o 180.
410. MELO, Rosendo... *Ob. cit. Navegación Lacustre y Fluvial*. 1915, Tomo III, pp. 208 -211.
411. *Ibidem*.
412. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Pará, 19 de junio de 1874, N^o 209.
413. AGRE. Oficios del 2^o comandante del *Napo* al Comisario de Límites. Boca del río Gálvez, 4 de marzo N^o 5; río Yavarí, 30 de marzo de 1874, N^o 7.
414. ROMERO P., F. ... *Ob. cit.*, vol. 3, p. 161. WERLICH, David P. ... *Admiral of the Amazon. John Randolph Tucker*. University Press of Virginia, 1990, p. 193.
415. AGRE. Oficio del comandante de la lancha *Mayro* al Comisario de Límites. Isla Paz Soldán, 25 de marzo de 1874, N^o 6.
416. AGRE. Oficio del comandante de la lancha *Mayro* al Comisario de Límites. Tabatinga, 2 de abril de 1874, N^o 8.
417. AGRE. Oficios del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Valparaíso, 28 de julio de 1874, N^{os}. 210-213.
418. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Callao, 24 de agosto de 1874, N^o 214.
419. *Ibidem...*, N^o 215.
420. A.H. de M., *Vide*, L.C. N^o 194, p. 60.
421. AGRE. Oficio del Comisario de Límites al Ministro de RR.EE. Callao, 18 de setiembre de 1874.
422. A.H. de M., *Vide*, L.C. N^o 194, pp. 125 y 171.
423. *Vide...* Nota 351.
424. A.H. de M., *Vide*, L.C. N^o 42, p. 503.
425. A.H. de M., *Mayro*, vapor, 1874, doc. 8.
426. *El Comercio*. Lima, 13 de abril de 1874.
427. DANCUART, E. ... *Ob. cit.* Tomo IX, p. 229.
428. *Vide...* Nota 351.
429. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1872-1878, L.C. N^o 168, p. 138.
430. A.G.N. Ministerio de Hacienda y Comercio 1875, L.C. N^o 528-581, p. 5.
431. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1874-1878, L.C. N^o 366, p. 85.
432. A.H. de M., *Mayro*, vapor, 1875, doc. 43.
433. A.H. de M., Capitanía de Tumbes 1869-1890, L.C. N^o 303, pp. 194-195.
434. A.H. de M., *Mayro*, vapor, 1875, doc. 44.
435. A.H. de M., *Mayro*, vapor, 1876, doc. 13.

Capítulo VI

EL GLORIOSO MONITOR *HUASCAR* - 1866

*Miguel Grau continua presente
En el puente del Huáscar sin par
El centauro, nobleza y acero,
Mejor marino jamás tuvo el mar.
(Himno de la Marina de Guerra del Perú.
Autor, capitán de navío Francisco Quiroz Tafur).*

INTRODUCCION

El objeto de este capítulo, que constará de cuatro partes, es contribuir a un mejor conocimiento del monitor al término de su construcción, tanto de los elementos que conformaron su diseño, cuanto en la descripción del buque mismo, y al estado en que llegó en abril de 1879. Este tratamiento se inspira en lo que Romero ya expresara: “todo lo relacionado con el *Huáscar* es interesante”¹. Por otro lado, ese mismo autor ha tratado con precisión los antecedentes de su adquisición, la compra misma e incorporación a las fuerzas navales aliadas², lo cual evita su repetición en esta ocasión.

Debe quedar en claro sin embargo, que este capítulo presenta, fundamentalmente, los aspectos materiales del monitor, que complementan los ya expuestos por el doctor Romero en el Tomo VIII; así como sobre otros conceptos relativos a los buques de guerra de la época; su alistamiento en personal y material y actividades realizadas entre 1870-1879; así como sobre las acciones navales que el doctor López Martínez describe en el Tomo X.

Así pues, con todo lo descrito en estos tres tomos, puede decirse que se dispone, por primera vez en el Perú, de la visión más clara y completa sobre este famoso buque, hasta comienzos de 1879. Esto no excluye, y ojalá suceda, que en el futuro se pueda ir descubriendo nuevas facetas que mejoren lo hasta aquí expuesto.

Por otro lado, en el *Anexo A*, se presenta una reseña biográfica, según consta en el Archivo Histórico de Marina, del jefe que contrató y supervisó

la construcción del monitor, y lo condujo en 1866 al Pacífico, como su primer comandante, el capitán de navío de la Armada del Perú, don José María Salcedo quien, aunque chileno de nacimiento, sirvió durante más de 40 años sólo a la Marina peruana. Ingresó en 1821 a la Academia de Náutica a los 12 años, con el título de guardiamarina, según uso de la época.

La *Primera Parte*, la conforman los datos y acontecimientos de su construcción en el astillero de Laird Brothers, en Birkenhead, Inglaterra, de acuerdo a los registros de sus libros, parte de los cuales se presentan traducidos para facilitar su lectura, y cuyas fotocopias originales se pueden consultar en el Archivo Histórico de la Marina y en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, en donde también se conserva un microfilm al respecto. Estos datos se han obtenido, en distintas oportunidades, merced a las colaboraciones siguientes: del entonces capitán de corbeta don Andrés Chiarella en 1973, mientras desempeñaba funciones en Inglaterra; del Doctor R. L. Scheina, Miembro de Número Correspondiente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos; del capitán de navío don J. Garfias R., mientras se desempeñaba como Agregado Naval en Inglaterra, en 1990-1991; del doctor Domingo Llerena y del señor Eddie Jacobs, inglés. Los datos mencionados pueden servir para que algún acucioso investigador, o arquitecto naval, pueda realizar ejercicios sobre otras características que hicieron al diseño de este buque. En algunos de los datos que se presentan en la *Primera Parte*, las notas al capítulo presentan la explicación de varios conceptos para facilitar su interpretación.

La *Segunda Parte*, es una descripción en base a la información contenida en el Contrato de Construcción original (en inglés), que se conserva en el Instituto, a informes e inventarios que obran en el Archivo Histórico de Marina, y otras referencias, que intenta dar una idea lo mas cabal posible, acerca de cómo era el monitor, no tanto en su aspecto externo, que es muy conocido, sino en su interior, acompañándose la explicación con algunas fotografías, dibujos e ilustraciones, y Nota del Autor (N.A.), que no se deben confundir con las Notas al Capítulo, mediante la cual se pretende hacer aclaraciones en favor del lector, y que ayudarán a comprender algunos conceptos y/o expresiones que se usan en los partes, informes, memorias, etc., y de algunos lugares del buque en los que habrían de ocurrir eventos importantes.

Cabe aclarar que en determinadas ocasiones, se han observado diferencias en los datos consignados en el contrato de 1864, el Petipie de 1868 y el Inventario de 1876, que se comentan en su oportunidad. Es apropiado acotar, también, que se han consultado fuentes peruanas al máximo posible, pero en determinados casos, ha sido necesario recurrir a alguna fuente extranjera o intentar alguna comparación con equipos extranjeros similares.

La *Tercera Parte*, contiene información referente a los proyectos, modificaciones, alteraciones, averías y otros hechos, registrados en el Archivo Histórico de Marina, que se produjeran entre 1866 y abril 1879, vísperas de la guerra con Chile.

La *Cuarta Parte*, se relaciona con el viaje inicial, en 1866, del *Huáscar* y de la *Independencia*, navegando en convoy, desde Europa al Pacífico, según los informes oficiales presentados en 1866 al Supremo Gobierno por el capitán de navío don J.M. Salcedo, comandante del monitor, y de la División, y del capitán de fragata don Aurelio García y García, comandante de la fragata, consolidándose ambos en un desarrollo gráfico de la derrota seguida y ocurrencias del viaje. Los dos informes pueden ser consultados en el Instituto.

Conviene aclarar que la referencia al parte de viaje de la *Independencia*, debió aparecer en el Tomo VIII, o bien en el volumen 2 del Tomo IX, pero así no sucedió. Su consideración, en esta oportunidad, obedece al obtenerse información de un conversatorio realizado en 1867 sobre “el buque de torreón versus el sistema de buque de batería”, cuyo expositor principal fuera el capitán de navío Cowper P. Coles, quien en cierto momento se refirió a una carta que con fecha Londres, 10 de mayo de 1867 le había hecho llegar el capitán de navío don J. M. Salcedo, que se encontraba en esa ciudad en comisión del Gobierno, carta que Coles leyera y que se reproduce en el *Anexo B*.

De ella se aprecia que el parte de viaje de la *Independencia* al Pacífico, fue publicado en *El Comercio* de Lima, el 24 de setiembre de 1866.

En el evento antes citado, estuvo presente el comandante Salcedo, quien al ser preguntado sobre las cualidades de los buques de torre y de batería, mencionó que aquellas de la fragata *Independencia* se habían hecho públicas en el artículo periodístico antes citado.

A. PRIMERA PARTE

El proceso de construcción y entrega del *Huáscar*, como el de todo buque, se realizó en varias etapas, que se describen a continuación.

1. ETAPA 1ª

- Licitación o concurso de precios convocado por el capitán de navío don José María Salcedo, en representación del Gobierno del Perú, pero del cual, aparte de lo ya explicado por Romero en el Tomo VIII, no se dispone de mayor información desconociéndose, en consecuencia, quienes fueron los otros postores.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La investigación realizada ha permitido, sin embargo, ubicar el *Libro de Estimados* de los costos de construcción de Laird Brothers de Birkenhead, en donde se deduce que al pactar 71,000£ como valor de construcción, le significó al astillero una utilidad de 8.9% aproximadamente. De dicho libro se reproducen, como ilustración algunas de sus páginas, pero el todo puede consultarse en el Instituto.

No se considera pertinente analizar este documento en detalle, ni traducirlo, pero de él se puede resaltar el abono de regalías al capitán de navío de la Marina inglesa Cowper P. Coles, por el uso de sus inventos, como sigue:

- Por el sistema de trípode para el palo trinquete	23£-14s
- Por la torre de artillería	132£-19s
Total	156£-13s

El costo total estimado del buque y máquinas fue 65,217£-17s-9p compuesto como sigue:

- Por el casco, arboladura, blindaje, torre de mando, torre de artillería, armamento	50,967£ - 17s- 9p
- Por la máquina de 300 HP nominales, que incluía calderas, auxiliares y repuestos	14,250£ - 00s-00p

Otro dato que se merece resaltar, es que la determinación y contabilidad de los costos de construcción, importó un monto de 3,239£ o el 5% del costo total. En igual forma, el rubro de imprevistos importó 3,706£ o el 5.7% del costo total. Ambos montos formaron parte del precio pactado.

El pago de las regalías procedía, pues el trípode era un invento patentado por Coles, conforme aparece en el Registro de Patentes con el Nº 1027, 10 abril 1862, en la Oficina de Patentes de Londres. En cuanto al invento de la torre de artillería, patentado también por Coles, su naturaleza y descripción aparecen en el Registro que se reproduce en el *Anexo C*, en tanto que en el *Apéndice* se reproduce la licencia que extendiera Coles al astillero Laird para su fabricación e instalación en el *Huáscar*, así como la licencia del Almirantazgo inglés en julio 26 de 1865 para usar la patente Coles. La Patente, el dibujo y las licencias, se pueden consultar en el Instituto.

La patente registrada incluía el dibujo de la torre, que también se reproduce, y del cual se puede observar que a tono con la licencia expedida por Coles, se introdujeron algunas modificaciones que, por falta de información, no se han podido identificar con precisión.

2. ETAPA 2ª.

Corresponde a la suscripción del Contrato entre el capitán de navío don José M. Salcedo, en representación del Gobierno del Perú, y

Laird Brothers de Birkenhead, Inglaterra. Se trata en dos partes, como sigue:

2.1. ASPECTOS CONTRACTUALES Y COMERCIALES RELEVANTES

Según el contrato mismo, y su síntesis que aparece en el *Libro de Contratos N^o 2* de Laird Brothers, que se puede consultar en el Instituto, los aspectos más importantes fueron:

- Fecha de suscripción del contrato: 12 de agosto de 1864
- Compromiso de los contratistas para construir y entregar (a menos que ocurriera un incendio, tormenta u otra circunstancia inevitable) un buque de calidad, de hierro, a vapor, que correspondiera en todos los aspectos de acabado, materiales y máquina, con lo establecido en las especificaciones.
- Precio: 71,000£, a pagarse en cinco cuotas, como sigue:
 - 1^a cuota de 14,200£: a la firma del contrato;
 - 2^a cuota de 14,200£: después de colocadas todas las cuadernas;
 - 3^a cuota de 14,200£: después de colocado el forro exterior;
 - 4^a cuota de 14,200£: después de colocadas las cubiertas y el almohadillado, y comenzado la colocación de la coraza y,
 - 5^a cuota de 14,200£: el buque totalmente terminado y listo para su entrega.

La primera cuota fue abonada según el tenor del recibo que sigue:

COMPROBANTE DE PAGO DE LA 1^a CUOTA
Astillero de Birkenhead
Birkenhead, 12 agosto 1864

Copia de la nota de débito

Por el monto de la primera cuota por el buque blindado de torreón, contratado por el capitán de navío de la Marina peruana en nombre del Gobierno del Perú - adeudado a cuenta del contrato que se está ejecutando:

1/5 de 71,000£.....14,200£

Copia del recibo

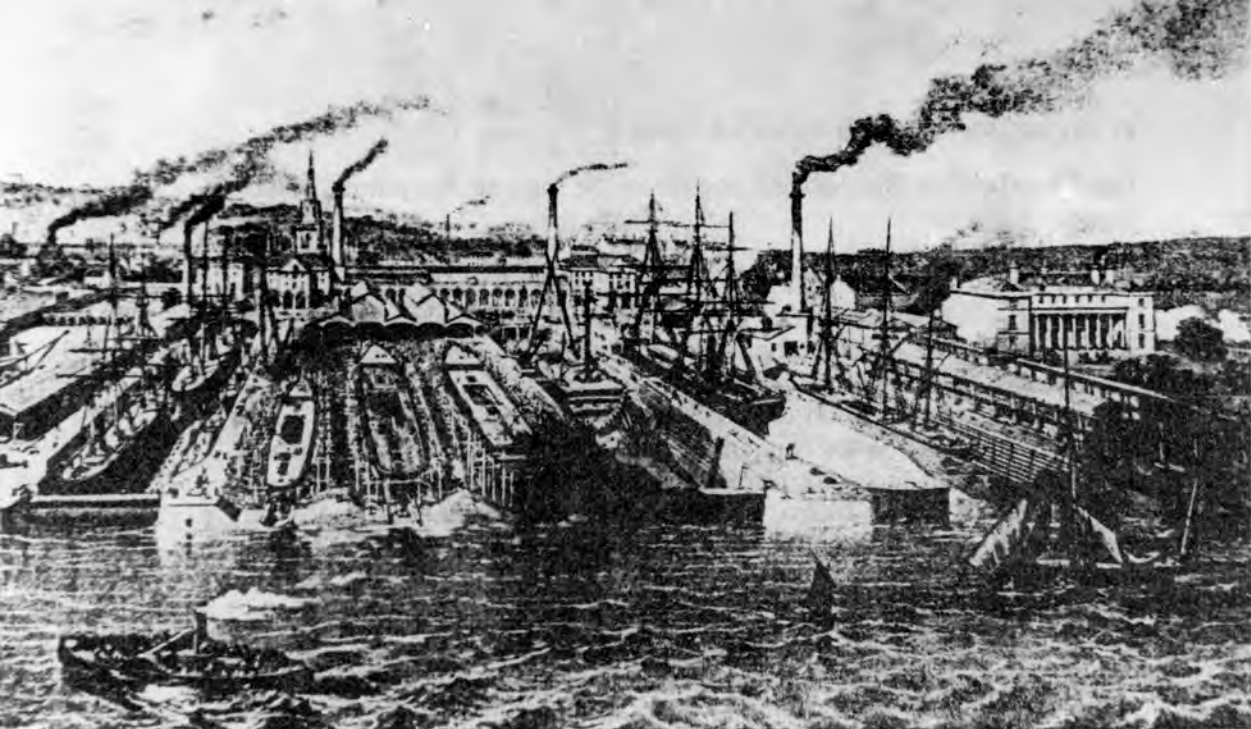
Recibido del Ministro [Plenipotenciario] peruano una orden a 6 días vista contra los señores J. Thomson y T. Bonar Hnos. por la cantidad arriba indicada de 14,200£.

Firmado

57 1/2 Old Broad St LAIRD BROS.
London etc. Aug. 15/64

Antes del pago de cada cuota, los contratistas darían aviso anticipado de diez días. Antes del pago de la 5^a. y última cuota, el inspector informaría sobre la calidad de la obra.

- Lanzamiento: Efectuado el pago de las cuotas 1^a a 4^a, el buque sería lanzado al agua en nueve a diez meses a partir de la fecha de firma del



Vista del astillero de Laird Brothers, en Birkenhead, Inglaterra, entre 1860-1870, constructor del *Huáscar*. (Fuente: *Historia del Astillero Laird Brothers*, cap. 2, p. 17. Cortesía del Dr. Domingo Llerena).

No. 321. Huscar.

Kid laid 9. knots

1907-35, 27, 105 - 1102.700

Hull

Labour of 2 men 2.15.11.8

Tras plates, Forge 8. — 536.19.0.5	6.912 19.	
Time - Men 34.7.22.8mp 6092 - 40814 @ 41	8.332.17 2	
Bo. makers 46 ^{11.7.} ; Machy. 116 ^{2.17.}	97 7.	
Fitters 121 ^{20.7.} ; Keepers 76 ^{15.4.}	45 9.	15388 12 2
Timber of time for moulds	141 18 1	
Cement & cementing	88 10 7	
Cattages, cleaning, freight, 8c.	22 3.	
Paint 12.200; Sundries 94, 13, 11	217 14 9	
— do — f. Home 16.19.10	51 19 10	
18 cutlery & stone 18.4; Ho. f. w. f. 11.16.5	33 2.5	555 8 8

29.04.4. 7m 5H

Woodwork

Swork, bolts, Cast iron (galv. 2.7.9.3.1.0)	116 8 7	
Smiths 1014 ^{20.7.05} ; Bo. makers 47 ^{11.2.2.}	218 3 9	
Machy. 47 ^{23.10.1.} ; Fitters 4. 259 ^{11.17.1.}	85 7.	419 19 4
Timber 4c (includ. Eng. & Bo. 130 ^{92.3.6.})	1.748 14 2	
Paint & Sundries	200 7 9	
Carps. 4879 ^{14.27.131.} ; Joiners 1109 ^{27.1.1.}	1.704 18.	
Lath & carp. 1303 & painters 223-1531	312 11 7	
Planing decks 25.41; Polishing 6.14.9	31 18 9	3.998 10 3
Tradesmens Accounts	951 14 10	

15,944. 10

5,370 4 5

carried forward

21,314 5 3

No. 321. Ironclad Ram 'Huescar'. Summary of First Cost

	Tons	Cost	p. Ton	Incl. p. Ton	Total Cost	p. Ton
Hull (9% of T.M.M.)	537	15,944	14.9.8	2,148	-	18,092
Woodwork	9	5,370	4.17.6	32	-	5,402
Masts & Spars	21	978	-17.8	84	24	1,086
Coatings	4	2,115	1.18.5	1	-	2,116
Rigging	34	1,492	1.7.1	13	-	1,505
Outfit of Stores	124	2,723	2.9.6	50	-	2,773
Linens	-	1,131	1.0.7	-	-	1,131
	583	29,753	27.0.5	2,328	-	32,105
						29.3.3
Armour - Body						
Backing	-	2,436	2.4.3	-	-	
Plating	226 1/2	9,350	8.9.10	907	-	12,693
Pilot Tower & Arm.	11	420	-7.7	44		464
Turret						
Shell	42 1/2	1,407	1.5.7	169	-	
Timber f. do.	-	261	-4.9	-	-	
Arm. & Blais. f. do.	43	1,706	1.11.0	172	-	
Backing	-	519	-9.7	-	-	5,707
Turning Gear	23	815	-14.10	28	110	
Gun & Shot Gear	2	489	-8.10	8	23	5.3.8
	931	47,156	42.16.8	3,656	157	50,969
						46.5.11
Engines		14,250				12.18.10
Total		65,219				59.4.9

Primera y última páginas del Libro de Estimados No. 2, de Laird Brothers, en que se aprecia un costo de construcción por 65,219\$, excepto artillería. (Fuente Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

The Agreement ~~entered into this 17th~~
day of August One thousand eight hundred and
ninety four Between Jota' Maria Salcedo
First Captain in the Peruvian Navy acting
on behalf of the Peruvian Government
being the accredited Agent of that Government
of the one part and Lord Brothers of Birkhead
Iron Shipbuilders, and hereinafter called the Contractors
of the other part Whereas the said party heads of the
first part on the thirtieth day of August instant agreed with
the said contractors for the building by them of the
Steam Ship hereinafter mentioned Now this Agreement
Witnesseth that the said contractors in pursuance of
the said agreement and in consideration of the several
payments to be made to them by the said party heads
of the first part, at the times and in the manner
hereinafter mentioned, do hereby for themselves and
their Representatives promise and agree with and
to the party heads of the first part in manner
following that is to say, that provided the said
party shall duly make to them or their Represen-
tatives the several payments, at the several times,
and in the manner hereinafter set forth, they
the contractors or their Representatives, shall build
complete and finish for the party heads of the first
part (unless prevented by fire, storm, or other inen-
table circumstances) a good and substantial Iron &
Steam Ship, corresponding in every respect in
workmanship material and Machinery, with the
specification hereunto annexed and signed by the party
heads And further that the contractors or their
Representatives will (duly receiving the payments
hereinafter set forth) launch the said Steam Ship
in time to her launch from the date hereof, so that

1 Boiler makers' Stretcher; Irons (complete),
2 Saw Files (Round and 1 flat mouthed),
1 Bettle Jack (10 to 12 inches),
2 folding; Irons.

Witness

The Rawle

Jose M. Salcedo

Laird Bros.

Primera y última páginas del Contrato de Construcción del *Huáscar*, original en inglés, suscrito el 12 de agosto de 1864 entre el capitán de navío J.M. Salcedo en representación del Gobierno peruano, y el astillero de Laird Brothers, Birkenhead, Inglaterra. (Fuente: Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

<u>Date of Contract</u>	12 th August 1864	The Contractors are to build complete Spanish mulets presented by Jara, Storm, or other inevitable (circumstances) of good substantial Iron Steam Ships corresponding in every respect, in Work- -manship, material, & Machinery, with the Specification: —
<u>Price</u>	£71,000	
<u>Payment</u>	In Cash;	
10 days notice to	14,200	1/5 th on Execution of Contract
to given that then	14,700	1/5 th when Ships in Frame
Installment due	14,700	1/5 th " Hull Plated
	14,700	1/5 th " Decks are laid, and the Joak backing filled, and the Amour Plating commenced
Contingents by Inspectors	14,700	1/5 th " completely finished and ready to be delivered
	71,000	
<u>Balance</u>		
<u>Construction</u>		The above payments (to the 4 th Installment) being duly made; To Launch the ship in 9 to 10 Months from date of Contract (12 th Aug th) So that all the Trials of the Machinery and Furnace may be completed and the ship ready for,
12 May to 15 June 1865		
<u>Delivery</u>		in the Union Wharf, or in one of the Liverpool or Birkenhead Docks within 12 months from 6 th August 1864, say 6 th August 1865
<u>Penalty</u>		for non delivery as above, (the previous payments being duly made) a fine of £5 a day for each and every day during such default. —

Página del Libro de Contratos Nº 2 de Laird Brothers que registra los principales aspectos comerciales del contrato firmado el 12 de agosto de 1864, para la construcción del Huáscar. (Fuente: Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

Copy
Debit Note

Britkarshead Iron Works

Britkarshead

12 August 1864

To amount of first instalment on
an Iron clad Cupola Vessel Constructed
for by Capt. Salcedo Post-Captain in the
Peruvian Navy on behalf of the Government
of Peru - due on the contract being
completed & accepted -

1/5th of £71,000 ——— £14,200

(17)

Copy Receipt

Received from the Peruvian Minister an order at
6 days sight for the above amount of £14,200 on
Messrs J Thomson & Bonar & Co

(Signed)

57th Old Broad St
London
J C

Laird Bros

Aug' 15/64.

Recibo extendido por Laird Brothers por 14,200£ en concepto
de pago de la primera cuota por la construcción del Huáscar.
(Fuente Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

N^o 321.

Oct 7th 1865

Floated out of No 2 Dock and docked in
No 4 Dock.

draught of Water	Aft	^{17.5} 14.5
— " — " —	Forward	10.10
	Mean	<u>12.7¹/₂</u>

Displacement at Ditto 1275 Tons.

Weights on board

Chain	9 Tons
Water in Tanks	10 Tons
Water in Boilers	<u>50 Tons</u>
	<u>69 Tons.</u>

12 of the 18 Tons plates on board,
Masts and all standing rigging including,
Tripod legs, Yards &c in place.
Iron Stanchions on Starboard side on in place.

(Continued on page 89)

4470
<u>1800</u>
3770

Boat #321 - Huáscar

When fully loaded, ready for sea

Monday 15 January 1866.

Draft forward _____ 16.1
Aft _____ 16.7
Mean _____ 16.4
Displacement _____ 1635 tons

Displacement per former return 11th Jan'y 1555
Difference _____ 280 tons

Which is made up as follows:—

Extra Coal _____ 208
Water in Boilers _____ 40
Provisions _____ 20
Engineers Stores _____ 6
Extra Cordage, Paint
Small arms, Hammocks
Blankets, Kilo etc. _____ 6
280 tons

Note.— All these extra weights except water in Boilers (which is subindented) are taken from actual weights returned as per memo:—

Datos de la construcción del *Huáscar*
Páginas 52 y 79 que muestran la fecha de lanzamiento, 7 octubre 1865; y datos del buque listo para hacerse a la mar, 15 de enero de 1866. El monitor zarpó el 17 a Brest. (Fuente: Astillero Cammel Laird-Inglaterra, en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

Particulars of Iron clad Vessels

	321	326 ?	327 ?			
	<i>Agincourt,</i> 6621 Tons.	<i>Scorpion,</i> 1827 Tons.	<i>Wivern,</i> 1827 Tons.	<i>Huascar,</i> 1101 Tons.	<i>Pahia,</i> 1008 Tons.	<i>Lima Amos,</i> 1330 Tons.
Date when built	1865.	1863.	1863.	1865.	1865.	1865/6.
Length between perpendiculars	400 feet	220 feet	220 feet	190 feet	175 ft. 7 in.	196 feet
" on load water line .	386 .	214 .	214 .	184 .	174. 4 .	195 ft 3 in.
Breadth .	59. 3/4	42 .	42 .	35 .	35 .	38
Draught of Water forward .	25 feet	15 .	15 .	15 .	8'	12
" aft .	25 .	15 .	15 .	15 .	8	12
Power of Engines	1350	350	350	300	140	300
Speed with Boiler Power	15.489 Knots	10.515 Knots	10.06 Knots	12.277 Knots	10 1/2 Knots	11 Knots
" Hull . . .	13.545 .	8.61 .	not tried	not tried	not tried	not tried
Broadside or Turret	Broadside	2 Turrets	2 Turrets	1 Turret	1 Turret	2 Turrets
Number of Guns .	26. $\frac{2}{300}$ $\frac{22}{100}$ feet	4. 12. 3. 300 PA	4. 12. 3. 300 PA	2. 300 PA	2. 150 PA	4. 150 PA
Thickness of Armour .	5 1/2 in.	4 1/2 in.	4 1/2 in.	4 1/2 in.	4 1/2 in.	4 1/2 in.
Turrets .		5 1/2 in.	5 1/2 in.	5 1/2 in.	4 1/2 in.	4 1/2 in.

Registro de Laird Brothers, que permite comparar las características del *Huáscar* con otros blindados en construcción, especialmente con los ingleses *Scorpion* y *Wivern*, originalmente *Tousson* y *Monnasir*. Según contrato, la torre de artillería del *Huáscar* debía ser de la misma naturaleza que las de estos dos buques ingleses. (Fuente: Museo de Birkenhead, BIKGAM: CL 24. en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

NAME OF VESSEL	LENGTH		BREADTH		DEPTH		Tonnage Regt.	Tonnage Customs Measurement	Load Draught of Water from Top of Keel		Displacement	AREA OF			Masthead Section	CAPACITY OF CAVITY						Tonnage per Tonn	Displacement for Feet of Length
	Perpendicular	On Line	Extreme	Moulded	Moulded	In Hold			Forward	Aft		Sails	Middship Section	Load Water Line		Displacement			Lead Water Line				
																Below Moulded Water Line	At Moulded Water Line	Above Moulded Water Line	Below Moulded Water Line	At Moulded Water Line	Above Moulded Water Line		
N ^o 321 - Screw Driven Steamer <i>Quarrier</i>	170	174	35	17.07	17.07	116.75	15	15	17.07	17.07	116.75	166.2	5350	83	2.08	6.3	4.2	6.24	2.15				
N ^o 322 - Twin Screw Steamer <i>George</i>	34	35.5	9.5	15.75	15.75	15.75	1.45	1.45	15.75	15.75	1.45	12	24.33	1.15	2.37	2.62			2.52				
N ^o 323 - Single Steamer <i>Columbus</i>	133.5	130.7	20.5	10.77	10.77	219.75	10.5	10.5	10.77	10.77	219.75	107.4	4225	1.92	1.92	2.04	2.21	2.71	2.57				
N ^o 324 - Single Steamer <i>Black</i>	117.5	116.5	21.0	10.77	10.77	220.75	8.5	8.5	10.77	10.77	220.75	121.5	4205	1.65	1.65	1.78	3	3.22	2.97				
N ^o 325 - Triple Ship <i>Hyphralis</i>	340	335.4	47.05	17.5	17.5	222.75	17	17	17.5	17.5	222.75	165.5	5555	10.75	10.75	11.2	11.2	11.2	11.2	11.2			
N ^o 326 - Double Screw Steamer <i>Minerva</i>	175.7	170.4	35	11.0	11.0	108.75	8	8	11.0	11.0	108.75	253.2	5045	3.2	1.6	3.4	3.22	3.63	12				

ELEMENTS

Date of Effort of Sail	AMT Dibs	White Sail	Yellow Sail	Green Sail	RATIO TO CUB. PAR.								METRICENTS.					Area of Rudder.	Area of Plan of Lateral Resistance.	Sq. Feet of Drive to Rudder.	Sq. Feet of Drive to Mast.	Ratio of Center of Gravity to Cub. Par.	Expend. Sails.	Wt. of Rigging.	Wt. of Mast.	Date Investigated by Length.	Ratio of Date Expend. Sails.	Jailed Here From.	Date of Launch.	Remarks.									
					Length	Breadth	Area	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent														Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent	Per Cent			
																																					Wt. of Mast	Wt. of Rigging	Wt. of Mast
		30.6	5.24	0.21	0.08	0.04	0.02	0.01	0.005	0.002	0.001	0.0005	0.0002	0.0001	0.00005	0.00002	0.00001	0.000005	0.000002	0.000001	0.0000005	0.0000002	0.0000001	0.00000005	0.00000002	0.00000001	0.000000005	0.000000002	0.000000001	0.0000000005	0.0000000002	0.0000000001	0.00000000005	0.00000000002	0.00000000001				
			3.28	0.12																																			
			1.34	0.29	0.10	0.03	0.01	0.005	0.002	0.001	0.0005	0.0002	0.0001	0.00005	0.00002	0.00001	0.000005	0.000002	0.000001	0.0000005	0.0000002	0.0000001	0.00000005	0.00000002	0.00000001	0.000000005	0.000000002	0.000000001	0.0000000005	0.0000000002	0.0000000001	0.00000000005	0.00000000002	0.00000000001	0.000000000005	0.000000000002	0.000000000001		
			5.22	0.29	0.11	0.03	0.01	0.005	0.002	0.001	0.0005	0.0002	0.0001	0.00005	0.00002	0.00001	0.000005	0.000002	0.000001	0.0000005	0.0000002	0.0000001	0.00000005	0.00000002	0.00000001	0.000000005	0.000000002	0.000000001	0.0000000005	0.0000000002	0.0000000001	0.00000000005	0.00000000002	0.00000000001	0.000000000005	0.000000000002	0.000000000001		
		11.5	3.22	1.25	0.45	0.15	0.05	0.02	0.01	0.005	0.002	0.001	0.0005	0.0002	0.0001	0.00005	0.00002	0.00001	0.000005	0.000002	0.000001	0.0000005	0.0000002	0.0000001	0.00000005	0.00000002	0.00000001	0.000000005	0.000000002	0.000000001	0.0000000005	0.0000000002	0.0000000001	0.00000000005	0.00000000002	0.00000000001			
		12.3	3.77	1.37	0.48	0.16	0.05	0.02	0.01	0.005	0.002	0.001	0.0005	0.0002	0.0001	0.00005	0.00002	0.00001	0.000005	0.000002	0.000001	0.0000005	0.0000002	0.0000001	0.00000005	0.00000002	0.00000001	0.000000005	0.000000002	0.000000001	0.0000000005	0.0000000002	0.0000000001	0.00000000005	0.00000000002	0.00000000001			
		3.18	0.32	0.12	0.04	0.01	0.005	0.002	0.001	0.0005	0.0002	0.0001	0.00005	0.00002	0.00001	0.000005	0.000002	0.000001	0.0000005	0.0000002	0.0000001	0.00000005	0.00000002	0.00000001	0.000000005	0.000000002	0.000000001	0.0000000005	0.0000000002	0.0000000001	0.00000000005	0.00000000002	0.00000000001	0.000000000005	0.000000000002	0.000000000001			

Página del *Libro de Elementos*, en que se muestran en resumen, las características principales del *Huáscar*. (Fuente: Astillero Cammel Laird-Inglterra, en Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

T8:321

Put away with the
Contract

48, Spring Gardens, London, S.W.

26th July 1865

Dear Sir

I thank you for the
"Duplicate License and enclose the
original by Royal Post -

I also have to thank you
for Cheque for £109 " 7 0

I am Dear Sir

Yours truly

F. G. Davidson
Messrs Laird Brothers (over)

I have obtained the
consent of the Admiralty
for the other Licences,
so whenever you
apply to me, I can
at once grant them
F. G. D.

Licencia para la fabricación de la torre inventada por Coles
y recibo por el pago de las regalías en el monto de
109£-17s. (Fuente: Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

Builders Certificate

"Mijn Hendrick
der Nederlanden"

We hereby certify that the Iron Screw Steam Ship
called the "Huáscar" was built by us in our
Building Yard, Birkenhead, in the County of Chester
and launched in the year 1865

That her dimensions are

Length between perpendiculars. { One hundred and ninety one
feet six inches

Breadth at midships Thirty five feet four inches

Depth at midships { Seventeen feet ten & a half
inches.

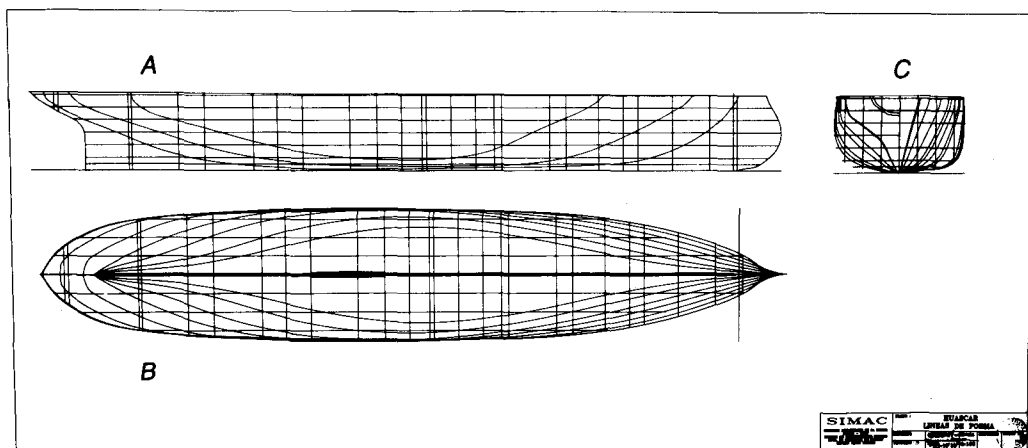
and Displacement 1130 ⁸⁶/₄₄ Tons Builders Measurement. ---

That she is Cloncher built, Rigged as a
Pack^g Dry^g having two Masts and Standing Bowspit, Ram Stem,
round Stern, no Galleries, a short poop & short Topgallant
Forecastle, ^{Ship's} Main Figure head; and that José Marie
Salcedo, Post Captain in the Peruvian Navy, acting
on behalf of the Peruvian Government and being the
accredited Agent of that Government is the first
purchaser of the said Vessel.

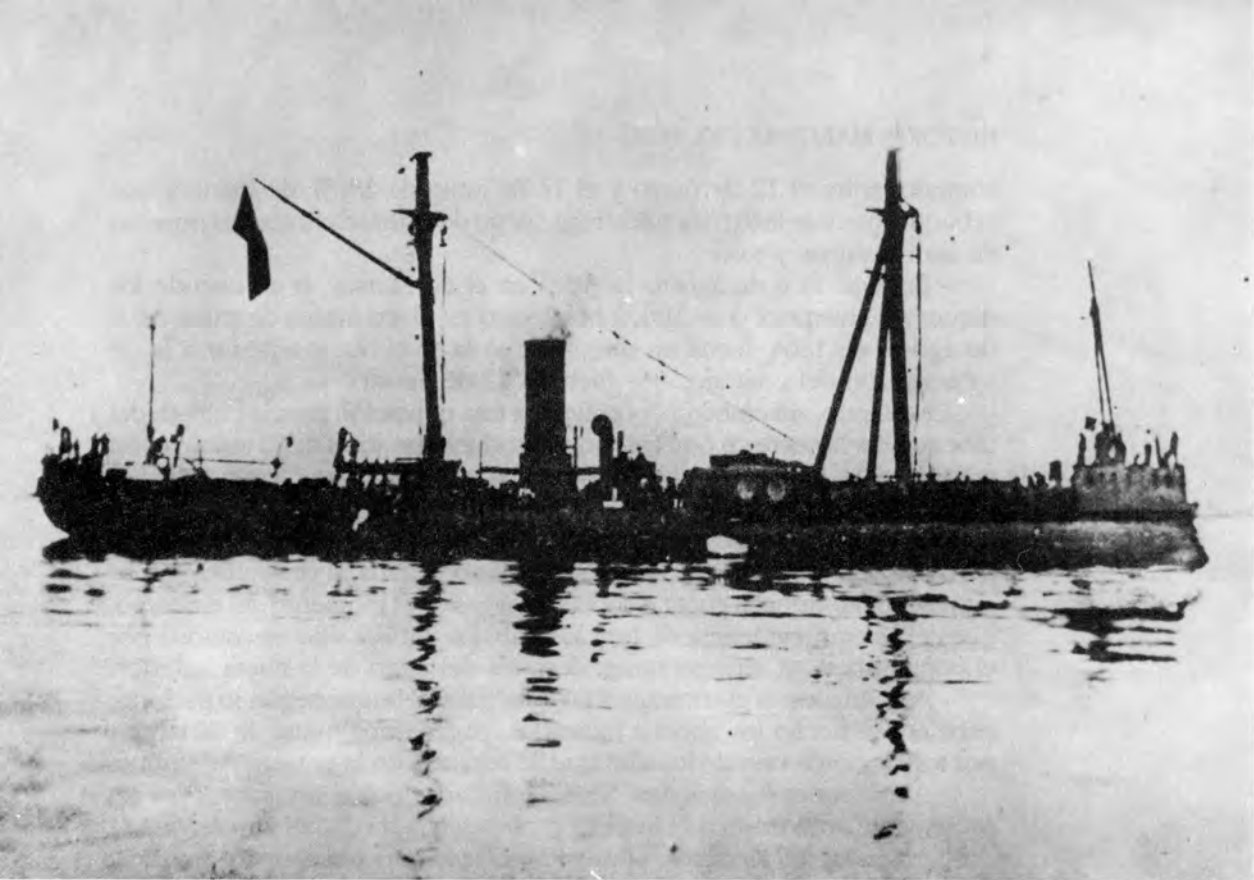
Dated in Birkenhead this
12th day of January ^{here} 1866.

Laird B. & P.

Certificado de construcción del Huáscar, extendido por Laird
Brothers con fecha 12 de enero de 1866. (Fuente: Astillero
Cammel Laird-Inglaterra).



Líneas de forma del *Huáscar*, preparadas por el capitán de fragata don Aldo Olcese del Servicio Industrial de la Marina-Callao, en base a los datos de diseño del astillero Laird Brothers: A) Plano de secciones longitudinales, B) Plano de las líneas de agua, C) Plano de cuadernas de trazado. (Fuente: Servicio Industrial de la Marina-Callao).



El *Huáscar* en el Callao, tomada entre 1876 y 1879, lo que la convierte en la única fotografía conocida del monitor mientras enarbolase la bandera peruana. Se pueden notar las piernas del trípode del trinquete, el bauprés rebatido hacia arriba, los masteleros de ambos palos arriados, y la percha del compás de toldilla. También que las falcas, a partir del castillo hacia popa, están rebatidas, lo que permite apreciar la torre de artillería, el puente de gobierno en navegación y la chimenea. (Fuente: Album del Almirante Frederick Bedford de la Real Marina inglesa en el Maritime Museum Greenwich-London. Cortesía del Dr. Domingo Llerena, quien posee el negativo).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

contrato [entre el 12 de mayo y el 12 de junio de 1865], de manera que el buque quedase listo para su entrega, luego de realizadas todas las pruebas de las máquinas y torre.

- Entrega: El 6 de agosto de 1865 en el río Mersey, o en uno de los diques de Liverpool o de Birkenhead, esto es, doce meses después del 6 de agosto de 1864, fecha en que se pagó la 1ª cuota, y anterior a la de suscripción del contrato, que fuera el 12 de agosto.

El contrato, sin embargo, consignaba una condición para la entrega del monitor, consistente en que ésta no se produciría si antes de su terminación y entrega, la República del Perú entraba en guerra con algún país [en previsión de la probable guerra con España], con la consiguiente intervención del Gobierno inglés para impedir su terminación o entrega y, entonces, pero sólo en ese caso, el Gobierno peruano pagaría al contratista o a su representante, aquella cuota o cuotas impagas en el momento del embargo, pues ellas eran evidencia de que los trabajos habían sido ejecutados por el contratista o su representante, después del pago de la cuota anterior.

- Penalidades: Si el contratista no entregaba el buque según lo pactado, habiéndose hecho los abonos indicados, pagaría una multa de 5£ diarias por todos y cada uno de los días que se retrasara en la entrega del buque.

- Alteraciones o adiciones: Serían solicitadas por el armador, o su representante autorizado o el inspector, por escrito al contratista, conviniéndose entonces los términos, el precio y plazos para terminar los trabajos. Luego de que contratista y armador hubieran aceptado y firmado los acuerdos adoptados, los trabajos adicionales y sus precios serían considerados como parte del contrato.

El contratista iniciaría el trabajo simultáneamente con la preparación y presentación por escrito de cualquiera de dichos acuerdos suplementarios, a condición de que luego se acordara por escrito y a firme como se ha dicho anteriormente.

En este aspecto, el contrato muestra que en el mes de marzo de 1865, el comandante Salcedo y Laird Brothers convinieron, por escrito, para que encima de la cubierta de hierro se colocara la cubierta de madera, en vez de ponerla por debajo, y que el ancho de los rumbos o tracas de madera de esa cubierta, no excediera de 6 pulgadas.

- Prolongación del plazo para terminar y entregar la obra: En los convenios suplementarios, el inspector podía prolongar el período de terminación y entrega del buque, en caso de que aquellos lo obligasen.

- Huelgas: En el caso de producirse, se concedería mayor plazo para la terminación y entrega.

- Seguro: Antes y después de cada cuota, el contratista aseguraría las partes del buque por el monto de dicha cuota, por pérdidas y daños por

incendio en aquella oficina u oficinas que aprobase el armador. El contratista aplicaría el dinero recibido del seguro en reconstruir y reinstalar las máquinas, calderas, y maquinarias dañadas.

- Arbitraje: En caso de presentarse una discrepancia o diferencia en algún momento, que afectara los deseos, deberes y obligaciones de las partes, cada una tendría el derecho de referirlas a tres árbitros, que se nombrarían como sigue: cada parte designaría un árbitro y éstos, a su vez, a un tercero, antes de cualquier procedimiento. El laudo sería emitido por escrito durante el mes calendario siguiente a la nominación de los árbitros, y sería obligatorio para las partes, quienes no abrirían juicio a causa alguna contra la otra parte, excepto por incumplimiento del laudo. Los costos del arbitraje y laudo serían a discreción de los árbitros. Otros detalles del arbitraje están contenidos en el contrato.

- Acabados: Todo el material y mano de obra serían de óptima calidad; el buque y la maquinaria estarían totalmente equipados y listos para navegar de acuerdo con el deseo general y significado de la Especificación, a excepción de aquella vajilla, ropa de cama, cristalería, menaje, cuchillería, artículos navales, artículos de despensa, que excedieran a lo consignado en la Especificación, así como cañones, munición y armamento de todo tipo por no ser materia del contrato.

- Inspecciones: Durante la construcción del buque, de la torre, y ejecución de las diversas pruebas, el armador o el Inspector que éste designara, podían visitar e inspeccionar en horas razonables del día, el buque, el material y la mano de obra empleadas, así como el estado y progreso de la obra, rechazando cualquier material o mano de obra que les pareciera deficiente o imperfecta, siempre que estuvieran de acuerdo con la Especificación.

2.2. COMENTARIO ACLARATORIO SOBRE LA ESPECIFICACION DEL CONTRATO

La traducción del contrato original en inglés realizada en 1864 y registrada en el Asiento Nº 72 del Tomo XIX del Archivo Histórico de Marina, páginas 54 a 69 adolece de errores que no permiten comprender debidamente la Especificación según la cual fuese construido, equipado y entregado el *Huáscar*, por Laird Brothers de Birkenhead. En la descripción que sigue más adelante, se han utilizado los datos de las Especificaciones del Contrato en inglés, que se encuentra en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos, donde puede consultarsele.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

3. ETAPA 3ª

Presenta la traducción al español, de las operaciones durante la construcción misma, pruebas y datos técnicos consignados en los registros, en inglés, del astillero y en el *Libro de Elementos*, cuyo original se puede consultar en el Instituto.

3.1. DATOS SOBRE EL DISEÑO Y CONSTRUCCION DEL HUASCAR

(El número de la página es del Registro de Laird Brothers)

PAGINA Nº 25

Número y nombre del buque:	Nº 321 <i>Huáscar</i>
Eslora en el plano de flotación en carga ³	184 pies
Desplazamiento en carga ⁴	1,745.28 toneladas
Area de la Sección Maestra sumergida ⁵	446.2 pies cuadrados
Superficie de velamen ⁶	9,814 pies cuadrados
Posición del centro de esfuerzo de todas las velas ordinarias a proa del centro del plano de flotación en carga ⁷	16.8 pies

PAGINA Nº 52

Nº 321 7 de octubre de 1865

Sale del dique seco Nº 2 y amarra al dique Nº 4

Calado a popa ⁸	14 pies 05 pulgadas
Calado a proa	10 id. 10 id.
Calado medio	12 id. 7 1/2 id.
Desplazamiento a este calado	1,275 toneladas
Pesos a bordo	
Cadena	9 toneladas
Agua en tanques	10 id.
Agua en calderas	50 id.
	<hr/>
	69 id.

De las 18 planchas de la torre, 12 están a bordo.

La arboladura y toda la jarcia firme, incluso las piernas del trípode del trinquete, vergas, etc. en su lugar.

Los candeleros de fierro del lado de estribor, en su lugar.

(Continúa en la página 69)

PAGINA Nº 69

(viene de la pág. 52)

15 de noviembre de 1865

Nº 321 Calado a proa	11 pies 10 pulgadas
Calado a popa	15 id. 02 id.
Calado medio	13 id. 06 id.
Desplazamiento a este calado	1,407 toneladas
Calderas llenas; 66 proyectiles =9 toneladas ⁹ , 46 de los cuales (6 1/4 toneladas) están estibados	

EL GLORIOSO MONITOR HUASCAR - 1866

debajo del túnel, y los otros 20 (2 3/4 toneladas) en la bodega de proa. Todas las anclas y cadenas a bordo. Los tanques de agua vacíos.

Estando el buque con ese calado, y perfectamente adrizado, se situaron 100 hombres en la cubierta superior y al centro del buque sobre crujía. Al trasladárseles a un costado [distancia media 14'06"], se produjo una inclinación del buque de 1°25', aproximadamente. Al repetir el traslado rápidamente pero hacia el lado opuesto, el ángulo máximo de inclinación del buque fue de 1°45', aproximadamente¹⁰.

PAGINA Nº 70

18 de noviembre de 1865

Nº 321 Calado a proa	12 pies 11 1/2 pulgs.
Calado a popa	15 id. 02 1/2 id.
Calado medio	14 id. 01 id.
Desplazamiento a este calado	Sin datos
Area de la Sección Maestra	408 pies cuadrados
Calderas llenas, tanques de agua llenos.	
Carbón, toneladas.	Sin datos

11 de enero de 1866. Al salir del dique de Birkenhead para compensar compases.

Calado a proa	14 pies 01 1/2 pulgs.
Calado a popa	14 id. 10 id.
Calado medio	14 id. 05 3/4 id.
Tanques de agua, llenos.	
Calderas vacías.	
Carbón, toneladas.	Sin datos

PAGINA Nº 77

Area del timón y del plano de resistencia lateral
Buques diversos¹¹

Huáscar Nº 321

Area del plano de resistencia lateral ¹²	2,900 pies cuadrados
Area del timón	54.2 pies cuadrados
Relación entre el área del plano de resistencia lateral y el área del timón	53.5

PAGINA Nº 77 (número repetido)

Buque Nº 321 *Huáscar*

Al salir del dique de Birkenhead, a flote	11 de enero de 1866
Calado a proa	14 pies 01 1/2 pulgs.
Calado a popa	14 id. 10 id.
Calado medio	14 id. 05 3/4 id.
Desplazamiento	1,555 toneladas
Pesos a bordo	
- Carbón en carboneras	65 tons.
- Agua en tanques	16 1/2 id.
Cañones y accesorios	
2 de 300 lbs. con cureñas	32 tons.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

2 de 40 lbs. con cureñas	5 1/4 id.		
1 de 12 lbs. con cureña	1 1/4 id.		
Pertrechos de cañones	1 3/4 id.	40 1/4 tons.	
Munición			
Proyectiles para 300 lbs ¹³ . etc		30	id.
Botes y accesorios		8	id.
Anclas y cadenas		30	id.
Arboladura y perchas	27	tons.	
Jarcia y velas	15	id.	42 id.
Pañol de Contramaestre		7	id.
		238 3/4	id. ó 240 tons.
			1,315 tons.
Máquinas (sin agua)	180	tons.	
Repuestos de máquinas	12	id.	192 id.
Diferencia para el casco, coraza, torre, obra de madera y camarotería			1,123 id. (sigue)
PAGINA Nº 78			
Casco, obra de carpintería y camarotería, torre, coraza y almohadillado			1,123 tons.
Casco de fierro, aprox.	543	tons.	
Fierro en obra de carpintería	12	id.	
Equipamiento y tanques	13	id.	568 tons.
Planchas de la coraza			
Casco	221	id.	
Torre	43	id.	
Torre de mando	9	id.	
Pernos, remaches, etc.	6	id.	279 id.
Torre			
Estructura de fierro sin coraza	40	id.	
Mecanismo de ronza, vástago, etc.	19	id.	
Accesorios de cañones	6	id.	65 id.
Obras de carpintería y almohadillado de teca, camarotes y artículos del equipamiento no incluidos arriba		211	id. 1,123 id.
Almohadillado de teca aprox.		60	id.
Casco	50	tons.	151 id.
Torre de artillería	7	id.	
Torre de mando	3	id.	

Nota.- Todos los items mencionados, como obra de fierro, coraza, maquinaria, equipamiento, armamento, carbón, etc., corresponden a pesos realmente medidos y, por lo tanto, pueden considerarse correctos. El peso de la obra

EL GLORIOSO MONITOR HUASCAR - 1866

de carpintería se obtiene de la diferencia de peso citado y el desplazamiento real, en tanto que el peso del almohadillado ha sido calculado.

PAGINA N° 79

Buque N° 321 *Huáscar*

A plena carga y listo para zarpar Lunes, 15 de enero de 1866

Calado a proa	16 pies	01 pulgadas
Calado a popa	16 id.	07 id.
Calado medio	16 id.	04 id.
Desplazamiento	1,835	toneladas
Desplazamiento según informe previo de 11 de enero	1,555	id
Diferencia	280	id.

Que se descomponen como sigue:

Carbón extra	208 tons.
Agua en calderas	40 id.
Viveres	20 id.
Pertrechos de máquinas	6 id.
Cabullería extra, pintura armas menores, coys, ropa de cama, etc.	6 id. 280 id.

Nota.- Todos estos pesos extras, a excepción de aquel del agua en calderas (que es estimado), se obtuvieron de pesos reales obtenidos según medida.

PAGINA N° 114

Áreas de las Secciones Maestras y áreas de círculo descritas por las hélices de los diversos buques en construcción, entre ellos el *Huáscar*

Velocidad ¹⁴	12.27	nudos
Área de la Sección Maestra	415	pies cuadrados
Área de círculo descrito por la hélice ¹⁵	170	id. id.
Velocidad ¹⁶	13.66	nudos
Deslizamiento ¹⁷	1.39	nudos
Potencia indicada ¹⁸	1,640	HP
Relación entre el área de la Sección Maestra y área del círculo de hélice	2.44	

PAGINA N° 121

Huáscar

Desplazamiento	1,745.28	toneladas
Relación entre el desplazamiento y el área del paralelepípedo circunscrito ¹⁹	0.6323	
Área de la Sección Maestra	466.20	pies cuadrados
Relación entre el área de la Sección Maestra y el paralelogramo circunscrito ²⁰	0.888	
Área del plano de flotación en carga	5,350	pies cuadrados
Relación entre el área del plano de flotación en carga y el paralelogramo circunscrito ²¹	0.8307	

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

PAGINA Nº 172

Características de buques blindados²²

Nº 321 *Huáscar* 1,101 toneladas^(*)

Fecha de construcción	1865	
Eslora entre perpendiculares	190	pies
Eslora en el plano de flotación en carga	184	pies
Manga	35	pies
Calado a proa	15	pies
Calado a popa	15	pies
Potencia de máquinas ²³	300	HP
Velocidad a máxima potencia de calderas	12.277	nudos
Velocidad a media potencia de calderas	sin datos	
Batería o torre	Una torre	
Número de cañones	2 de 300	lbs.
Espesor de la coraza (casco)	4 1/2	pulgadas
Espesor de la coraza (torre)	5 1/2	pulgadas

(*) B.M.

3.2 LIBRO DE ELEMENTOS

Nombre del buque Nº 321 Blindado a hélice *Huáscar*

Eslora		
- Entre perpendiculares	190	pies
- Del plano de flotación en carga	184	pies
Manga		
- De construcción	Sin datos	
- Fuera de miembros ²⁴	35	pies
Puntal		
- De construcción	Sin datos	
- De bodega	17	pies 101/2 pulgs.
- En el costado hasta el canto superior de los baos	19	id. 081/2 id.
- En el costado hasta el canto superior del blindaje	20	id. 00 id.
Tonelaje B.M. ²⁵	1,101 ^{85/94}	
Tonelaje de arqueo para aduana	Sin datos	
Calado desde el canto superior de la quilla ²⁶		
- A proa	15	pies
- A popa	15	pies
Quilla	9	pulgadas
Desplazamiento en carga	1,745	toneladas
Areas (en pies cuadrados)		
- Del velamen	9,814	
- De la Sección Maestra	466	
- Del plano de flotación en carga	5,350	
Sección Maestra		
- A proa del centro del plano de flotación en carga	Sin datos	

EL GLORIOSO MONITOR HUASCAR - 1866

- A popa del centro del plano de flotación en carga	0.3	pies
Centros de gravedad ²⁷ (en pies)		
- De la carena		
- A proa del centro del plano de flotación en carga	Sin datos	
- A popa del centro del plano de flotación en carga	2.48	
- Debajo del plano de flotación en carga	6.3	
Del plano de flotación en carga		
- A proa del centro del plano de flotación en carga	Sin datos	
- A popa del centro del plano de flotación en carga	6.03	
- De la Sección Maestra		
- Debajo del plano de flotación en carga	6.819	
Toneladas por pulgada de inmersión en el plano de flotación en carga	12.738	toneladas
Desplazamiento por pie de eslora al centro del buque	Sin datos	
Centro de esfuerzo vélico		
- A proa del centro del plano de flotación en carga	16.7	pies
- A popa del centro del plano de flotación en carga	Sin datos	
- Arriba del plano de flotación en carga	30.67	pies
Momento del velamen sobre el plano de flotación en carga	Sin datos	
Relación respecto al paralelepípedo circunscrito		
- Eslora del plano de flotación en carga a manga	5.257	
- Puntal del plano de flotación en carga a manga	0.435	
- Sección Maestra	0.888	
- Plano de Flotación en carga	0.8307	
- Desplazamiento	0.6323	
Metacentro ²⁸		
- Altura sobre el centro de gravedad de la carena	7.455	pies
- Sobre el plano de flotación carga	Sin datos	
- Sobre el canto superior de la quilla en el centro	Sin datos	
Area del timón	54.2	pies cuadrados
Area del plano de resistencia lateral	2,900	pies cuadrados
Relación entre el área de resistencia lateral y el área del timón	53.5	
Relación del tonelaje bruto al paralelepípedo circunscrito	Sin datos	
Superficie expandida	11,092	pies cuadrados

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Desarrollo de la Sección Maestra ²⁹	49.6
hasta (ilegible)	65.6
Desarrollo multiplicado por la eslora	12,454
Relación entre la superficie expandida y el producto anterior	0.8906
Potencia indicada	Sin datos
Fecha de lanzamiento	
Construido en el Dique Nº 2	
Salió del Dique el 7 de octubre de 1865	

4. ETAPA 4ª.

4.1 CERTIFICADO DEL CONSTRUCTOR

Terminada la construcción del *Huáscar*, el astillero procedió a expedir el Certificado de Construcción, con fecha 12 de enero de 1866, que se reproduce en esta parte en español, y del que consta que el monitor fue construido y equipado de acuerdo a la Especificación del Contrato y, por consiguiente, listo para salir de viaje, al mando del capitán de navío don José María Salcedo, evento que aparece en la Cuarta Parte. El original del Certificado puede consultarse en el Instituto. A continuación la traducción de dicho Certificado:

“Por el presente certificamos que el blindado, a vapor y hélice, llamado *Huáscar* fue construido por nosotros en nuestro Astillero, Birkenhead, en el Condado de Chester y lanzado en el año de 1865.

Que sus dimensiones son:

Eslora entre perpendiculares: Ciento noventa y un pies seis pulgadas

Manga en el centro: Treinta y cinco pies cuatro pulgadas

Puntal en el centro: Diecisiete pies y diez y media plgs. y arqueo B.M. 1,130^{85/94} toneladas.

Que es una construcción remachada, aparejo de bergantín con dos mástiles y bauprés, espolón, popa redonda, sin pasadizos, una toldilla corta y un castillo de proa corto, mascarón de proa; y que José María Salcedo, capitán de navío graduado de la Marina peruana, actuando en nombre del Gobierno peruano y siendo el agente acreditado de ese Gobierno, es el primer comprador del citado buque.

Fecha en Birkenhead el 12do. día de enero de 1866

LAIRD BROSS”.

B. SEGUNDA PARTE - DESCRIPCION DEL HUASCAR - 1866

1. INTRODUCCION

Se intentará ahora, ofrecer una descripción del *Huáscar*, al lunes 15 de enero de 1866, lo mas próxima posible a la que debió constatar el capitán

de navío J.M. Salcedo, con el buque prácticamente listo para reunirse con la fragata blindada *Independencia*, e iniciar el viaje al Pacífico.

Fundamentalmente, se tendrá como referencia el contrato suscrito entre el citado jefe y el astillero de Laird Brothers de Birkenhead, Inglaterra³⁰. Sin embargo, como contrato en si, no siempre llega a reflejar el acabado final de la obra. La falta de los planos originales dificulta, en ciertos momentos, su descripción. Por otro lado, de los items que aparecen en el CONTRATO, como se le citará en lo sucesivo, sólo se usarán para la descripción, aquellas partes que se considera contribuyen más objetivamente a su entendimiento y que con mas frecuencia se mencionan en los libros de historia. También se usarán los datos y pruebas que consigna el astillero en sus registros. La descripción se completará y confrontará con los datos incluidos en el Petipié del *Huáscar* de fecha 11 de noviembre de 1868³¹, cuyo original firmado por Grau como Comandante y Manuel Villavisencio como oficial de Detall, que en adelante se le denominará sólo PETIPIE, se conserva en el Museo Nacional de Historia de Magdalena y reproducido en la obra *Tradiciones Navales* de José Valdizán Gamio, y finalmente con el inventario de entrega del buque, de fecha 12 de agosto de 1876³², firmado por el capitán de navío Miguel Grau y Federico Alzamora, que en adelante se le denominará sólo INVENTARIO. Se le puede consultar en el Archivo Histórico de Marina y en el Instituto. Obviamente, se han consultado otros autores y documentos que se irán citando conforme sea necesario.

Para esta descripción, se recurrirá a una licencia, consistente en considerar una hipotética visita al *Huáscar* que realiza en 1866, un Sr. Ciudadano, representativo de todos los peruanos de ayer y de siempre, acompañado de un Oficial Guía de la dotación, quien durante la visita le da las explicaciones pertinentes, respondiendo, a hipotéticas preguntas, también, del Sr. Ciudadano.

2. SE INICIA LA VISITA

Son las 10 de la mañana de un lunes 15 de enero de 1866. El *Huáscar* se encuentra fondeado en Birkenhead. El Sr. Ciudadano, mientras se acerca al buque en una de sus falúas de 12 remos, impecablemente tenida e impulsada, observa el casco pintado de color gris niebla, la arboladura, jarcia y chimenea de color amarillo y de blanco, la torre y falcas rebatidas. Al pasar por la popa en demanda de la escala de estribor, se emociona al observar cuan hermoso flamea el Pabellón Nacional, en el asta de la toldilla, y el Escudo Nacional de bronce en el coronamiento de la popa.

Al pisar la cubierta, es recibido en el portalón por el comandante del buque, quien le da la bienvenida y lo invita a la Cámara de Oficiales, en donde el Oficial Guía da comienzo a la explicación general del monitor.

Petipie del
Tapon de Ferreon
"Huascar"

A la orden Calle Noviembre de 1868
Manuel A. Villavisencio
Oficial de Detall

V. B.
M. Grau

Primera página del *Petipie* del monitor *Huáscar*, firmado en noviembre de 1868 por Miguel Grau como comandante del buque, y Villavisencio como oficial de Detall. (Reproducida de *Tradiciones Navales Peruanas*, T. II, por José Valdizán Gamio. Original del documento en Museo Nacional de Historia).

Casco



Casos de fierro de $\frac{3}{4}$ pulgadas en cuba, Cuadronas
barr y puntales del mismo metal, dividido en
cinco secciones por cuatro mamparos transversales
de fierro. Construido en Birkenhead por los Señores
Laird & Co. en 1865.

Calora entre la parte mas saliente del
ramp y la popa

Albaya

Puntal desde la sobreguilla a la 1ª cubierta

Grille limpia

Grueso de la grille

Chieste

Blindaje al centro del costado en 100 pies de
larg y por ocho de ancho

Blindaje en sus extremidades

Combos de madera

1 Un Castillo de proa y una toldilla de madera, amurada
de madera desde los partalones a popa, con dos portas
por banda y una a popa.

14 Catorce falsos por banda, de fierro de $\frac{1}{2}$ linea desde los
partalones al castillo.

1 Un timon de fierro con una caña de res y otra de respa.

10 Diez y ocho lumbreras circulares al costado.

2 Dos escotemas

6 Seis imbornales

Fonelada que mide

Peso total del buque, blindaje armamento, carbon

vivores, equipaje &c.

	Proa	Popa
	200	13.
	35	.
	21	.
	180	.
	1	.
	7	.
	.	4 1/2
	.	2 1/2
	.	12.

T. 1130

T. 1163.

Obras

- 1 Una derrotura del Océano Pacífico del Sur (en inglés.)
- 1 Una Codigo de señales
- 1 Una almanaque marítimo del 1874.
- 2 Dos tomos derroturas de Australia
- 1 Una tomo 2ª id de S. America
- 1 Una volumen grande derrotura general (usado)

Diversos artículos.

- 9 Cuatro tanques de fierro para la aguada de 250 gal.⁹
 - 1 Una — id para bora
 - 8 Ocho tambas de 18 galones para haer aguade
 - 20 Veinte barras de construcción
 - 2 Dos pice de caba
 - 1 Una paque
 - 1 Una paque
 - 5 Cuatro mangunas de cuero para las bombas
 - 4 Cuatro pistones para las — id
 - 11 Cuatro bitadores para los cañones de la bora y cubierta
 - 4 Cuatro casaca
 - 2 Dos lanadas de respecto
 - 1 Una olla de fierro para bora
 - 1 Una herrilla del hierro y otras herramientas
 - 3 Tres faroles de much y cuero
 - 10 Diez id de señal
 - 59 Cincuenta y nueve cepos para pólvora con sus foros de madera.
- Nota:* Existen en el Arsenal 31 cepos de cobre en foros de madera de las mandadas enstruías en Bullerías.

H. Amalé Calle Agosto 12 de 1876

V.º B.º

P. Rodríguez Salazar

El Comandante Grau

P. a. Ordóñez

Recibí

F. Alzamora

Primera y última páginas del inventario de entrega de comando del Huáscar en agosto de 1876, firmado por Miguel Grau, comandante saliente, y Federico Alzamora, nuevo comandante. Grau había sido su comandante ocho años seguidos.

(Reproducida de: Inventario del Huáscar, 1876, Archivo Histórico de Marina).

2.1. INFORMACION GENERAL

Este buque, comienza diciendo el Oficial Guía, llamado *Huáscar* por decisión del Gobierno peruano del 2 de setiembre de 1865³³, acaba de ser construido en concordancia con un CONTRATO suscrito por el capitán de navío José M. Salcedo de la Armada Peruana en representación del Gobierno del Perú, y los señores Laird Brothers, el 12 de agosto de 1864, en Londres, actuando como testigo el caballero londinense Mr. John Bedford Rowls. El costo del buque³⁴ se conforma como sigue:

Buque, torreón y máquina	71,000 £ - 00s - 00p
Artillería, munición, pólvora, etc.	<u>10,247 £ - 16s - 07p</u>
	81,247 £ - 16s - 07p

De acuerdo al *Libro de Presupuestos N° 2* de Laird Brothers³⁵, el costo del buque, torreón y máquina importaba 65,219 libras esterlinas, representando la diferencia un beneficio de 8.9% para el astillero. El *Libro de Contratos N° 2* de Laird Brothers³⁶ registra, efectivamente, un precio de 71,000 libras esterlinas.

El buque flotó, por primera vez, en el dique seco, el 7 de octubre de 1865. (N.A.- Ninguno de los presentes podía imaginar que, exactamente 14 años más tarde, un 8 de octubre de 1879, estaría a punto de flotar por última vez. El destino quiso, sin embargo, que así no sucediese).

A continuación, el Oficial Guía enumera sus principales características como sigue:

Casco, todo de hierro de 3/4 a 9/16"

Eslora máxima	195	pies
Eslora entre perpendiculares	190	id.
Manga máxima	35	id.
Puntal	20	id.
Calado a proa	15	id.
Calado a popa	15	id.
Franco bordo: con falcas arriba	8	id. 09 pulgadas
con falcas rebatidas	5	id.
Máxima velocidad durante las pruebas en la mar	12.27	millas por hora (nudos)
Potencia indicada de máquinas durante las pruebas	1,640	HP
Propulsión mixta, a vapor con hélice, y a vela con aparejo de bergantín		
Desplazamiento en carga	1,745.28	toneladas
Artillería	2	cañones montados en una torre giratoria, sobre la línea de crujía, que disparan proyectiles de 300 libras, cada uno.
	2	cañones montados en el alcázar, uno por banda, que disparan proyectiles de 40 libras, cada uno.
	1	cañón montado en popa que dispara proyectiles de 12 libras.
Proa reforzada en forma de espolón		
Capacidad de agua dulce en tanques	2,000 a 3,000	galones
Capacidad de carboneras, según PETIPIE:	300	toneladas

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Calderas	2	rectangulares, de tubos de fuego, 20 libras por pulgada cuadrada de presión de vapor
Máquinas		Horizontal, biela invertida, dos cilindros
Autonomía, según PETIPIE:	7 1/2	días navegando a toda fuerza
	10	id. id. a 10 millas por hora
	12	id. id. a 9 id. id.
	15	id. id. a 5 id. id.
Dotación:	195	
Oficiales de guerra		Capitán de navío J.M. Salcedo
Comandante		Teniente 1º Manuel M. Proaño
Segundo comandante		Teniente 1º Salomé Porras
		Teniente 2º Martín P. Otero
		Teniente 2º grdo. Nicanor Asín
		Teniente 2º grdo. Juan P. Mac Lean
		Alférez de fragata Federico Agüero
		id. Carlos Corpancho
		id. Alejandro Sauri
		id. Enrique S. Palacios
		Teniente de infantería José M. Pividal
Oficiales Mayores		
Segundo Cirujano		D. Tito Vidal
Segundo Piloto, contratado		D. P.H. Nichols
Segundo Piloto, contratado		D. John H. Bueke
Maquinistas		
Primer Ingeniero		D. David Borja
Segundo Ingeniero, agregado		D. Samuel D. Cox
Tercer Ingeniero		D. Joseph Gloven
Cuarto Ingeniero		D. John Sharples

(N.A.- No hay información precisa sobre la 1ª dotación que salió de Inglaterra en enero de 1866 con destino al Perú, pero según Romero³⁷, la Lista de Revista de Comisario de la Plana Mayor de junio de 1866 en el puerto de Valparaíso era como aparece arriba, lo que haría suponer que fuese la misma que salió de Inglaterra, aunque en realidad así no fue. En ella no figuran, por ejemplo, los tenientes Marquina ni García y García, que fueron desembarcados en Río de Janeiro. Tampoco hay información respecto de la tripulación, pero cabría suponer que fue de 182 hombres, entre contramaestres, carpinteros, condestables, artilleros de preferencia ordinarios, fogoneros, carboneros, cocineros, pajes y marineros. Su relación nominal no se ha podido ubicar, pero sufrió variaciones durante el viaje).

El Oficial Guía, empleando algunas ayudas visuales, para lograr una mayor objetividad, procede a la descripción general del buque.

2.2. CUBIERTAS

El buque, dice, sólo tiene dos cubiertas. La primera, llamada también principal o superior o alta, es de madera de pino rojo, de 4" de espesor; cerca del trancanil es de teca u otra madera dura. Esta tablazón se apoya sobre planchas de hierro de

EL GLORIOSO MONITOR HUASCAR - 1866

15 libras por pie cuadrado, o sea de $3/8$ " de espesor, según el CONTRATO. En los costados de la cubierta de madera corren los trancañiles. La segunda cubierta, o intermedia o inferior, como también la llaman, corre por debajo de la anterior a unos 6 pies 7 pulgadas. Es de madera de pino amarillo de 3" de espesor. Ambas descansan sobre los baos. La cubierta superior se encuentra a 5 pies sobre el nivel del mar. Entre las cubiertas hay instalados una serie de puntales de 4" de diámetro para completar su resistencia.

El Oficial Guía indica, también, que en la cubierta superior, en el contorno del buque, hay 48 candeleros de hierro para el toldo y una cadena galvanizada como nervio para el toldo. Igualmente, que en proa y en popa, hay dos campanas de bronce con el nombre del buque.

(N.A.- Después del cambio de calderas, la nueva cubierta superior fue de pino americano de $4\ 3/8$ " de espesor, reforzada con planchas de hierro de 3 líneas sobre baos de hierro de $3\ 1/2$ pies y sostenida por puntales de hierro de 4". Según el PETIPIE la cubierta inferior era de pino de $3\ 1/2$ ". En el sistema inglés, la pulgada podía tener 12 o 16 líneas. En el primer caso, la plancha de 3 líneas sería de $1/4$ " y, en el segundo, de $3/16$ ", es decir una diferencia de $1/16$ ", aproximadamente 1.16 milímetros).

2.3. SUBDIVISION DEL CASCO

Al referirse a este asunto, el Oficial Guía explica que la subdivisión de un buque en compartimientos estancos, es para limitar la inundación que se produzca como resultado de un ataque con espolón, o de minas (llamados torpedos en aquella época) por debajo del plano de flotación. Este buque, entonces, por debajo de la cubierta superior y en el sentido de la eslora, está subdividido en compartimientos por cinco mamparos estancos. El más cercano a la roda, especialmente reforzado, es el "mamparo de colisión", así llamado porque está destinado a evitar que por razón de una colisión accidental o por una embestida con el espolón, pase agua a los demás compartimientos que están hacia popa, comprometiendo la estabilidad y flotabilidad del buque. Es de plancha de hierro de 15 libras por pie cuadrado, o $3/8$ " de espesor. Se extiende desde la quilla hasta la cubierta superior, no tiene aberturas, excepto una tapa de registro. Luego vienen, a lo largo del buque, cuatro mamparos estancos transversales de hierro de $3/8$ " de espesor hasta la cubierta inferior y de $5/16$ " de aquí hasta la cubierta superior, conformando entre todos, cinco compartimientos estancos, o departamentos o secciones, como también les llaman. Pero, explica el Oficial Guía, que en la subdivisión del casco, también se tiene en cuenta la separación de determinados ambientes, como se puede apreciar en párrafos siguientes.

(N.A.- Comenta Wood³⁸ que los mamparos transversales son de $5/8$ ", pero el primero de proa es de $4\ 1/2$ " para proteger la santabárbara. También que la cubierta superior de fierro bajo la de madera en la zona encima del Departamento de la Torre y de la Máquina, es de 2" y no $3/8$ " como el resto).

El largo y funciones de los cinco compartimientos, de proa a popa, según el PETIPIE, son:

- Sollado, de 36 pies de largo comprendido entre el mamparo de colisión y el primer mamparo estanco de proa.
- Departamento de la Torre, de 40 pies de largo, comprendido entre el primer mamparo estanco y el segundo.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Departamento de Calderas, de 35 pies de largo, comprendido entre los mamparos estancos segundo y tercero.

- Departamento de Máquinas, de 20 1/2 pies de largo, comprendido entre los mamparos estancos tercero y cuarto.

- Departamento de Cámaras, de 40 pies de largo, comprendido entre el cuarto mamparo estanco y la popa. Comprende la 1ª y 2ª. Cámaras.

Se notará que el largo total de los departamentos de torre, calderas y máquinas, es de 95.5 pies.

Para permitir el tránsito de un departamento a otro por debajo de la cubierta superior, se cuenta con puertas estancas corredizas en los mamparos transversales antes citados, según CONTRATO. Según el INVENTARIO, en el Departamento de Calderas, había dos pasadizos para la comunicación interna de la popa con la proa, con enjaretado de roble en toda su extensión.

(N.A.- Todo indica que su operación era enteramente local, y que por lo menos la que comunicaba el Departamento de la Torre con el Sollado, estaba a babor, como se aprecia en la ilustración. Cabe suponer que en el mamparo límite entre el Departamento de la Torre y el Sollado, así como entre aquel del Departamento de Máquinas y el de Calderas, había en cada uno a cada lado, una puerta estanca corrediza, o sea un total de cuatro).

El Oficial Guía continua explicando, que en la sección del buque comprendida entre el mamparo de popa del Departamento de Máquinas hasta el mamparo de proa del Departamento de la Torre corre, en una longitud de unos 90 pies, un doble fondo que abarca, en consecuencia, los Departamentos de Máquinas, Calderas y Torre, formando como una plataforma inferior. Según CONTRATO, en cada costado del buque, a lo largo de esos 90 pies y a una distancia de 14 pies de la línea de crujía, entre la segunda cubierta y el plan, corre un mamparo longitudinal de hierro de 5/16", conformando las carboneras.

(N.A.- Según Rodgers³⁹, a cada lado de la sala de máquinas corre, de proa a popa, un mamparo de 5/8" a una distancia de 3 pies del costado. Según Wood⁴⁰, los mamparos longitudinales de 5/8", corren en los dos costados del Departamento de Calderas).

En el Sollado, por debajo de la cubierta inferior, están el pañol de velas, de artículos navales, de cadenas, del Carpintero y despensa. Igualmente, en el Departamento de la Torre esta el pañol del Contraestre, y por debajo de la cubierta inferior están la santabárbara, con su tubo de ventilación, el pañol de bombas y una carbonera de proa. Finalmente, en el Departamento de la Segunda Cámara, por debajo de la cubierta inferior, hay cuatro pañoles de víveres.

2.4. QUILLA, SOBREQUILLA, CUADERNAS, FORRO EXTERIOR, LIGAZONES, BAOS, ETC.

El Oficial Guía explica al Sr. Ciudadano, que por la naturaleza técnica de esos elementos, no es el momento de tratarlos, pero basta decir, que todos ellos conforman un buque muy marineramente resistente, sólido y que, en todo caso, el CONTRATO da detalles al respecto.

2.5. ESPOLON

El Oficial Guía sigue explicando, que la capacidad ofensiva de la nave no radica sólo en su artillería, sino que también cuenta con un espolón para embestir con el

buque, que es otra de las innovaciones de los últimos años, aunque ya se habían usado en la época de las galeras. Para ello, dice, la roda, bajo la línea de agua en forma de espolón, es una sola pieza de hierro forjado, reforzada, como para resistir el impacto al embestir contra la obra viva de un buque enemigo, sin sufrir, al mismo tiempo, daño alguno. Esta pieza, en la parte inferior es de 9"x 3", en la punta es de 15"x 5", y cerca de la cubierta superior es de 9"x 3".

(N.A.- El PETIPIE y el INVENTARIO, consignan que el espolón sobresale de la roda 7 pies, pero por comparación de las esloras debería ser 6 pies. Normalmente, la unión del blindaje con la roda excluía el almohadillado de la coraza. El hundimiento de la *Esmeralda* por el *Huáscar* durante el combate de Iquique en 1879, producido por el espolón, es uno de los pocos casos que registra la historia naval universal, como ya se vio en otra parte de este Tomo).

2.6. CODASTE

El Oficial Guía explica que el codaste, en la popa, es otra pieza importante de las estructuras extremas del buque, de una sola pieza de hierro forjado, con los machos del timón, de forma adecuada como para constituir el vano de la hélice. El codaste proel lleva la bocina del eje de la hélice, y el codaste popel lleva las hembras para la pala del timón. En la bovedilla esta la limera u orificio que permite el paso de la mecha del timón hacia el interior del buque. La hélice y el timón son los elementos de propulsión y dirección de la nave, respectivamente, y quedan bajo el plano de flotación en carga.

2.7. ANCLAS, CADENAS Y EMBARCACIONES MENORES

Sobre este tema, el Oficial Guía expresa que todos estos elementos los verá el Sr. Ciudadano durante la recorrida. Sin embargo, dice, que según CONTRATO, el buque cuenta con seis anclas que varían, en peso, desde 32 hasta 5 quintales ingleses; que se dispone de dos cadenas de 1 5/8" con 150 brazas cada una, y otra de 1" con 90 brazas, ambas aprobadas por el Almirantazgo inglés. Específicamente, comenta, que las anclas de leva son tres de la Patente Trotman, no son de una sola pieza, pues su caña se une a los brazos mediante un perno, y en las uñas lleva dos salientes que al tocar el fondo ayudan a evitar que las cadenas se encepén.

Para la maniobra de izar y arriar las embarcaciones menores, el buque cuenta con cuatro pares de pescantes de hierro, instalados en el alcázar. En cuanto al número y tipo de embarcaciones menores, todas de madera, se cuenta con las siguientes, según CONTRATO: una falúa de 30 pies, de 12 remos; dos botes de salvamento de 28 pies, de 12 remos; una pinaza de 35 pies, de 14 remos, un Gig de 30 pies, de 6 remos, y un dingy de 16 pies, de 4 remos. Cinco de estas embarcaciones tienen velamen.

2.8. BLINDAJE DEL CASCO

Sobre este tema, el Oficial Guía comenta al Sr. Ciudadano, que el *Huáscar* y la *Independencia*, son los primeros buques blindados que adquiere el Perú, y explica que el blindaje tiene por objeto proteger las partes vitales del buque contra los impactos de los proyectiles y, por eso, se colocan grandes y gruesas planchas de hierro alrededor del casco de la nave en la mayor longitud posible, agregando que esto es algo relativamente nuevo, pues el primer buque inglés en llevarlo, el H.M.S. *Warrior*, recién

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

ha sido terminado en 1861. En cuanto a nuestro monitor, dice, el blindaje se compone de dos partes: la coraza de hierro y el almohadillado de madera, o embono o refuerzo, como también le llaman.

La faja acorazada, que tiene un espesor variable entre 4 1/2" a 2", y se extiende por los dos costados del buque a todo lo largo de la eslora, está conformada por planchas de hierro de 8' de ancho, que van desde la cubierta superior hasta 3' por debajo del plano de flotación en carga. En la parte central del buque y en una longitud de unos 100 pies, coincidentes con los Departamentos de Máquinas, de Calderas y de la Torre, la coraza tiene un espesor de 4 1/2". Hacia proa y hacia popa de esta faja central y en una extensión de unos 15 pies, el espesor de la coraza es de 4"; nuevamente, en otros 15 pies hacia proa y hacia popa de la faja anterior, el espesor se reduce a 3" y, finalmente en los 15' hacia proa y hacia popa, el espesor se reduce a 2", esto es, en los empalmes con la roda y el codaste. Entonces, el largo de la coraza es de unos 190 pies, que coincide casi con la eslora entre perpendiculares.

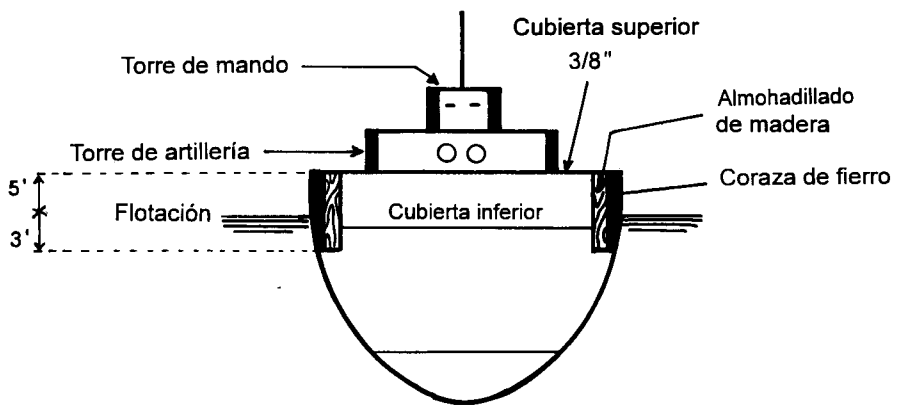
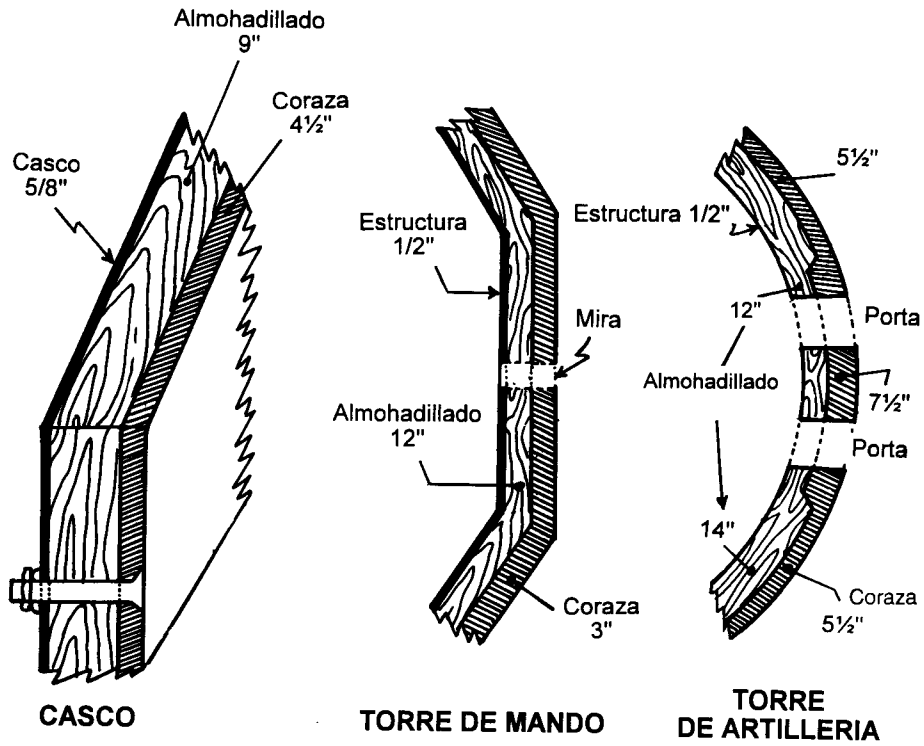
(N.A.- La descripción de todo el blindaje corresponde a lo especificado en el CONTRATO. Si después se dieron alteraciones ellas no quedaron registradas, tal como fue el caso de la cubierta de madera sobre la de hierro, según se ha dado cuenta anteriormente. La coraza de 4 1/2" de hierro forjado era muy común en esa época y así continuó siéndolo hasta mas o menos 1874 en que aparecen las grandes máquinas roladoras para planchas de acero).

La otra parte del blindaje, prosigue el Oficial Guía, es el almohadillado que se intercala entre la coraza de hierro y el forro de hierro del casco, con la finalidad de absorber parte de la energía del proyectil que impacte. Según el CONTRATO, es de madera, de la mejor teca de la India, con un espesor de unas 9" a lo largo de casi 100 pies en el centro del buque, disminuyendo en los 30' a proa y a popa de la faja central, a un espesor de 8" y 6", respectivamente. Se extiende hasta 3 pies por debajo del plano de flotación en carga. La reducción del espesor del blindaje en los extremos de proa y de popa, explica el Oficial Guía, tiene por objeto reducir la tendencia al cabeceo durante la navegación.

(N.A.- Aplicando la regla práctica que consigna Browne⁴¹, el impacto de un proyectil de 9 pulgadas, aun con una velocidad final de 1300 pies por segundo, era capaz de perforar 12.7 pulgadas de hierro sin almohadillado, aunque el impacto no fuera perpendicular, es decir, que la coraza de hierro del *Huáscar* era fácilmente penetrable por un proyectil de 9 pulgadas, como los de la fragata inglesa *Shab* y de los blindados chilenos. Según la *Memoria* de Grau de 1878, el almohadillado era de 10 pulgadas⁴². Según el INVENTARIO y el PETIPIE, el almohadillado era de 10" y la coraza en los extremos era de 2 1/2").

Para dar alojamiento a la coraza de hierro y al almohadillado de madera, el forro del casco ofrece un receso a todo lo largo, alto y ancho, de manera tal que la superficie exterior del blindaje no sobresalga de la tracas del forro, como puede apreciar el Sr. Ciudadano, de los dibujos que se muestran. El CONTRATO da 5/8" como espesor de la plancha de hierro del forro en la faja del blindaje, lo que permite establecer un espesor total del casco en la zona de 100 pies al centro del buque, como de 14 1/8". Finalmente, dice, la coraza esta asegurada con pernos que atraviesan la madera y la plancha del forro, que se fijan por dentro con tuerca y contratuerca, que han sido saturadas de

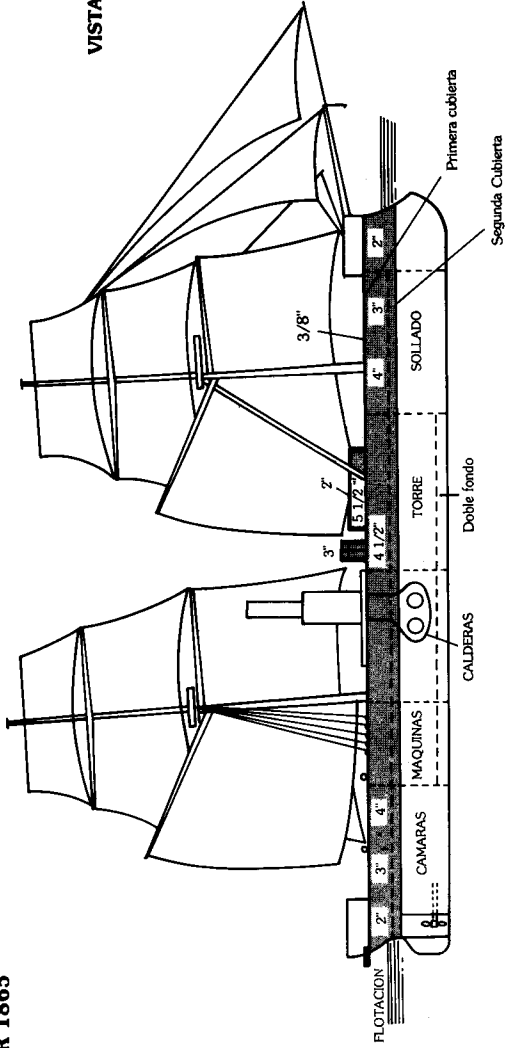
CROQUIS QUE MUESTRA LA COMPOSICION DEL BLINDAJE INSTALADO EN TRES ZONAS VITALES DEL HUASCAR 1866



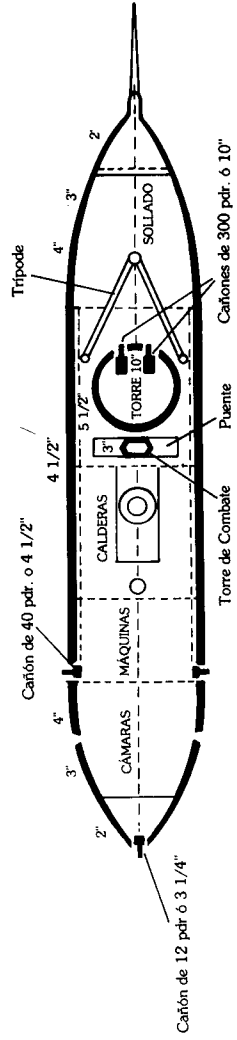
Croquis no están a escala

HUASCAR 1865

VISTA DE PERFIL



VISTA DE PLANO



Vistas de perfil y de plano del monitor *Huascar*, con indicación de la distribución del blindaje y velamen básico. (Reproducido de: *Historia Marítima del Perú*, T. IX, vol. 2).

alquitrán, y que entre la coraza y el almohadillado se ha colocado una capa de tela dura de lana alquitrana.

(N.A.- Siguiendo otro criterio de la época, la calidad de la protección de un blindaje la daba la relación peso del blindaje/desplazamiento. En este sentido, el peso de la coraza del *Huáscar* era de 221 toneladas, según pesajes realizados por Laird, por lo cual esa relación era de $221/1745=12.7\%$, valor algo bajo para los estándares de la época. El inglés *Glatton*, por ejemplo, tenía 35% y estaba considerado como el mejor protegido de los buques ingleses entre 1868-1872; el menos protegido, el *Penélope*, inglés, con 15.4%, aunque el *Scorpion* tenía 15%⁴³).

2.9. SISTEMAS DE ACHIQUE, CONTRA INCENDIO, INUNDACION Y DRENAJE

A continuación, el Oficial Guía explica brevemente al Sr. Ciudadano que: el sistema de achique tiene por objeto extraer agua en cantidades normales del fondo de los departamentos del buque, por medio de bombas de sentina (y contra incendio) en la sala de Máquinas, o por bombas de mano; el sistema de drenaje tiene por objeto permitir el paso del agua de un departamento a otro hasta llegar a la aspiración de una bomba, para extraerla, normalmente en la sala de Máquinas; el sistema de inundación, como su nombre lo indica, tiene por objeto producir deliberadamente una entrada masiva de agua a través de válvulas de fondo y, finalmente, el sistema contra incendio tiene por objeto disponer de agua de mar en diversos departamentos para extinguir los incendios que se puedan presentar. Refiere que en el *Huáscar* hay instaladas, según CONTRATO, en la cubierta inferior, bombas de bronce, de doble acción de la Patente Downtons, de 7 pulgadas de diámetro, operadas a mano, para el achique de sentinas o del doble fondo, y para incendio, ubicadas como sigue: Una en el Sollado; una en el Departamento de la Torre; y una en el Departamento de Cámaras, 2da. Cámara, contando también, con 5 mangueras de cuero de 40 pies cada una, para las bombas y 4 pitones de bronce.

El Oficial Guía comenta que en el sistema de achique y contra incendio del buque, cada bomba sirve sólo un departamento, evitándose así tener que perforar aberturas en los mamparos estancos para las tuberías del sistema.

(N.A.- Para que estas bombas cumplieren una función de achique tenían que contar con una tubería que fuese desde la bomba hasta el fondo de la sentina provista en el extremo con un sumidero con su filtro para evitar atoros y, además, otro ramal de tubería de la bomba al casco para descargar al mar, por sobre el plano de flotación. Inversamente, en su función contra incendio, la bomba tenía que contar con una tubería de aspiración de agua de mar en un costado del buque con su respectiva válvula de mar, y luego otra tubería para descargar el agua a usarse en situaciones de incendio, o simplemente para baldear cubiertas. Lamentablemente, no se ha podido corroborar esta suposición por falta de planos, pero lo descrito es lo normal en cualquier buque).

Luego, el Oficial Guía se refiere al sistema de drenaje y, en ese sentido, manifiesta que, de acuerdo al CONTRATO, hay colocadas en el centro de cada departamento y en sus partes bajas, válvulas de compuerta cuyas descargas van al Departamento de Máquinas, de manera que reunidas las aguas en este Departamento, se puedan expulsar al mar mediante la bomba de achique que trabaja acoplada a la máquina principal.

(N.A.- No se ha podido identificar ni la presión de trabajo ni la capacidad de las bombas Downtons, aunque una similar, pero con émbolo de 9 pulgadas, tenía capacidad de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

25 toneladas por hora. Una de esas bombas de la *Independencia*, tenía una capacidad de 27 toneladas por hora. Tampoco se ha podido determinar si las válvulas de compuerta para el drenaje (o válvulas de purga) (o las válvulas de las secciones del buque), o las bombas de achique, se podían operar desde estaciones remotas en la cubierta superior mediante largos vástagos, a semejanza de aquellas de la *Independencia*. También cabría suponer la existencia de tuberías del sistema de drenaje, pues de otra manera no podría explicarse como drenaría el agua de los Departamentos del Sollado, Torre, Calderas y Cámara hacia la sala de Máquinas, a no ser que se fueran drenando sucesivamente de un departamento a otro).

En cuanto al sistema de inundación, el Oficial Guía explica que no hay propiamente un sistema, y que ella sólo se puede llevar a cabo en el Departamento de Máquinas, deteniendo la máquina principal, desconectando del condensador la entrada de agua de mar de circulación admitida mediante una válvula de fondo Kingston, y descargando entonces esa agua directamente a la sentina de la sala de Máquinas, o bien sacando las tapas del condensador.

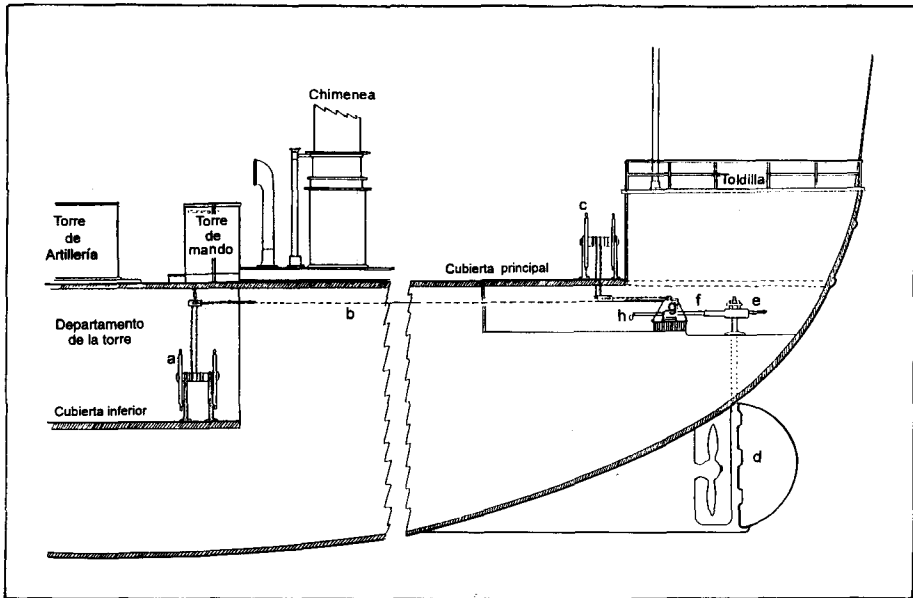
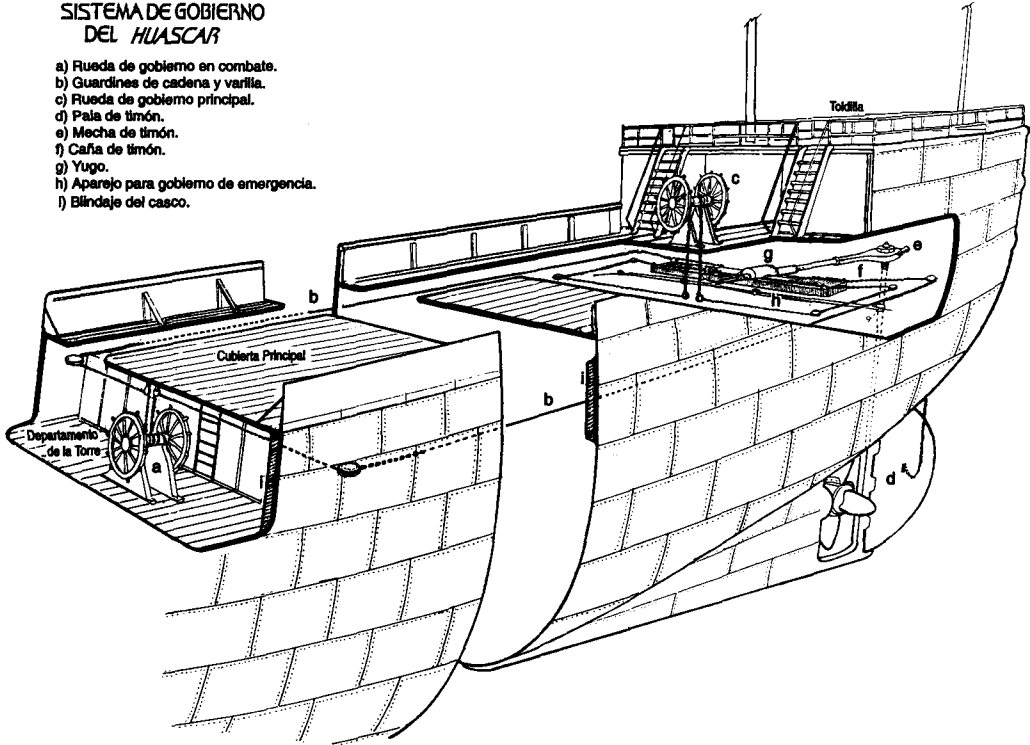
(N.A.- No se conoce si había un sistema de inundación para la santabárbara y pañol de munición. Sin embargo, un informe del comandante del *Huáscar* de setiembre de 1872⁴⁴, manifestaba que durante la estadía en dique se habían recorrido cuatro válvulas de los costados, cinco de los jardines y los grifos de la santabárbara. Según Laird Clowes⁴⁵ durante la Campaña Naval de 1879, Grau habría convenido con sus ingenieros en darles media hora de aviso para realizar la inundación descrita, pues dado el tiempo que tomaba hacer todas las operaciones, no podría esperarse que una orden sorpresiva tuviera resultados inmediatos. En el combate de Angamos no se llegó a sacar la tapa del condensador, aunque se empezó a hacerlo, tal como lo describe el maquinista Samuel Mac Mahon en su informe fechado en Antofagasta, 10 de octubre de 1879, a bordo del vapor *Copiapó* al comandante accidental del *Huáscar*, que aparece en su expediente personal que corre en el Archivo Histórico de Marina, en el que dice: “paramos la máquina para quitar las tapas del condensador, pero el tiempo no fue suficiente para terminar esta operación pues el buque fue abordado”).

2.10. SISTEMA DE GOBIERNO

El sistema comprende el timón propiamente dicho, de hierro, de una sola pieza con sus machos, las ruedas de gobierno con sus trasmisiones, y el aparejo de emergencia. Según el INVENTARIO, el timón propiamente dicho tenía 6 pies de largo en la pala y 17 pies de largo en la mecha que atraviesa la bovedilla por la limera. La pala tiene sus varones de cadena. También hay una caña de repuesto. El Oficial Guía explica que el timón se opera manualmente desde tres estaciones. La “estación principal” de gobierno está ubicada en el alcázar de la cubierta superior a unos 7 pies a proa de la toldilla. Consiste de una doble rueda de madera caoba con cabillas, que acciona la caña del timón mediante guardines de cadena y varillas de fierro que corren por ambas bandas del buque y que trabajan a través de motones guías de fierro. En la estación hay una bitácora de bronce con compás magnético. La segunda, “estación de combate”, para gobernar el buque en esta situación, se ubica en el Departamento de la Torre, pero debajo de la torre de mando en la cubierta superior, separada de aquella por un enjaretado delgado. También tiene una bitácora de bronce con compás magnético. Las órdenes entre la torre de mando y el timón de combate se dan a través de un tubo acústico. La estación está, pues, en una zona protegida. Consiste de una

SISTEMA DE GOBIERNO
DEL *HUÁSCAR*

- a) Rueda de gobierno en combate.
- b) Guardines de cadena y varilla.
- c) Rueda de gobierno principal.
- d) Pala de timón.
- e) Mecha de timón.
- f) Caña de timón.
- g) Yugo.
- h) Aparejo para gobierno de emergencia.
- i) Blindaje del casco.



Croquis del sistema de gobierno del *Huáscar*, que muestra las tres estaciones y su ubicación.

doble rueda de madera caoba que acciona la caña, mediante guardines de cadena y varillas de hierro que, según el INVENTARIO, trabajan a través de motones guías de hierro, pero independientemente del otro sistema. Ambas estaciones de gobierno, sin embargo, operan el mismo conjunto o bloque que conecta con la caña del timón. Por ello, cambiar de gobierno de una estación a otra, no es algo instantáneo, sino que toma varios minutos. Además, el sistema a pesar de ser excelente y responder el buque rápidamente al timón, no deja de ser vulnerable ante los impactos de la artillería.

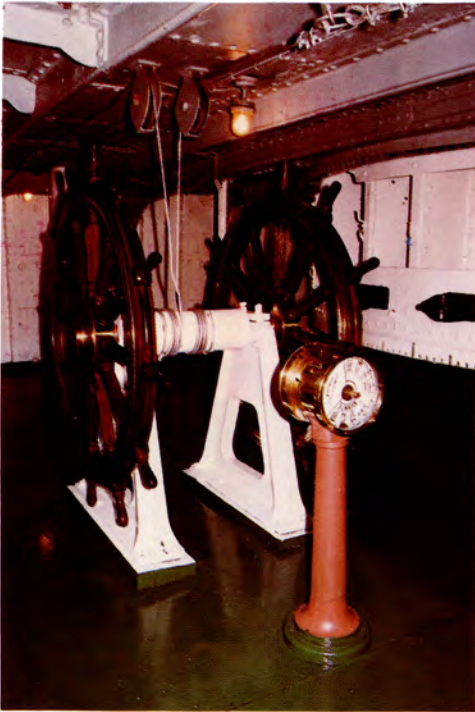
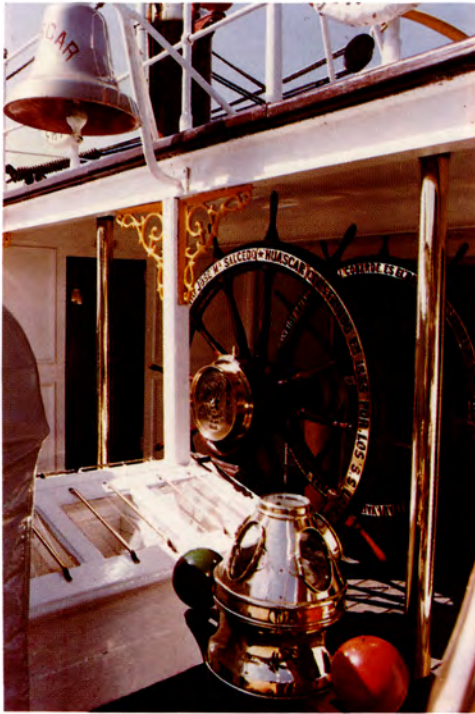
(N.A.- Durante el combate de Angamos el sistema sería inutilizado varias veces, hasta que se tuvo que recurrir al sistema de emergencia. Igualmente, en el parte de fecha 31 de mayo de 1877 que el capitán de fragata L.G. Astete, Comandante General de la Escuadra Regeneradora⁴⁶, presentase al Presidente Provisorio de facto, don Nicolás de Piérola con motivo del combate de Pacocha, y que se ve en el tomo X, menciona que hubo circunstancias en que “rotos desde el primer momento los guardines del timón de combate y reventados los de cubierta [de la estación de gobierno principal], gobernábamos con aparejo, y por consiguiente con una dificultad”. Por su parte, el capitán de corbeta M.M. Carrasco al publicar en *El Comercio* del 4 de octubre de 1877, su refutación a los comentarios del almirante De Horsey, dice que el *Huáscar* tenía sin pasar los guardines de la rueda de combate⁴⁷. En el Informe Rodgers también se menciona que los guardines eran de cadena. Finalmente, Grau cuestionó en 1878 la modificación que prolongó la toldilla hacia proa, de manera que la rueda de gobierno principal quedó cubierta por aquella, como se ve en el Tomo X. Según informe de Grau, el buque tenía tendencia a caer a estribor, tendencia natural en todos los buques de una hélice, cuyo paso es hacia la derecha).

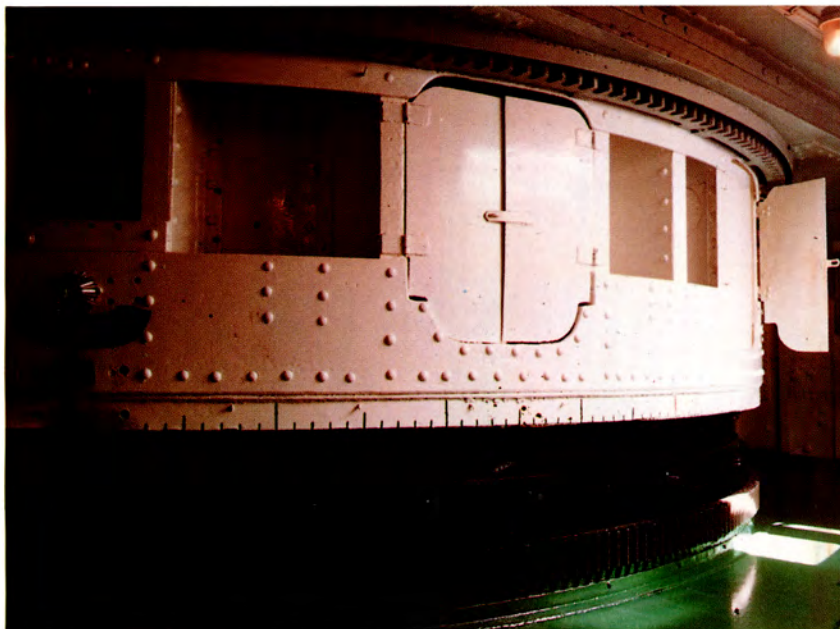
La tercera, continua el Oficial Guía, es la “estación de emergencia”, para gobernar el buque en emergencia derivada de una avería en los guardines o en las estaciones ya descritas, y se encuentra en la popa debajo de la cubierta principal a popa de la cámara del comandante. Consiste de un sistema de aparejos y cáncamos que actúan directamente la caña del timón por medio del esfuerzo de muchos hombres. Las órdenes para el timón, en este caso, son transmitidas por medio de una cadena de mensajeros. El Oficial Guía aprovecha para comentar al Sr. Ciudadano, que el comandante del buque señor Salcedo, para estimular el amor propio de las diversas nacionalidades de que se compone la tripulación, ha hecho inscribir en la parte delantera de la rueda de gobierno del alcázar, lo siguiente: *El hombre honrado, leal y valiente inspira honor y orgullo a sus compatriotas; el traidor y cobarde es el baldón y deshonra de su patria*⁴⁸.

El Oficial Guía menciona que durante las pruebas de la milla medida, el buque respondió rápido al timón y que su sistema de gobierno es excelente⁴⁹.

(N.A.- Según Laird Clowes⁵⁰, para girar 180 grados se empleaban 2 minutos 0.3 segundos. No se conoce cual era el máximo ángulo de timón del *Huáscar* pero en esa época variaba de 18 a 25 grados. Tampoco se tiene información acerca de cuantos hombres se necesitaban para accionar la rueda de gobierno o el aparejo de emergencia, para mantener el máximo ángulo de timón, pero es evidente que debieron ser varios. Para el H.M.S. *Warrior*⁵¹, se requerían de 3 a 4 vueltas completas de la rueda para meter todo el timón a una banda. En las inmediaciones del aparejo de emergencia del *Huáscar* morían años más tarde, varios tripulantes mientras operaban el aparejo desde esta estación. En la estación de gobierno de combate, fallecería también, el

Vistas de las ruedas del sistema de gobierno del
Huáscar: Arriba: Rueda principal en popa,
apreciándose como quedó encerrada luego de que
se prolongara la toldilla hacia proa. En la rueda se
puede observar la inscripción que mandara colocar
el comandante Salcedo.
Abajo: Rueda de combate dentro del Departamento
de la Torre. Se pueden observar los guardines y su
cercanía a la torre. (Colección del
Sr. Jesús Torres Chavera).





Arriba: Puerta estanca corrediza horizontal en el lado de babor del mamparo que separa el Departamento de la Torre del Sollado de tripulación, en el que se nota la escala que baja de la cubierta principal.

Abajo: Vista de la falda de la torre en la que se aprecia en el lado izquierdo uno de los cuatro winches para girar la torre mediante la cremallera en la parte inferior y los roletes. Igualmente, se observa las portas de acceso de proyectiles al interior de la torre. (Colección del Sr. Jesús Torres Chavera).

teniente D. Ferré, por efecto de la concusión de la misma granada que segara la vida de Grau. La respuesta del buque al timón y la velocidad en pruebas de 12.27 nudos se ha tomado del *Illustrated London News* del sábado 17 de febrero de 1866, periódico generalmente bien informado).

2.11. HABITABILIDAD

Sobre este tema, el Oficial Guía, manifiesta que al hablar de la subdivisión del casco, se había mencionado que algunos de los departamentos tienen la función de alojar a todos los que operan el buque. En este sentido, explica, el CONTRATO especifica que los alojamientos principales están en el Sollado de proa, y en el Departamento de Cámaras en popa, óptimamente aireados mediante tubos de ventilación [corrientemente cachimbos] y lumbreras en la cubierta superior, y portillas de luz [corrientemente ojos de buque] en los costados del buque. El acceso a ambos compartimientos ubicados debajo de la cubierta superior, es mediante escotillas provistas de escalas; la 1ª Cámara, del Comandante, se ubica en el entrepuente de la toldilla.

El Sollado de proa, tiene cajonadas para los sacos de ropa de la marinería, casilleros, aparatos giratorios para colgar coys o hamacas. Se dispone de 200, de los cuales 100 tienen colchones, almohadas y frazadas; hay una despensa y otros aditamentos mas que hacen a la habitabilidad.

(N.A.- En el Informe de la Junta de Reconocimiento de enero de 1878², se hace notar la desventaja que significaba que se hubieran retirado, en 1877, las cajonadas del sollado y que su reposición era una necesidad).

El Departamento de Cámaras, dice el Oficial Guía, se compone de dos áreas: la Primera Cámara o Cámara del Comandante, en el entrepuente de la toldilla, es un salón pequeño formado con tabiques de caoba charolados, sofás fijos alrededor y tapiizados en cerda negra, con cojines fijos y cabezales. Tiene mesa de comedor de caoba con guardabalance, azafate circular para vasos, repisa copera, aparador enchapado de caoba y espejo grande con marco dorado, lámpara con reflector de 5" y mechero Argand, alfombra de tripe, un telégrafo de alambre para la despensa con borlas de seda, sillas de caoba. El Camarote del Comandante con lavatorio, cómoda, espejo, cama con colchón, cubrecama y cortinas de seda, alfombra de tripe, lámpara para alumbrado, despensa provista de servicio de plaqué, loza y cristal; bajo la cubierta, tres paños pequeños, uno de ellos para banderas y faroles. También hay una Camareta para alféreces. La Segunda Cámara, debajo de la cubierta principal en popa, con una salón o Cámara de Oficiales, que es, dice, el Oficial Guía, en donde estamos ahora, formado con tabiques de roble charolados. En su perímetro hay ocho camarotes para oficiales y Oficina del Detall, y la Camareta para los guardia marinas, todos con sus camas, ropa de cama, lámparas, espejo, lavatorios y cómodas. La Cámara tiene una mesa de comedor de caoba con guardabalance, sofá tapizado en cerda negra, cojines fijos, sillas de caoba, aparador de caoba, espejo con marco dorado, azafate para vasos, lámparas para alumbrado con mechero Argand, despensa con cajonadas, repisas, etc., y servicio de mesa. También armeros para armas menores. Los dos jardines para Oficiales se encuentran debajo de la toldilla. El Detall, explica el Oficial Guía, además de servir de oficina del buque, guarda lo siguiente:

Dos cronómetros (Pelighon y Barraud Nos. 1755 y 1720 respectivamente);

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Barómetro simpiezómetro; reloj de bitácora;
Anillo azimutal para marcaciones, con su trípode;
Compases de botes, rosas y vidrios de repuesto para los compases;
Corredera de patente y corredera común;
Máquina de sondar de patente Massey, y sondaleza común;
Anteojo largavista;
Bocina de niebla (2);
Megáfono de mano;
Ampolletas de 14 y 28 segundos para corredera;
Plan telegráfico de banderas;
Juego de señales;
Juego de banderas de otros países ;
Código de señales;
Cartas de navegación, Almanaque Náutico y Derroteros.

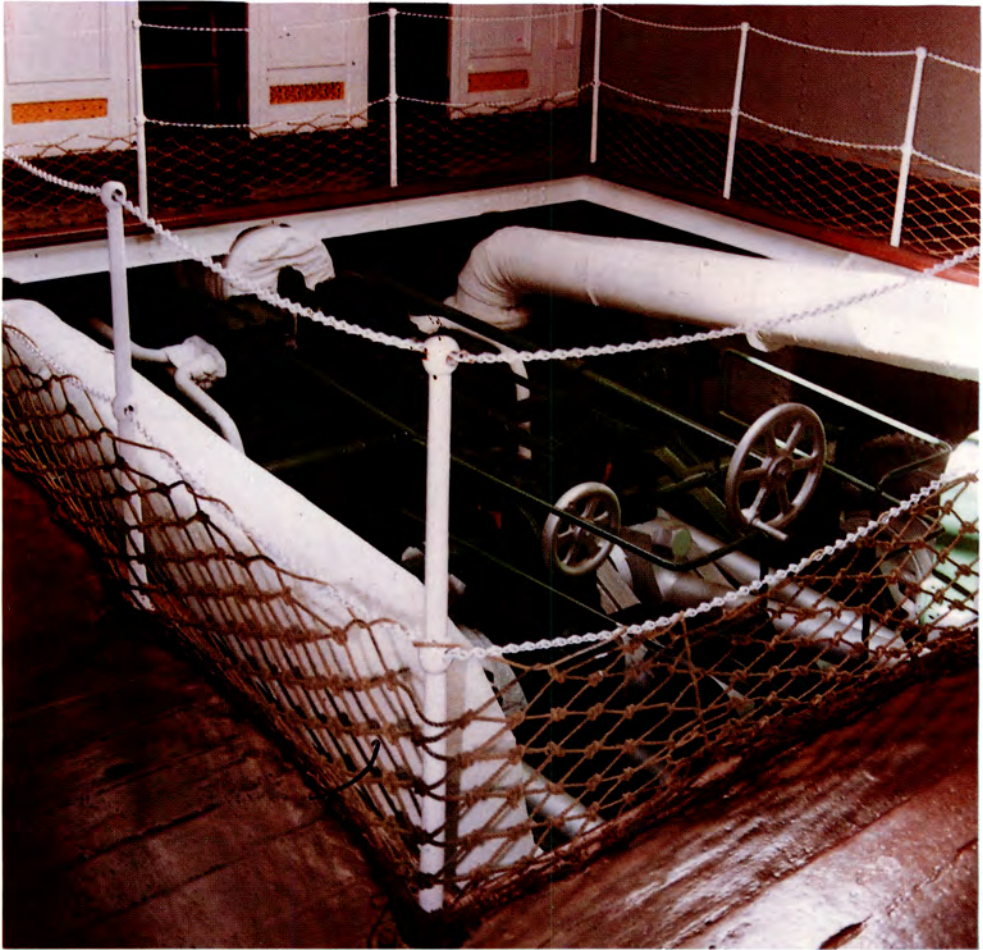
(N.A.- Según el INVENTARIO las cartas de la costa peruana eran de Fitzroy, y portulanos de puertos en China, Estrecho de India, océano Indico y Australia, sur de Africa, Pacífico norte, Estrechos de Gaspar y Filipinas. Derroteros del océano Pacífico del Sur y de Australia, de Sudamérica. El tripe para la alfombra, correspondía a un tejido de lana o esparto parecido al terciopelo. Según el *Diccionario* Paasch, el simpiezómetro es un barómetro muy sensible, en el que la presión atmosférica se ejerce contra un líquido [aceite] que está en la parte inferior del instrumento. En cuanto a las áreas geográficas de las cartas náuticas y derroteros en el Detall, ello obedecía a la concepción expedicionaria sobre las Filipinas durante la guerra con España).

Pero el personal, dice el Oficial Guía, no se aloja sólo en estos dos ambientes, sino también en el Departamento de Máquinas y de la Torre, a los cuales se accede mediante escalas en las respectivas escotillas. En el primero están los camarotes de los maquinistas y de guardia marinas, formados por tabiques de roble, la enfermería y la Cámara para los maquinistas, con una mesa de caoba común de Honduras, con guardabalance, anaqueles para menaje; los camarotes con muebles similares y lámparas; la Cámara de guardia marinas, tiene aparadores, espejo y sillas. En el Departamento de la Torre, hay camarotes para Oficiales de Mar, formados con tabiques de roble, camas, ropa de cama, cómodas, lavatorios, y lámparas; está, también, la cocina de hierro para 200 personas con su chimenea que descarga a la cubierta superior; mesas de comedor de caoba común, anaqueles para servicio de mesa, etc., y una pequeña bomba a mano para el consumo de agua dulce. Los dos jardines, o servicios higiénicos para la tripulación, se encuentran en la primera cubierta debajo del castillo de proa. (N.A.- Años más tarde, en octubre de 1879, las lumbreras, los camarotes y Cámara de Oficiales serían todos destruidos y abarrotados de heridos, como también la enfermería, los camarotes y cámara en el Departamento de Máquinas, área en la que quedaría herido el Dr. Távara, y los pañoles y carboneras con heridos; por falta de lugar apropiado el comandante Carbajal fue traslado al pañol de máquinas. Todo el área se llenó de cenizas y humo, pero las máquinas y las calderas no resultaron averiadas).

2.12. AGUA DULCE

Sobre este aspecto, el Oficial Guía expresa que se cuenta con aljibes de hierro con capacidad de 2,000 a 3,000 galones de agua y condensadores de hierro para

Vista de la máquina principal en el
Departamento de Máquinas. Se puede
apreciar parte de la máquina y escotilla.
(Colección del Sr. Jesús Torres Chavera).





Camarote del comandante don Miguel
Grau, ubicado debajo de la toldilla.
(Colección del Sr. Jesús Torres Chavera).

producir agua dulce para el consumo de la tripulación, siempre que las calderas estuvieran encendidas.

(N.A.- El INVENTARIO dice que habían nueve tanques de fierro de 250 galones cada uno para la aguada, o sea 2,150 galones, que es algo diferente al CONTRATO. No hay información precisa sobre la ubicación de los tanques de agua ni del tanque para ron).

2.13. ABERTURAS EN LAS CUBIERTAS

A continuación, el Oficial Guía enumera y describe todas las aberturas que permiten la circulación vertical de las personas y cosas, y la ventilación de los espacios bajo la cubierta superior, según el INVENTARIO.

Cubierta Superior

- 5 escotillas con brazola de caoba para bajar a las cámaras, entrepuentes, etc.; tres de las que van a los alojamientos tienen carrozas de bronce.

- 4 escotillas con brazolas de caoba, con sus respectivos cubichetes de caoba y enjaretados de metal. Siete cuarteles de roble forrados con planchas de fierro de 1/4 de pulgada.

- 22 lumbreras rectangulares con cristales

- 4 lumbreras circulares con tapas de metal

- 2 bitas-ventiladores de fierro para el Sollado de proa, con sombrero

- 1 escotillón del Departamento de Calderas, con brazola, sin enjaretado de fierro, con pase para la chimenea, un tubo de vapor de bronce, un ventilador de fierro y el pito de señales, todos a proa de la chimenea.

(N.A.- La falta de un enjaretado de fierro en el escotillón de calderas, las dejaba sin protección. En Angamos, atravesada la chimenea por varios impactos, el humo y cenizas invadieron las salas impidiendo leer los manómetros y niveles de las calderas. En el combate de Antofagasta, el 28 de agosto de 1879, habría de perder la vida el teniente segundo D. Carlos de los Heros, a causa de la explosión, al lado de este escotillón, de una bomba de a 300 lbs. de la batería de tierra).

- 1 escotilla con brazola de fierro para embarque de carbón, con tapa

- 6 bocas circulares para carboneras, con tapa

- 1 escotillón para comunicar la Torre de Mando con el Departamento de la Torre

- 6 imbornales

- 2 gateras para los pañoles de las cadenas del ancla, con dos estopores sobre la cubierta y, cada una, con sus mordazas por debajo de ella, o sea en el cielo de la cubierta superior

- 18 portas de luz circulares en el casco del buque

Cubierta inferior

Sollado

- 1 escotilla para el pañol de velas

- 1 escotilla para el pañol de artículos navales

- 1 escotilla para el pañol de cadena

- 1 escotilla para el pañol del Carpintero

- 1 escotilla para la despensa

Departamento de Máquinas

- 1 escotilla, en el centro en la cubierta inferior, con candeleros y pasamanos de fierro alrededor, y un ventilador para la sala.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Departamento de Calderas

- 2 carboneras

- 2 pasadizos para la comunicación interna de la proa con la popa, con enjaretados de roble en toda su extensión

Departamento de la Torre

- Escotillas de acceso a santabárbara, pañol de bombas y carbonera

3. EL RECORRIDO POR EL BUQUE

Terminada la explicación general en la Cámara de Oficiales, el Sr. Ciudadano es invitado por el Oficial Guía, a realizar un recorrido del monitor y, a ese efecto, luego de subir a cubierta, se dirigen hacia proa para dar inicio al mismo, haciéndole notar, en el camino, la existencia de dos pararrayos.

3.1. CASTILLO DE PROA

Al llegar a esta parte del buque, el Oficial Guía señala una cubierta a 6 pies sobre la superior, con escalas de roble en cada costado. Ya en el castillo, explica que en cada banda hay un pescante de hierro para la gata y otro del mismo material para el pescador, con sus respectivos aparejos, elementos que están relacionados con la maniobra de pescar el ancla una vez a flor de agua cuando se leva, y para estibarla luego sobre el varadero, uno en cada banda. Señala, también, la existencia de dos bitas y en el entrepuente, dos estopores de hierro junto a los escobenes de proa.

3.2. CABRESTANTE

Al descender del castillo de proa, el Oficial Guía hace notar la ubicación del cabrestante entre el castillo y el palo trinquete. Es de la Patente Brown and Hardfield, se opera sólo a mano y es similar al de la *Independencia*, excepto que el de este buque se opera tanto a vapor cuanto a mano. Es de hierro y en la parte superior tiene un sombrerete de bronce y catorce alojamientos para los espeques, y un barbotín en la parte inferior. Está integrado en un eje común con otro cabrestante parecido ubicado en el Sollado, es decir, que la cadena del ancla se puede levar mediante cualquiera de los dos cabrestantes, bien con el personal accionando los espeques en la cubierta superior, o bien desde el Sollado. Inmediatamente a proa del cabrestante hay dos bitones de hierro. Se cuenta con espeques de repuesto.

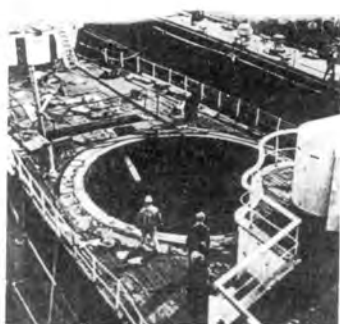
(N.A.- Es probable que se requiriesen de tres hombres por espeque, o sea 42 hombres. Como comparación se puede citar a Parkes, quien manifiesta que en el H.M.S. *Warrior* se requerían 90 hombres en los espeques, aparte de aquellos directamente involucrados en la maniobra del ancla en el castillo de proa. En el combate de Angamos, el cabrestante de la cubierta superior, resultaría destrozado y expelido al mar).

3.3. TORRE GIRATORIA DE ARTILLERIA

Continuando con el recorrido por la cubierta superior hacia popa, al llegar el Sr. Ciudadano a la zona en donde se encuentra la torre de artillería, esto es, inmediatamente a popa del palo trinquete, el Oficial Guía le comenta que la instalación de la artillería en torres giratorias montadas en la línea de crujía del buque, es una concepción reciente



A

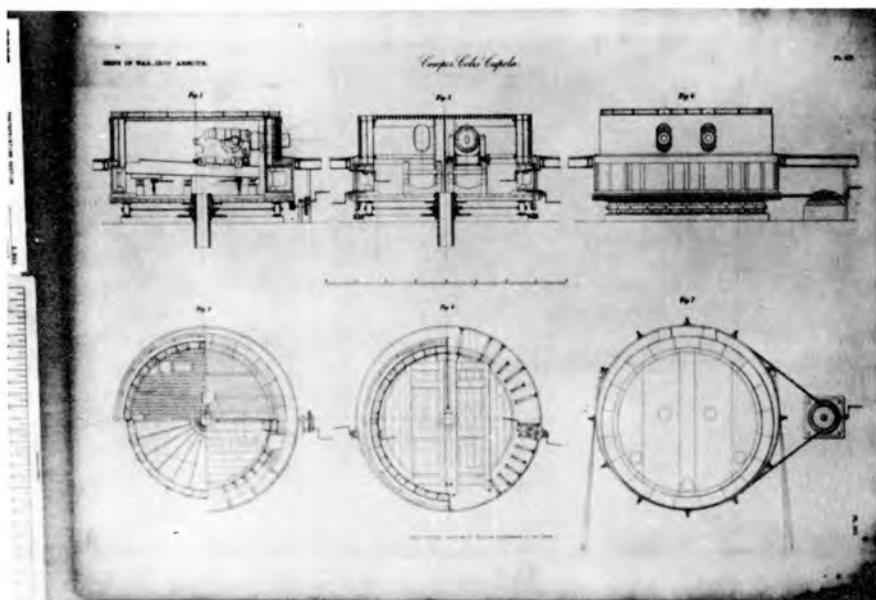


B

A) Torre de artillería del *Huáscar* en tierra. Nótese las aberturas en la falda de la torre para ingresar la munición al interior. B) Cubierta Superior con abertura para el paso de la torre. Nótese el glacis protector en la circunferencia de la abertura. C) Cubierta inferior, en la que se muestran los roletes con sus ejes de unión al vástago de la torre, la pista de rotación de los roletes, y el orificio central para el paso del vástago de la torre. (Reproducidas de: *The Ironclad Turret Ship Huáscar*, por G. Wood).

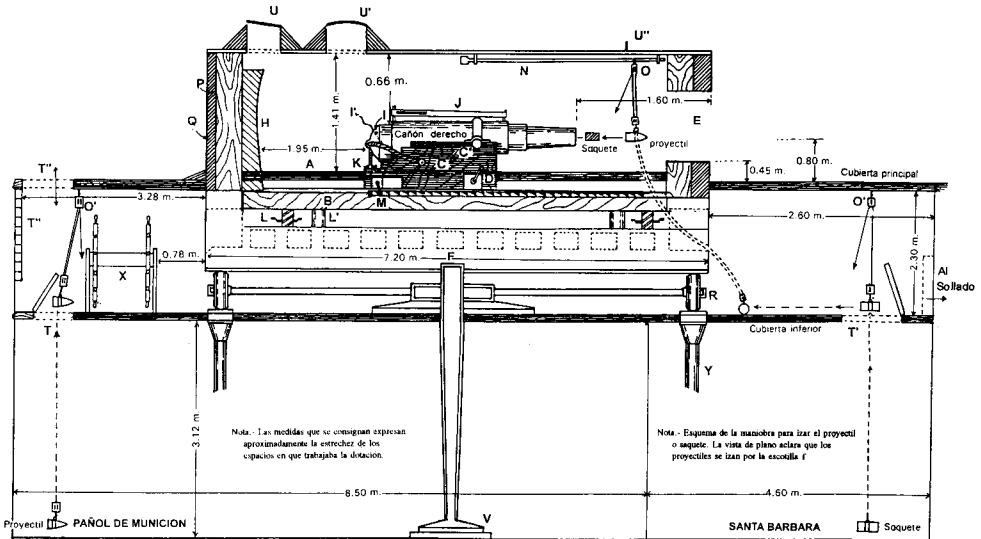


C



Los tres procedimientos para girar la torre Coles. La figura 1 a la izquierda, es la que más se asemeja a la del *Huáscar*. Nótese la corredera inclinada de los cañones, y debajo de ella los tornillos para elevarla o deprimirla, así como los calzos de apoyo. También se aprecia el cañón en posición horizontal y con máxima elevación. (Fuente: National Maritime Museum Greenwich, London).

VISTA LATERAL DESDE EL CAÑÓN DERECHO DE LA TORRE
(Cañón fuera de batería)



LEYENDA COMUN PARA DIBUJOS DE LA BATERIA PRINCIPAL DE 300 LIBRAS

Dentro de la torre:

- A.- Plataforma de madera
- B.- Correderas de madera
- C.- Alfustes o cureñas de madera
- C'. Muñón y sobremuñón
- D.- Palanca del compresor
- E.- Portas
- F.- Eje de la Torre
- G.- Winches para cadenas de retenida
- H.- Topes de retroceso
- I.- Oído ó fogón
- J.- Alza y mira
- K.- Tornillo para elevar o deprimir el cañón
- L.- Tornillos para elevar o deprimir las correderas
- L'.- Calzos de correderas
- M.- Fiador o linguete y cremallera de retención

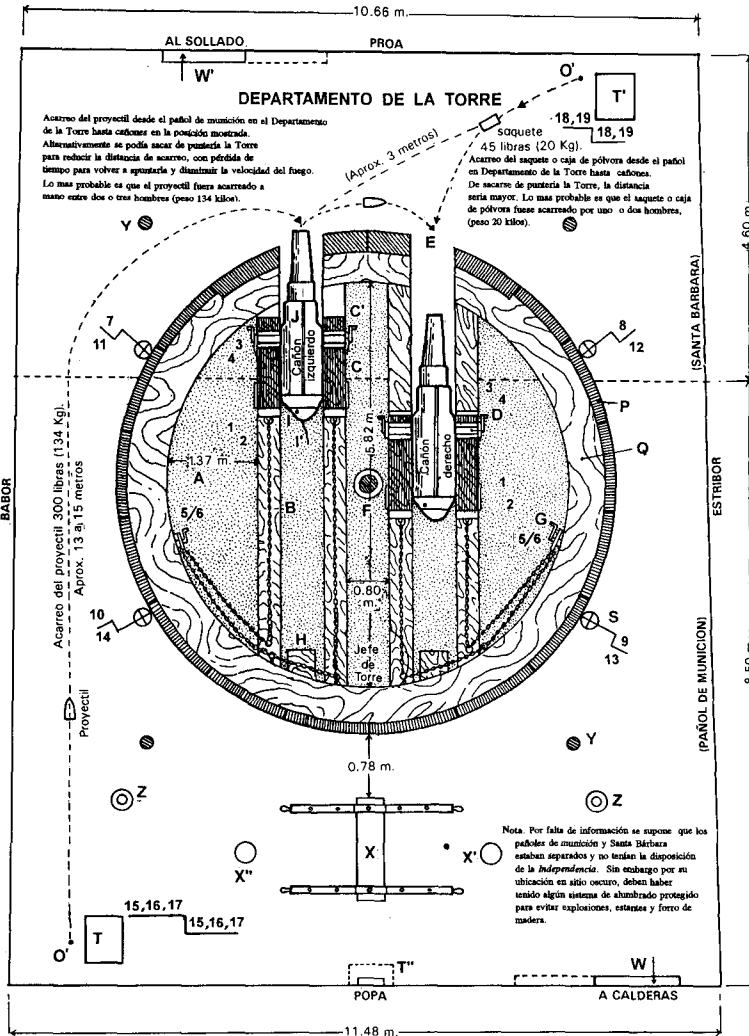
- N.- Soporte de lanada, atacador, espeques, Sacatrapo, etc.
- O.- Aparejo de cadena para izar proyectiles dentro de la torre (uno por cañón)
- P.- Coraza de hierro
- Q.- Almohadillado de madera
- R.- Roletes para girar la torre y pista circular
- R'.- Tapaboca

En todas las vistas de la artillería, torre y Departamento, se emplea la leyenda común que se acompaña.
Las dimensiones aproximadas en metros, son para apreciar el espacio reducido para operar la torre y artillería.

Fuera de la torre:

- O.- Aparejos de cadena para izar proyectiles y de lantión para saquetes fuera de la Torre
- S.- Winches y engranajes para girar la Torre
- T.- Escotilla del pañol de munición, a babor
- T'.- Escotilla de la Santa Bárbara, a estribor
- T''.- Escotilla y escala de la Torre de Combate
- U.- Cúpula de acceso a la torre
- U'.- Cúpula para puntería
- U''.- Pínula de puntería
- V.- Tintero de apoyo del eje de la Torre
- W.- Puerta estancia corrediza al Departamento de Calderas
- W'.- Puerta estancia corrediza al Sollado de tripulación
- X.- Rueda de gobierno en combate
- X'.- Telégrafo de órdenes a la máquina
- X''.- Compás magnético
- Y.- Puntales de soporte
- Z.- Tubos de ventilación a pañoles.

Vista lateral del Departamento de la Torre, que muestra distribución interna, así como la de los pañoles.



DOTACION ESTIMADA DE LA TORRE Y CAÑONES DE 300 LIBRAS DEL HUASCAR

- Oficial Jefe de torre
- Nº. 1 - Cabo de cañón
- Nº. 2 - Operador de aparato de dar fuego
- Nº. 3 - Cargador y operador de lanada y atacador
- Nº. 4 - Cargador y operador de lanada y atacador
- Nºs. 5 y 6 - Operadores de winches interiores para cadena de retenida
- Nºs. 7 a 14 - Operadores de winches exteriores para girar la torre
- Nºs. 15 a 19 - Proveedores de saquetes y proyectiles a la torre

RESUMEN

Dentro de la torre :	Oficial	1
	dotación 6 por cañón	12
		13
Fuera de la torre :		
En winches para girar la torre		8
Proveedores de saquetes y proyectiles		10
	total	31
Personal en :		
Pañol de munición		12*
Santabárbara		8*
Total		20
*Estimado de dos equipos de		
6 para proyectiles y 4 para saquetes c/u.		
Total para atender la potencia de fuego de la batería principal		51

Vista de plano del Departamento de la Torre, que muestra distribución interna y externa, así como dotación estimada de torre y cañones.

y que el *Huáscar* es uno de los primeros blindados de este tipo, y que gracias a su castillo de proa y toldilla, está capacitado para navegar y combatir en alta mar, mejorando el concepto inicial de su empleo sólo para defensa de costas. Comenta, además, que el blindaje de la torre tiene por objeto proteger al personal que la opera y a los cañones que contiene, del fuego enemigo. A continuación, el Oficial Guía ofrece la descripción siguiente:

La torre, dice, responde a un invento patentado por el capitán de navío de la Real Marina inglesa, Cowper P. Coles, a quien se le ha abonado por derecho de autor, la cantidad de 109 libras 17 chelines. Es un conjunto que comprende la torre propiamente dicha con la artillería en su interior, el sistema de ronza o puntería en dirección, y el vástago de soporte. Sin contar los cañones, pesa 109 toneladas distribuidas así: torre y mecanismo de ronza o giro 59 toneladas, coraza 43 toneladas y almohadillado 7 toneladas, según pesajes realizados por el astillero Laird. El conjunto de la torre se extiende desde la cubierta superior hasta la quilla, pasando por el Departamento de la Torre, luego por la cubierta inferior y doble fondo hasta la quilla.

Ahora bien, dice el Oficial Guía, la torre propiamente dicha consiste de una estructura circular de hierro de 1/2" de espesor, con un diámetro exterior de 22 pies, incluido el blindaje, que a estar por sus medidas resulta ser de unas 20 a 21" de espesor. El blindaje esta constituido de dos partes a semejanza de aquel del casco, esto es, de una coraza de hierro y de un almohadillado

La coraza se compone de planchas verticales de hierro forjado de 5 1/2" de espesor, que no es uniforme en toda la circunferencia, pues en las inmediaciones de las portas de los cañones es de 7 1/2", correspondiéndole al almohadillado una reducción equivalente en su espesor. En efecto, el almohadillado según CONTRATO, es de madera teca de unas 14 a 15 pulgadas de espesor, que se reduce en dos pulgadas en la zona ya mencionada. El techo de la torre también es de hierro, de 2" de espesor y ligeramente convexo. Hace notar, que por debajo de la cubierta superior, la torre no es blindada. Para subir al techo, se puede usar la escala de hierro fija en el exterior de la coraza de la torre. Arriba, en el techo, hay una tapa de registro a través de la cual se puede ingresar al interior de la torre. Además, en el techo, hay dos pequeñas claraboyas por las que se puede apuntar en dirección mediante las miras allí instaladas. Para poder disparar los cañones, notará Ud. Sr. Ciudadano, que hay dos aberturas o portas o troneras, de forma ovalada de 3'08" de alto por 2'02" de ancho, aproximadamente.

La torre tiene una altura de 5' 08" por encima de la cubierta superior. La zona por la cual la atraviesa presenta, en toda la circunferencia, un glacis o defensa de hierro de perfil cuneiforme de hasta 2 1/2" de alto, brindando así cierta protección al resto de la torre en el Departamento de la Torre en la cubierta inferior, especialmente al sistema de ronza. También hace notar, que en el techo exterior de la torre hay unas bases de madera con hierros para estibar sacos de ropa y coys.

Llegado a este punto del recorrido, el Oficial Guía invita al Sr. Ciudadano a bajar por la escala al Departamento de la Torre. Una vez allí, explica que el peso de la torre descansa en 24 roletes biselados, de hierro, que se deslizan sobre una pista o anillo circular o riel, asegurado como se aprecia, en la cubierta inferior. Luego hace notar que el vástago, o eje de rotación, atraviesa la cubierta inferior y va a terminar apoyado en un tintero remachado a la quilla del buque, y para mayor claridad muestra el dibujo que se acompaña.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La rotación de la torre, continúa, se logra mediante cuatro cigüeñas o manizuelas operadas a mano, que accionan cada una un piñón que engrana en una cremallera circular situada en la parte baja de la torre, dentro del Departamento, tal como se aprecia en la ilustración que se reproduce. Se necesita que 8 hombres accionen las cuatro cigüeñas durante 15 minutos para que la torre dé una vuelta completa⁵³. Es evidente, dice el Oficial Guía, que la transmisión de órdenes para la rotación no es simple y rápida, en razón de estar situados los operadores de las manivelas en la cubierta inferior, mientras que el oficial encargado de la torre esta en una plataforma superior dentro de la torre.

Desde este Departamento, dice, se accede al interior de la torre a través de varias aberturas distribuidas en la falda de la misma. Por ellas no sólo ingresa el personal, sino que también se sirve manualmente a los cañones con munición y pólvora. En este punto de su explicación, el Oficial Guía comenta que en el CONTRATO se especifica que la torre del *Huáscar* debe ser igual en poder y fuerza a aquellas del *Tousson* y *Monnasir*, construidos en el astillero Laird con números de casco 294 y 295, según se reproduce en pág. 351, pero en la cual aparecen con los nombres de *Scorpion* y *Wivern*. Hace notar, sin embargo, que si bien torre por torre son iguales, la diferencia con estos dos buques, está en que cada uno lleva dos torres y el *Huáscar* una.

(N.A.- La historia de estos dos buques ingleses, construidos inicialmente para los sudistas durante la Guerra Civil americana y adquiridos después de terminada su construcción, por la marina inglesa, esta detalladamente descrita por Romero⁵⁴. En lo tocante al diámetro de la torre del *Huáscar*, algunos autores, el PETIPIE y el INVENTARIO, y los Cuadros Generales que acompañan las Memorias de los Ministros de Guerra y Marina, le asignan 30 pies y 14" al almohadillado de teca. Sin embargo, en este trabajo se le ha asignado 22 pies de diámetro, conforme aparece en el Informe Rodgers⁵⁵, en el cual se presenta un desarrollo medido de la circunferencia de la torre del orden de los 70 pies, de donde se deduce por simple Geometría que el diámetro exterior de la torre es de 22 pies aproximadamente, y no otro. El Departamento de la Torre sería también, en Angamos, escenario de otros 12 muertos y heridos, entre los que estarían los que operaban las manizuelas de ronza de la torre. Una granada que penetrara la torre, habría de quitarle la vida a Elías Aguirre, mientras gobernaba el buque a través de una de las claraboyas del techo de la torre, dando muerte e hiriendo también, a la gente en su interior. Según escribe el capitán Bedford del *Shab* en sus Memorias, la torre estaba recubierta internamente con palletes de lona pintada y rellenos de estopa para reducir la concusión y detener esquirlas. Según Hughes, maquinista que fuera del *Huáscar* en Angamos, las manizuelas o winches eran cuatro, resultando averiada una al inicio de ese combate.

En la figura que se reproduce, aparecen tres opciones para hacer girar la torre, de las cuales la Nº 1, es la más parecida a la que tuviera el monitor).

El Oficial Guía prosigue con su explicación sobre la torre y ratifica lo que opina el comandante Salcedo, que la torre, tanto por su construcción como en su mecanismo, son complicados⁵⁶. A pesar de ello, dice, la torre ha introducido una serie de nuevos valores respecto al menor francobordo y silueta que presenta el buque como blanco, que se pueden considerar como activos consonantes con las cualidades de navegación, dentro de ciertos límites, por supuesto.

Estando aún en el Departamento de la Torre, explica al Sr. Ciudadano, que debajo de la cubierta se encuentra la santabárbara, el pañol de bombas o de munición, y

una carbonera, a los que se llega a través de las escotillas respectivas. Explica, también, que el aprovisionamiento de la pólvora y munición para los cañones de la torre, se realiza en un plano vertical, desde los paños correspondientes hacia arriba, pasando por el Departamento de la Torre, luego por las aberturas en la falda de la torre e izándoles luego a la zona de los cañones mediante aparejos operados a mano, arraigados en el cielo de la torre. Como se ve, es una operación pesada y lenta.

3.4. ARTILLERÍA PRINCIPAL

Luego de las explicaciones anteriores sobre la torre, su ubicación y descripción del mecanismo de ronza, etc., y encontrándose aún en el Departamento de la Torre, el Oficial Guía invita al Sr. Ciudadano a ingresar a la torre misma por la abertura inferior, y una vez en su interior, procede a describir los detalles de los cañones como sigue.

La artillería principal, dice, consta de dos cañones del sistema de Armstrong, de 10 pulgadas de diámetro, calibre de a 300 libras o pdr., rayados, de avancarga, reforzados por un zuncho en espiral montado en caliente (shunted). Según CONTRATO, cada cañón pesa 12 toneladas. Los cañones tienen estampados los números de serie de fabricación Armstrong 1351 y 1358. Una andanada de la torre, dice, representa un peso de proyectil de 600 libras contra el blanco.

(N.A.- La artillería fue fabricada por Williams Armstrong de Newcastle en 1865, bajo otro contrato que no ha podido ser ubicado. Tanto Wood como Rodgers coinciden en el número 1358, mas no en el 1351, pues el segundo dice que es 1357. Tampoco se ha encontrado información sobre las pruebas realizadas por el fabricante Armstrong).

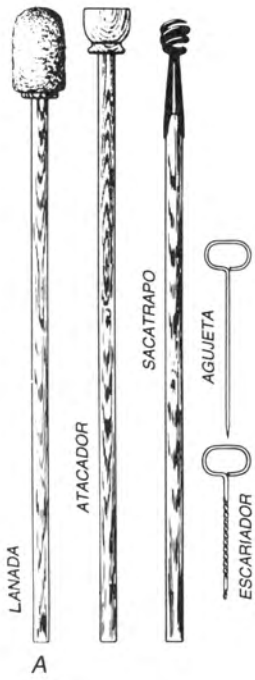
En conjunto, la artillería principal con sus cañones, cureñas y accesorios, pesa unas 39 toneladas, mas 30 toneladas de munición y 6 toneladas de pólvora [270 proyectiles aprox.], que arroja un total de 75 toneladas, y si a esto se le agrega las 109 toneladas del conjunto de la torre, se puede apreciar que la artillería principal representa un peso nada despreciable de 184 toneladas. Los cañones están instalados, dentro de la torre, sobre un montaje inventado por el capitán de navío de la Real Marina inglesa, R.A.E. Scott. Hay que notar, dice el Oficial Guía, que dentro de la torre hay una plataforma para soportar tanto al personal que trabaja en los cañones, como sus montajes.

El montaje Scott, como se puede apreciar en la ilustración, consiste de una cureña que se desliza sobre una corredera inclinada [unos 4°] en sustitución de las ruedas comunes.

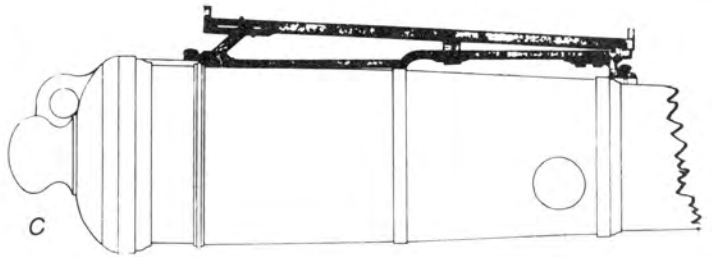
(N.A.- El INVENTARIO consigna que la cureña era de madera, nueva).

La cureña tiene compresores o frenos de fricción que se pueden regular a voluntad por medio de tornillos, controlando así el retroceso después del disparo, sin excluir el braguero que pasa por el cascabel de la culata del cañón y se asegura a cáncamos en la cureña.

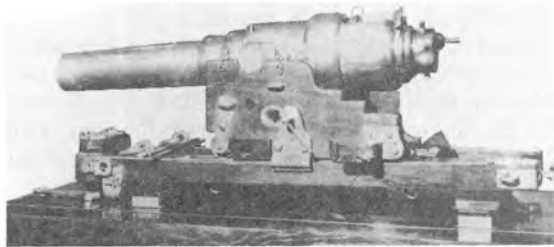
El montaje Scott, dice el Oficial Guía, ha producido una revolución en el armamento naval, al permitir desde 1865, que se puedan operar con mas facilidad y seguridad los grandes cañones de 25 toneladas, que los de 25 cwt. (1.27 tons.), gracias a su poderosa "maquinaria móvil", que no es otra cosa que el sistema de correderas inclinadas. No le afecta la concusión; el equipo de control auto-operado es casi independiente del error humano; en vez de una resistencia rígida al retroceso



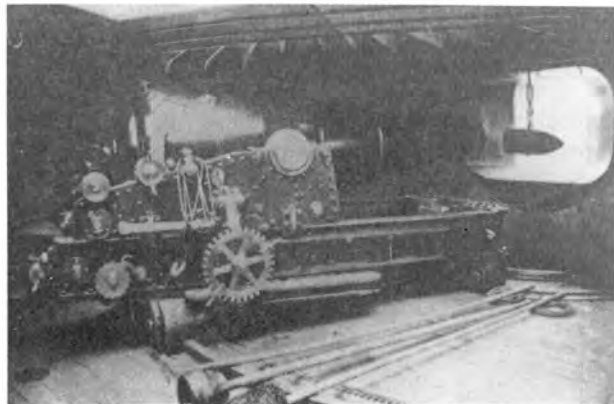
B



C



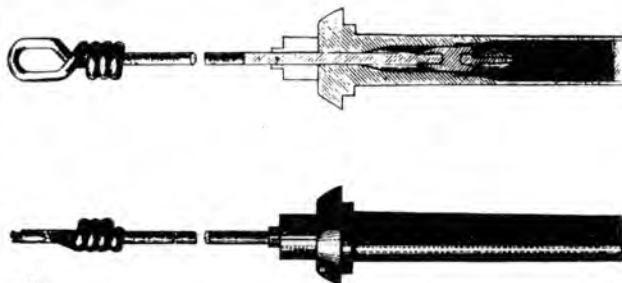
D



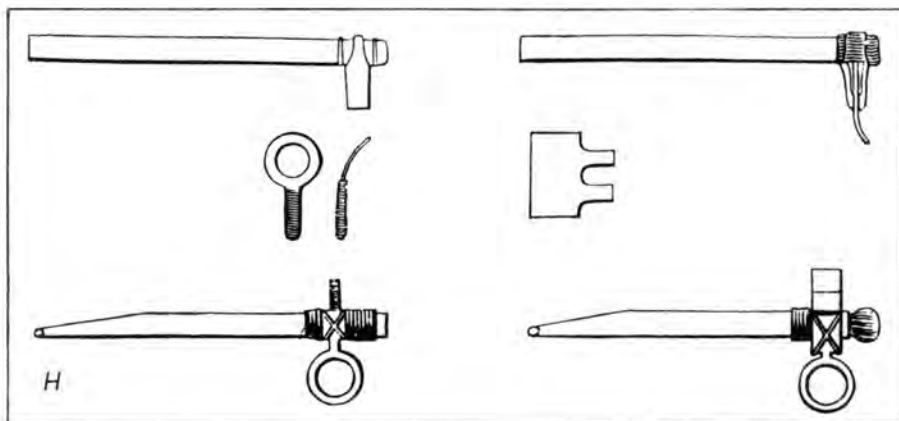
E



F

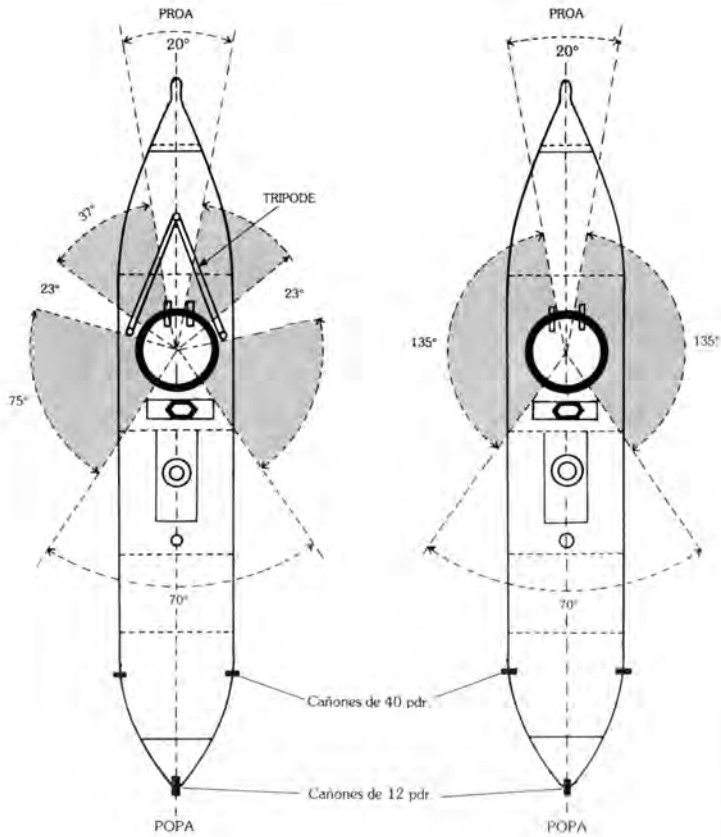


G



Aparatos y accesorios similares a los usados en los cañones del *Huáscar*: A) Lanada, atacador, saca-trapo, agujeta, y escariador para oído. B) Aparato para dar fuego al estopín. Se puede observar la rabiza para actuar el martillo que inicia la combustión. C) Conjunto de alza y mira en la parte superior del cañón. D) Vista lateral de un montaje en corredera, en el que se aprecia el compresor para regular el retroceso. E) Vista que muestra un proyectil izado y listo para ser introducido al ánima; en la cubierta lanada, atacador y saca-trapo. F) Dibujo que muestra el izado de los saquetes a través de los tubos en cubierta y acarreo con el porta-saquete de zuela. G) Estopín de fricción. A la izquierda-arriba el ojo para asegurar la rabiza. Se ha supuesto que los que usaba el *Huáscar*, eran de fricción. H) Otros tipos de estopines de metal de fricción, y de fricción de pluma. (Reproducidas de: A-G *Guns at Sea*, por Peter Padfield, y H *Tratado práctico de Artillería Naval*, por D.G.L. Pareja).

SECTORES DE TIRO DE LA BATERIA PRINCIPAL DEL HUASCAR



El sector de tiro en cada banda es de 135° pero con el Trípode sin retirar que ofrece una obstrucción de 23° a cada banda, el sector efectivo queda en 112° a cada banda.

Con el trípode retirado el sector de tiro efectivo a cada bomba es de 135°

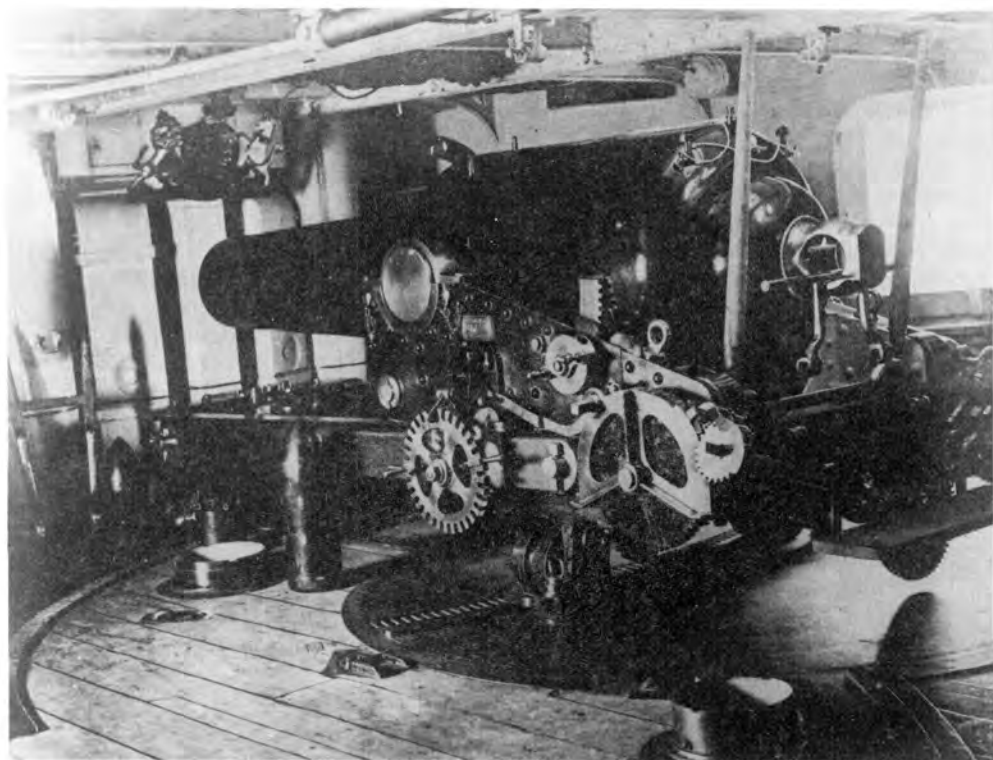
Sectores de tiro del monitor *Huáscar*. (Reproducida de: *Historia Marítima del Perú*, T. IX, vol. 2).

representa una absorción gradual; la concusión se distribuye sobre mayores superficies; es independiente de la distorsión u otras averías en el costado del buque; sus movimientos en todas direcciones son suaves y fáciles y, finalmente, ofrece seguridad de operación en todas las condiciones de mar⁵⁷.

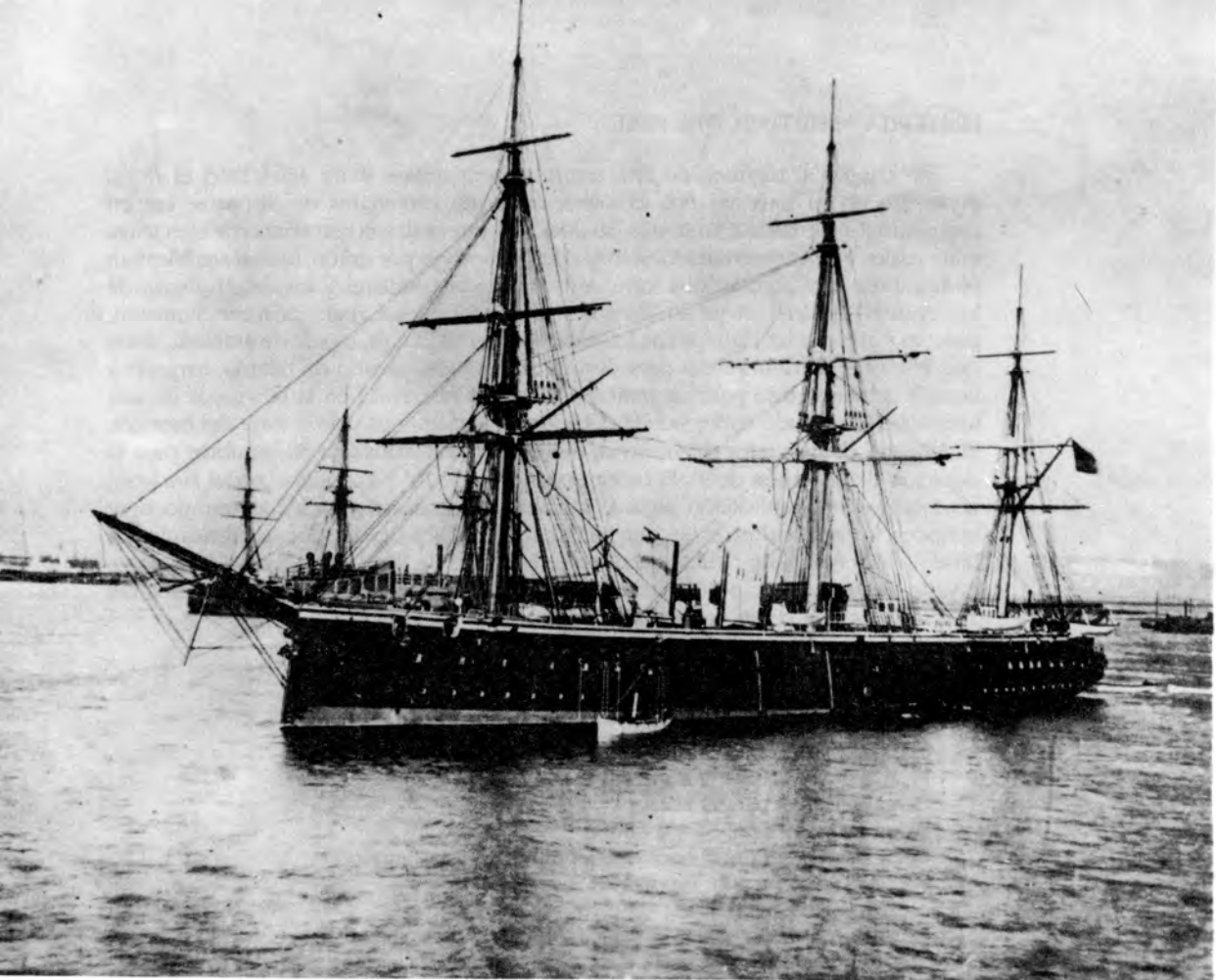
Además, continua el Oficial Guía, después del retroceso, el cañón debe ser cargado y vuelto a batería. Para la elevación de la pieza para tirar a grandes distancias, o para deprimir el cañón, se hace uso de aparatos con cuatro grandes tornillos que elevan o deprimen las correderas; que además cuentan con otro aparato de última invención para elevar o deprimir las piezas; que en el techo, en la parte exterior, hay miras para dirigir la torre en puntería, a través de las claraboyas a que antes se ha hecho mención, lo cual significa cierto riesgo para el oficial al estar expuesto al tiro de la fusilería; que hay aparejos para suspender las granadas hasta la boca del cañón, porta-balas, porta-cartuchos, espeques, cuñas, palanquetas, ganchos para lanadas y atacadores; cáncamos y juegos de tornillos para la seguridad de los cañones en la mar. Las correderas tienen, en sus extremos, unas piezas de metal.

(N.A.- En cuanto a la cadena de retenida accionada por manizuela o cigüeña dentro de la torre, una por cañón, su mención responde a lo que informara el comandante L.G. Astete, en su calidad de Comandante General de la Escuadra Regeneradora al Jefe Supremo Provisorio de la República, don Nicolás de Piérola, en relación con el combate sostenido frente a punta Pichalo el 28 de mayo de 1877, entre el *Huáscar* y la División de Operaciones peruana⁵⁸, cuando el accionar de uno de los cañones se interrumpe “por haber faltado la cadena de la cigüeña de retenida”, incidente que se trata en el Tomo X. El sistema de retenida era para sacar el cañón de batería.

Esta es la única referencia al respecto que se haya encontrado en las obras de historia de diversas fuentes, y es por ello que se hace tal suposición. Por otro lado, no hay información registrada acerca de las características específicas de estos cañones en lo referente a su alcance, velocidad inicial y de caída del proyectil, penetración, número de sirvientes de las piezas, ni de la manera concreta en cuanto a como se servía la munición y pólvora para cargar los cañones. Algunos de estos aspectos, al ser comparados con los de otros buques, pueden permitir tener una cierta idea de ellos con respecto al *Huáscar*. Por ejemplo, Wood dice que se necesitaban 16 hombres para hacer rotar la torre una vuelta completa en 15 minutos, en tanto que Parkes, al describir la torre similar del *Prince Albert*, comenta que se necesitaban 18 hombres para hacerla girar una vuelta completa, pero en un (1) minuto. Este mismo autor expresa que el *Scorpion*, terminado en octubre de 1865, tenía cañones similares a los del *Huáscar*, siendo el primero que tuvo la cureña y corredera Scott, pero de un modelo anterior a la del *Royal Sovereign* terminado en agosto de 1864. A su vez, que el *Prince Albert*, terminado en febrero de 1866, tenía un montaje Scott mejorado. Se hacen estas tres precisiones para recalcar que en el primero de los nombrados se empleaba una hora para pasar de máxima elevación a máxima depresión, en tanto que en el segundo ya el tiempo para lo mismo era de 30 minutos, y en el caso del tercer buque se había reducido a sólo 2.5 minutos. El *Huáscar* recibió su montaje Scott en un período comprendido entre las fechas de los dos primeros buques, por lo que habría que suponer que el tiempo que se empleaba para pasar de la máxima elevación a la máxima depresión estaba entre 30 minutos y una hora. Lamentablemente, no se dispone de la información precisa, pero es una aproximación discutible.



Vista de la colisa de 9" en popa del *Shab*, en la que se pueden apreciar algunos detalles, como los tubos en la cubierta para pasaje de la munición y saquetes desde los paños; bastones de lanada y atacador en la parte alta; a la izquierda una carretilla para movilizar proyectiles. (Fuente: Album del Almirante R.N. Frederick Bedford en el Maritime Museum Greenwich-Londres. Cortesía del Dr. Domingo Llerena).



H.M.S. Shah que combatiera con el *Huáscar* frente a Pacocha, el 29 de mayo de 1877, tema desarrollado en detalle en el Tomo X de la *Historia Marítima del Perú*. (Fuente: Album del Almirante R.N. Frederick Bedford en el Maritime Museum Greenwich-Londres. Cortesía del Dr. Domingo Llerena).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En cuanto al régimen de tiro, según experimentase entre 1864/1865 el *Royal Sovereign* en su torre de dos cañones, luego de centenares de disparos, era en promedio de uno cada 2.3 minutos. Su dotación, que realizara centenares de ejercicios, entre reales y de entrenamiento, sólo era de 30 hombres por cañón, lo cual significaban 60 hombres para atender una torre de dos cañones similares a los del *Huáscar*, de los cuales 12 actuaban en su interior y 48 exteriormente, para proveer munición, pólvora y atender las cigüeñas de los winches. Según Parkes, su jefe de artillería, decía que le bastaban 12 hombres para destrincar el cañón, sacarlo de batería, cargarlo y llevarlo a batería listo para disparar. Se hace esta referencia en la búsqueda de una idea sobre cual pudo haber sido la dotación de los cañones y de la torre del monitor. El *Manual de Ejercicios de Artillería*, inglés, de 1868, consigna 30 hombres para la dotación de un cañón de 9". El cañón Armstrong de 10" y 12 toneladas del *Huáscar*, no aparece en publicación alguna nacional o extranjera y, además, tampoco se conocen los resultados de las pruebas de material practicadas por su fabricante. En base a estas fuentes y habida cuenta que el cañón de 9" y 12 toneladas Armstrong, rayado de avancarga, podría ser el más próximo, en características, a aquellos del *Huáscar*, es que se las consigna a continuación:

- Nº de estrías: 6
- Largo del cañón 12'.25
- Sistema de disparo: Manual con estopín
- Sistema de ronza: Manual, con la torre
- No. de cañones en la torre: 2
- Peso del proyectil: 250 libras
- Carga del proyectil: 50 libras
- Carga de impulsión: 35 y 50 libras
- Velocidad inicial en la boca: 1396/1485 pies por segundo
- Poder de penetración: 9 pulgadas
- Alcance medio efectivo: 1,100 yardas
- Régimen de fuego: 1 tiro cada dos minutos (con dotación bien entrenada)
- Tipo de proyectil: Bomba de hierro, bomba de acero, balas sólidas
- Tiempo para mover plataforma desde el 1er. nivel hasta el 3er. nivel: 18 minutos
- Máxima elevación en 1er. nivel: 6 a 8 grados
- Máxima elevación en 3er. nivel: 18 grados
- Dotación por cañón: 30 hombres.

Una revisión de la lista de sobrevivientes del *Huáscar* la epopeya de Angamos, indica que eran 35 entre condestables y artilleros, mas 4 fallecidos, arrojando un total de 39, que reforzados por marineros, grumetes y soldados, deberían haber alcanzado para cubrir los de a 300, 40 y 12 lbs., pero con escasa práctica. Sobre este tema de las dotaciones y su entrenamiento, se regresará en el Tomo XI. Finalmente, Parker dice, que era necesario disparar los dos cañones de la torre al mismo tiempo, pues los sirvientes números 3 y 4 de la torre de los cañones del *Royal Sovereign*, no querían ocupar sus puestos como cargadores cuando se les disparaba en forma alterna, en razón del peligro de salir expelidos por las portas mientras manipulaban la carga de pólvora de 80 libras. Ambos sirvientes ocupaban puestos uno a cada lado del cañón cerca de la porta. El Nº 3 era el cargador y el Nº 4 aplicaba la lanada.

Años más tarde, por la porta del cañón derecho de la torre del *Huáscar*, penetraría una granada que mataría y dejaría heridos a casi la totalidad de las dotaciones de ambos

cañones, entre ellos al capitán de fragata Melitón Carbajal. El teniente Melitón Rodríguez perdería la cabeza al asomarla por una de las portas⁵⁹.

3.5. ARTILLERIA SECUNDARIA, MUNICION Y ARMAMENTO MENOR

El Oficial Guía continua explicándole al Sr. Ciudadano, que la artillería principal del *Huáscar* no es la única que monta el buque, sino que también cuenta con 2 cañones de Armstrong, de avancarga, rayados, de 4 1/2" de diámetro, calibre 40 lbs., sobre cubierta, en el alcázar, con sus respectivas cureñas de ruedas, bragueros, etc, que se disparan a través de dos portas en cada banda. Finalmente, que se cuenta con otro cañón de avancarga, rayado, de Armstrong, de 3 1/4" de diámetro, calibre 12 lbs., con su cureña de ruedas, que se dispara por una porta en el coronamiento de popa debajo de la toldilla, y preparado para emplearse en una embarcación.

El Oficial Guía comenta, que se dispone de armamento menor consistente en rifles sistema Henry, revólveres Adams y Dean, sables de abordajes, hachuelas, chuzos y fornituras.

En cuanto a la munición y artificios, dice que consiste de:

Bombas de acero de a 300 lbs.

Bombas de segmento de a 300 lbs.

Bombas de fierro de a 300 lbs.

Bombas de fierro de a 40 lbs.

Bombas de segmento de a 40 lbs.

Tarros de metralla de a 40 lbs.

Espoletas de percusión, de concusión y de tiempo para la munición de a 300 y 40 lbs., así como la respectiva pólvora para toda la munición.

Estopines de fricción y corrientes para los cañones, y cuerda mecha.

Luces de Bengala y cohetes de señales.

El Oficial Guía comenta, que la totalidad del armamento adquirido, ha importado la suma de 10,247\$ - 16s-7p.

(N.A.- En un artículo aparecido en *El Comercio* de 5 abril de 1879 titulado "Las Escuadras de Perú y Chile", al tratar del *Huáscar* se menciona que "tiene aparatos para envolver con turbiones de agua hirviendo [vapor candente] a los grupos de abordaje"⁶⁰. En efecto, entre las reparaciones realizadas en el *Huáscar* en el Callao después del combate de Iquique, aparecen en los informes de Grau referencias a los tubos conductores de agua caliente para defensa de abordajes en la cubierta, con sus respectivas válvulas. En sus *Memorias*, el capitán Bedford dice también que tenía "una estación especial para repeler abordajes, arrojando agua hirviendo de calderas desde tres grifos en la cubierta superior. Que se tenga noticia, jamás fueron usados).

3.6. SECTOR DE TIRO DE LA ARTILLERIA PRINCIPAL

Terminadas las explicaciones sobre la torre y la artillería, el Oficial Guía conduce al Sr. Ciudadano a la cubierta superior y estando en ella le hace ver el sector dentro del cual se pueden disparar los cañones de la torre, conocido como sector de tiro. Explica que está limitado por la superestructura del castillo de proa, el palo trinquete, la torre de mando y la chimenea. Para mejorar tal sector, el palo trinquete es, también, de un invento del capitán de navío Cowper Coles, consistente en un sistema de trípode que permite su desmontaje, con lo cual se obtiene un sector de tiro de 135° en cada

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

lado, que abarca desde 10° por la amura de cada banda hasta 35° de la popa por cada banda, tal como se aprecia en el dibujo. Hace notar, sin embargo, que el desmontaje del trípode y del trinquete es una operación que se puede realizar en puerto mas no en la mar, antes de entrar en acción.

(N.A.- La patente de este invento de Coles para el trípode, especifica que los tubos del trinquete y las piernas del trípode tienen aberturas por encima de la cubierta superior y en la parte que atraviesan los compartimientos bajo ella, permitiendo mejorar la ventilación del compartimiento por el que pasa, pero en el caso del *Huáscar* debe haber sido modificado pues en documento alguno se precisan dichas aberturas).

3.7. TORRE DE MANDO O DE COMBATE

Estando en la cubierta superior, el Oficial Guía muestra la torre de mando o de combate, situada entre la torre de artillería y la chimenea. Es fácil ver, dice, que su ubicación no es de la mejor, pues está justamente entre dos buenos blancos verticales [la torre de artillería y la chimenea] y, por lo tanto, las probabilidades de impacto y destrucción son mayores, a pesar de su blindaje. Tiene forma de exágono con las dimensiones siguientes: 8' de babor a estribor, su eje mayor; 5'02" en sentido de la eslora, con sus extremos en ambas bandas en ángulo. Se eleva 7'06" sobre la cubierta superior. Su estructura es de hierro de 1/2". La coraza de hierro de 3" y el almohadillado de madera teca de 12" de espesor. La plancha de la coraza sobresale 6" por arriba del almohadillado de madera; en su perímetro, la torre tiene ocho ranuras de observación de 10" de ancho por 1" de alto, ubicadas a unos 6'10" sobre la cubierta superior. La torre de mando se comunica por debajo con el Departamento de la Torre, mediante una escala de madera. Por la parte externa superior corre un puente transversal, de hierro, con balaustrada de candeleros y pasamanos de caoba, sostenido en sus extremos por puntales del mismo metal, y con una escala de caoba para subir. En el puente de mando se cuenta con un telégrafo de órdenes a la máquina y tubo acústico para órdenes al timonel que se encuentra el Departamento de la Torre.

(N.A.- El INVENTARIO consigna que el puente sobre la torre de mando es giratorio y que está sostenido en sus extremos por puntales de hierro. Este es el único documento que consigna tal detalle, que no se ha podido confirmar, ni encontrar explicación alguna acerca de como es que giraba. El INVENTARIO consigna que la coraza de hierro era de 3 1/2". Rodgers y Wood mencionan que el almohadillado de madera teca era de 8 pulgadas. Esta torre merece una mención muy especial, pues fue en ella en donde nuestro insigne Almirante Miguel Grau, perdería la vida a poco de empezado el combate de Angamos, como resultado de un impacto directo de granada Palliser. Laird Clowes⁶¹ menciona que la torre no tenía techo en la parte alta, pero que estaba cubierta por el puente de navegación; que normalmente, cuando la ocupaba Grau, sobresalían sus hombros y cabeza. Algunos autores llaman Torre de Combate a la de artillería).

3.8. CHIMENEA

Continuando con el recorrido hacia popa, el Oficial Guía hace notar que la chimenea, sólo una para ambas calderas, es telescópica, esto es, que se puede subir o bajar, regulando su altura al tiro necesario en las calderas, para lo cual se cuenta

con el mecanismo de cadenas apropiado. La chimenea es de hierro, pero sin blindaje. Hace notar, también, que la escotilla por la cual pasa no tiene enjaretado de hierro para mejorar la protección de las calderas contra las bombas.

3.9. TOLDILLA

Continuando por la cubierta superior hacia popa, el Oficial Guía señala la toldilla que se eleva unos 5'08" sobre la cubierta, con dos escalas, una a cada banda, para subir. Su cubierta de madera, tiene un largo aproximado de 15' y está enteramente despejada, excepto la percha de hierro que se describe luego, y el asta en donde flamea, hermoso, el Pabellón Nacional. Entre la cubierta superior y la de la toldilla están la Primera Cámara y el Camarote del Comandante, que ya se han descrito. Inmediatamente a proa de la toldilla, en las bandas del alcázar, están las batayolas para los coys. En la periferia de la toldilla, hay 18 candeleros con pasamano de hierro.

Regresando al tema de la percha, dice, que tiene 36' de alto, con escala para subir y lleva, en la parte superior, el compás magnético de comparación, maestral o magistral, que por su ubicación queda sustraído de las atracciones de los hierros, garantizando un rumbo magnético bastante exacto.

(N.A.- Este concepto se pudo constatar cuando en 1959, al adquirirse el segundo crucero *Almirante Grau*, ex-H.M.S. *Newfoundland*. El compás magnético, de bote, estaba situado en un lugar elevado, la cofa del palo mayor. El crucero contaba con dos giro compases principales y uno auxiliar para fines de navegación y de gobierno).

3.10. FALCAS Y AMURADAS

Durante el recorrido por la cubierta superior, el Oficial Guía hace notar al Sr. Ciudadano que entre el castillo de proa y los portalones a popa, en las proximidades del palo mayor, por ambas bandas, hay 14 falcas de hierro de 3/16" de espesor, que se rebaten hacia abajo y hacia afuera gracia a los goznes de que están provistas y a las cadenas para su manipulación, de manera que antes de que el buque entre en acción, pueda despejarse el sector de tiro de los cañones y, en este sentido, le dice al Sr. Ciudadano que, para comparar lo afirmado, puede apreciar la diferencia mirando las falcas de estribor que están rebatidas con las que no lo están. Las falcas tienen aproximadamente 3'09" de alto por 3'09" de ancho. A partir de los portalones hacia popa, las amuradas son sólidas, de madera, fijas, pero presentando una abertura en cada costado para los portalones de las escalas de acceso al buque, y otras dos portas en cada banda, en el alcázar, para los cañones de 40 lbs., y una porta en el coronamiento de popa para el cañón de 12 lbs., según se explicó. Conforme al CONTRATO, esas falcas sólo serían de utilidad para el viaje desde Inglaterra al Pacífico, y para el caso de algún encuentro bélico durante el mismo, pero llegando al destino, serían reemplazadas con balaustradas de candeleros, que no obstruyesen el sector de fuego de los cañones.

El objeto de las falcas rebatibles, dice el Oficial Guía, es reducir el blanco que se presenta al enemigo y el peso de casco por una parte y, de otra, despejar el sector de tiro para la acción, aumentando el francobordo al izarlas para navegar. La posición de falcas rebatidas hacia abajo reduce el francobordo a 5' sobre el mar, pero cuando están en su posición vertical, ese francobordo resulta aumentado en la misma cantidad que la altura de las falcas, llegando a unos 8'09".

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Las escalas para los portalones a cada lado, tienen sus mesetas y tres candeleros de hierro para los pasamanos.

(N.A.- Todo indica, que las falcas no se retiraron y quedaron como se las ha descrito. Por otro lado, en esa época, según Parkes⁶², si un buque tenía una relación eslora/manga de hasta cinco veces, el francobordo podía estimarse por la regla empírica de dividir la manga entre 8. Para el *Huáscar*, entonces, con una eslora de 190' y manga de 35', esa relación era de 5.4, lo que significaría que tal regla era inaplicable por escaso margen. De haber sido posible, su francobordo debería haber sido de $35/8=4.7$ pies, que resulta un valor cercano a los 5 pies que anteriormente se han mencionado. Sobre el francobordo hay valores discrepantes, pues unos autores dan 5', otros 4.5 y otros 3. El comandante Manuel María Carrasco, al comentar sobre el francobordo del *Huáscar* durante el combate de Pacocha en 1877⁶³, dice que era de 6', pues siendo el puntal de 21' y el calado del desplazamiento en carga 15', el francobordo resultaba de 6', por una simple resta. En esto hay error, pues de acuerdo a los registros de construcción del astillero Laird, como se ha visto, el puntal es de 20' y el calado de 15' lo que da un francobordo de 5'. Siendo el puntal un valor fijo y el del calado uno variable, conforme al desplazamiento en un momento dado, el francobordo resulta también una medida variable. Pero respetando los elementos de la construcción, era de 5 pies. Número de falcas citado es según INVENTARIO).

Al regresar la comitiva desde la toldilla hacia proa y estando a la altura de la escala que conduce al Departamento de Máquinas, antes del palo mayor, el Oficial Guía invita al Sr. Ciudadano a bajar y visitar tan importante instalación.

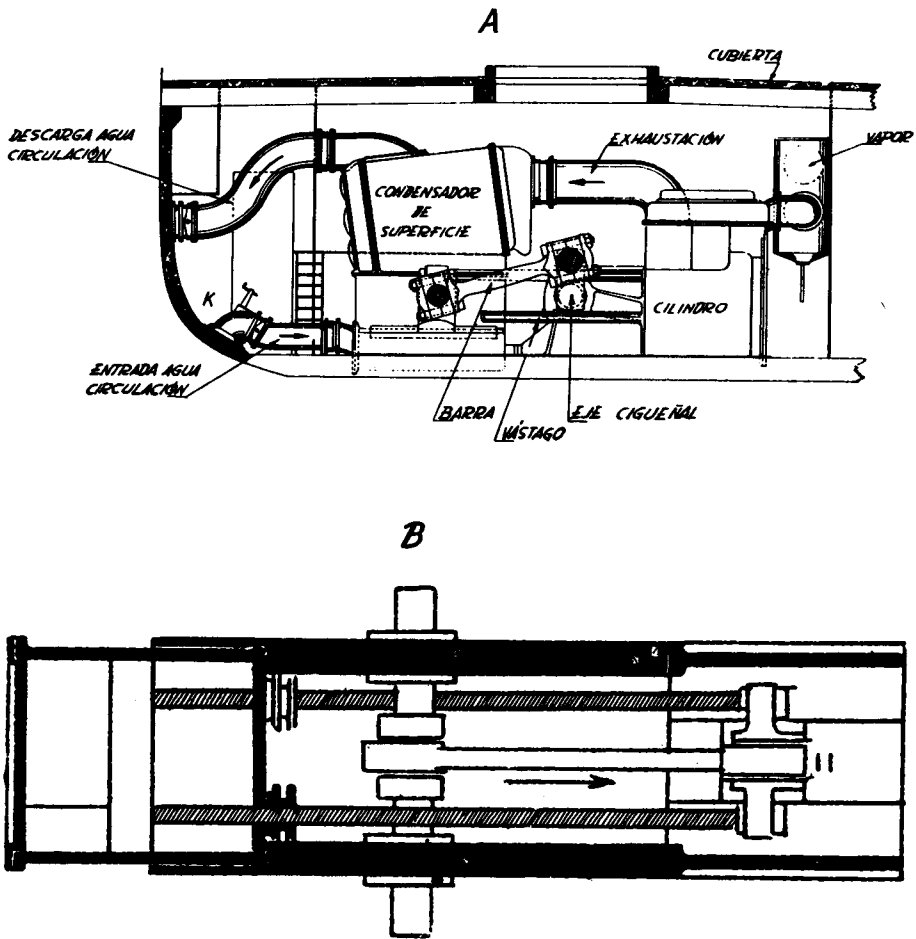
3.11. PLANTA DE INGENIERIA - MAQUINA PRINCIPAL

Ya en el Departamento, el Oficial Guía explica que la máquina es horizontal, del tipo conocido como máquina de biela invertida.

(N.A.- Esta denominación se ha adoptado para estar de acuerdo con la que tiene en el Programa de la Escuela de Maquinistas, según se detalla en el Tomo X. Corresponde, también, a lo que se llama máquina de biela de retorno o de biela de conexión indirecta).

Su configuración, dice, permite colocar los cilindros cerca del eje cigüeñal, aumentar la carrera del émbolo y de la biela en zona ya de por sí estrecha y abigarrada. Por su naturaleza compacta puede colocarse debajo del plano de flotación, obteniendo mayor protección. Así, en comparación con una máquina vertical se logra una reducción de peso alto y de espacio y, además, se consigue que la hélice esté totalmente sumergida. La máquina de 300 HP nominales de acuerdo a las ordenanzas del Almirantazgo inglés, tiene dos cilindros independientes de 54" de diámetro, y una carrera del émbolo de 3'. Gira a 52 revoluciones por minuto, desarrollando una potencia indicada de 1,640 HP. Los cilindros tienen chaqueta de vapor y válvulas de expansión mejoradas. La longitud del eje de cola, que termina en la hélice, es de 47'6".

(N.A.- El asunto de la potencia nominal de 300 HP, ha sido tratado ampliamente en el volumen 2 de este Tomo. Las 52 r.p.m., corresponden a lo que se especifica en el CONTRATO. Sin embargo, difieren de las 78 que aparecen en el *Illustrated London News*⁶⁴ y en la obra de Wood⁶⁵. Al tratar de la hélice, en la Primera Parte, se ha visto que con 78 r.p.m. se obtiene la velocidad de la hélice registrada por el astillero. En el combate de Angamos no daría mas de 60/63 r.p.m. Otras características pueden verse en el PETIPIE).



Dibujos que muestran el concepto básico de la máquina horizontal de biela invertida, similar a la Maudslay del *Huáscar*, fabricada por Laird Brothers. A) En el *Huáscar* el condensador era de inyección. En la esquina marcada K, válvula Kingston de ingreso de agua de mar. B) Se puede observar que un vástago va por encima del eje cigüeñal y otro por debajo, conectando ambos con la cruceta al lado derecho, y de ahí sale a la izquierda la biela que conecta con el eje cigüeñal, por ello el nombre de biela invertida. (Reproducidas de: A) *Enciclopedia General del Mar*, T. IV, Ediciones Garriga S.A. 1957, y B) *Enciclopedia Universal Ilustrada Espasa*, T. XXXII, Hijos de J. Espasa, Editores 1923-1930).

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Cada émbolo, continúa explicando el Oficial Guía, tiene dos vástagos que pasan uno por encima el eje cigüeñal y otro por debajo, uniéndose ambos a una cruceta situada al lado opuesto del cilindro a una distancia conveniente, cruceta de la cual, a su vez, sale la biela en dirección opuesta a la de los vástagos para conectarse al eje cigüeñal, tal como se aprecia en la ilustración. Por eso es que se le llama de biela invertida. Aquello de cilindros independientes, continúa el Oficial Guía, significa que el vapor es admitido al mismo tiempo en ambos cilindros. Cada cilindro tiene su válvula de distribución, válvula de cuello y chaqueta de vapor, descargando el vapor trabajado en cada uno, a un condensador del tipo de inyección indirecta colocados al lado opuesto de los cilindros con respecto al eje cigüeñal, con el objeto de equilibrar pesos.

(N.A.- Condensador de inyección indirecta es el nombre que se usa en el Programa de la Escuela de Maquinistas, que se ve en el Tomo X. Se le conoce también, como condensador de chorro o de mezcla).

El condensador, dice el Oficial Guía, consiste esencialmente de una gran cámara de hierro fundido, en el cual el vapor de escape del cilindro y el agua fría se mezclan libremente. Al fondo de esta cámara se conecta una bomba conocida como bomba de aire, cuya función es extraer el agua y cualquier aire o vapor que pudiera haber en la cámara. Tiene la capacidad suficiente para evitar repletarse de agua, pero no es tan grande como para que la bomba de aire no produzca un buen vacío después de comenzar a funcionar la máquina. La parte inferior del condensador está algo inclinada hacia el lado en el cual esta conectada la bomba de aire, de manera que el agua escurra hacia el lado de succión de la bomba. La entrada del vapor de escape de los cilindros de la máquina, está colocada en la parte alta del condensador. El chorro de agua fría del mar ingresa por un tubo perforado que se prolonga hacia el centro del condensador, o lado opuesto de la tubería por donde viene el vapor de los cilindros, de manera que el agua se distribuya uniformemente y logre una condensación del vapor casi instantánea. Tiene, también, en la parte baja, una pequeña válvula de purga, para facilitar el soplado de aire antes de hacer funcionar la máquina, eliminándolo así del todo. El Oficial Guía recalca, que para mantener un buen vacío, es necesario tener bien estancas todas las juntas del condensador.

Cada condensador tiene, también, una bomba de aire horizontal de doble efecto conectada directamente al émbolo de cada cilindro; bombas de circulación, que son las que inyectan agua de mar a los condensadores, y que funcionan acopladas al eje de la máquina principal, por lo que si la máquina se detiene, también se paran las bombas. La presión de entrada del vapor a los cilindros es de 20 libras por pulgada cuadrada; el condensador trabaja con 26 pulgadas de vacío. Cada cilindro tiene su respectiva conexión para el Indicador de Diagrama Richard.

Comenta el Oficial Guía, que al eje cigüeñal van conectadas cuatro bombas de tronco horizontales de doble efecto, accionadas por excéntricas, de las cuales dos son bombas de circulación de agua de mar de los condensadores ya citadas; otra es para achique de sentinas y otra es para la alimentación de agua dulce a las calderas. El Oficial Guía aprovecha la ocasión para recordar que son las tomas de mar de estas bombas de circulación las que al ser desconectadas del condensador y con las válvulas Kingston abiertas, sirven para inundar el buque y producir su hundimiento. La bomba de aire, empero, situada inmediatamente abajo del condensador, es accionada por un vástago acoplado directamente al émbolo de la máquina principal. Termina diciendo que el vapor condensado produce agua dulce que suple las pérdidas de agua de

alimentación de las calderas, almacenada en los dobles fondos, a medida que se consume. Hay también, una bomba auxiliar para uso general. Hace notar que no se cuenta con máquina auxiliar generadora de energía eléctrica, y por eso el alumbrado en el buque es con lámparas a kerosene.

El Oficial Guía manifiesta que las máquinas fueron construidas por Laird Brothers como consta en el CONTRATO, en el *Libro de Presupuestos N° 2* y en el *Libro de Contratos N° 2*, y que en las pruebas en la milla medida trabajaron muy bien, generando las calderas abundante vapor⁶⁶.

(N.A.- En su *Memoria* de 1878, Grau anota que la máquina principal fue fabricada por Laird. Por otro lado, Wood, en su trabajo sobre el *Huáscar* comenta que las máquinas son Maudslay, inglesas, lo que podría originar confusión acerca de quien fue su fabricante. Recurriendo principalmente a la obra de Parkes y examinando el período de 1859-1868, es decir la década durante la cual se construyó la máquina del *Huáscar*, se nota que no era costumbre que el constructor del buque fuese también el fabricante de la máquina. El astillero Napier, sin embargo, fue el primero en hacerlo con el buque inglés *Héctor*, al que le instaló máquinas Maudslay. Luego, Laird hace lo mismo cuando construye el *Scorpion* y el *Wivern*. Este astillero construyó muchos buques para otros países y es probable que también les fabricase sus máquinas, como ocurrió con los buques que se acaban de citar y, también, las del *Huáscar*. Las máquinas para los dos primeros fueron horizontales de acción directa, y la del *Huáscar* de biela invertida. De los 28 buques analizados en la década arriba citada, que aparecen en el libro de Parkes, 11 fueron equipados con máquinas fabricadas por Maudslay, es decir, el 39%, convirtiéndose así en el principal proveedor de la marina inglesa para los buques tratados en ese libro, y uno con máquina de biela invertida modelo Maudslay, pero fabricada por Napier. De esas 11 máquinas, seis o sea el 21%, fueron del tipo de biela invertida, no habiendo ningún otro fabricante de este tipo de máquina, excepto Napier como queda dicho. Le siguió Penn con un 29%, cuya máquina de tronco, según Parkes, era la mejor. Como Salcedo no firmó contrato con Maudslay sino con Laird, se concluye que este fue otro caso en que el astillero, además de construir el buque, también fabricó la máquina, que en esta ocasión fue similar a la de biela invertida que fabricaba Maudslay. El CONTRATO contiene todas las especificaciones para la fabricación de la máquina. El *Libro de Presupuestos N° 2* de Laird consigna que "las máquinas de 300 HP, incluido repuestos, cuestan 14,250 £"⁶⁷, pero sin llegar a decir que sean Maudslay ni que se le abonaran regalías, como si fue el caso con Cowper Coles, a quien si se las abonaron por el trípode del trinquete y la torre de artillería. A pesar del tremendo castigo de artillería que recibiría el *Huáscar* en Angamos, es notable constatar como es que la máquina principal, bombas y calderas, con excepción de una, resultasen sin averías. Una granada que penetrara en el Departamento de Máquinas, privaría de la vida a varios tripulantes extranjeros de un velero capturado que allí se encontraban).

Estando aún en el Departamento de Máquinas, el Oficial Guía aprovecha para hacer notar que al centro hay una escotilla con candeleros de hierro y cadena, a los alojamientos en todo su perímetro, y luego se refiere a la hélice como sigue.

3.12. HELICE

El eje cigüeñal, de 15'6" de longitud acciona, mediante un eje de cola, una hélice que, según el CONTRATO, es de hierro colado, con una bocina de *Lygnum-Vitae*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

o guayacán, en el codaste proel. La hélice es de cuatro palas o aspas, como también se las llaman. Su diámetro es de 14'09"(177") con un paso de 17'09"(213")⁶⁸. A pesar de ser un buque mixto, dice el Oficial Guía, la hélice es fija a diferencia de aquellas de otros buques de la escuadra peruana que la tienen rebatible o de izar, para disminuir la resistencia que presentan cuando se navega a la vela. Las palas son móviles, no porque sean de paso variable, sino porque no conforman un único cuerpo, de fundición integral con el núcleo o cubo de la hélice. Así, pues, las palas están fijadas al núcleo mediante una brida con pernos, y esto es así, en este tipo de hélice, para permitir la reposición de alguna pala en caso de que se rompa o pierda por acción de la resistencia al navegar a la vela, o cualquier otra causa.

(N.A.- Para darse una idea de lo que significaba operar hélices rebatibles, como podría haber sido el caso de la *Independencia*, el comentario de Parkes hace ver, al referirse a la hélice rebatible del H.M.S. *Warrior*, que se necesitaban 600 hombres de los 707 que tenía de dotación, para izarla. Otra forma de reducir la resistencia de la hélice era desconectándola del eje de cola, pero ninguno de los buques peruanos de esa época contó con esa posibilidad. El aspecto de la reposición de palas perdidas y el cambio a una hélice sólida de bronce de tres aspas, se ve en la Tercera Parte de este capítulo).

Estando aún en el Departamento de Maquinas, el Oficial Guía hace notar al Sr. Ciudadano la existencia de varios instrumentos tales como: telégrafo de mando en comunicación con el puente, contador de revoluciones de la máquina, péndulo [clinómetro] para medir la escora del buque, e Indicador de Diagramas Richard.

Igualmente, la existencia de varias máquinas-herramientas como: un torno William Muir con todos sus implementos, dos tornillos de banco grandes, yunque, fragua, y herramientas de mano surtidas, entre ellas cautines para soldar. También 8 tubos con pitones para arrojar agua y un inyector. Finalmente, le hace notar la existencia de repuestos [según INVENTARIO] como: émbolo, tapa de cilindro, vástagos de bielas, cruceta, tubos de caldera, parrillas para hornillas, válvulas, etc., etc.

Terminada la visita al Departamento de Máquinas, la comitiva sigue hacia proa por un pasadizo con enjaretado, al Departamento de Calderas, en donde el Oficial Guía, explica lo que sigue.

3.13. CALDERAS

Las calderas del buque son dos, del tipo tubular, rectangulares, cada una con 448 tubos colocados sobre 14 hornillas, ubicadas una a cada lado del buque, con los fogones al medio dándose frente y con sus respectivas válvulas de seguridad. La presión de trabajo es de 20 libras por pulgada cuadrada, pero pueden resistir una prueba hidráulica de hasta 40 libras. Las válvulas de seguridad están reguladas a 25 libras. La superficie de parrillas es de 225 pies cuadrados, la de calefacción es de 6,000 pies cuadrados. La única máquina auxiliar del buque, dice el Oficial Guía, está ubicada en este departamento, y es aquella que sirve para alimentar de agua a las calderas en puerto, independientemente de la máquina principal, y que sirve también para achicar sentinas.

(N.A.- Según la investigación anteriormente anotada, sobre 28 buques ingleses en la década de 1859-1868, consignados en el libro de Parkes, el 46% de las calderas de esos buques trabajaban con presión de 20 libras por pulgada

cuadrada, que era lo común en esos días; dos eran de 30 libras, variando el resto entre esos límites, pero con tendencia a aumentar. Por ello, la presión de calderas del *Huáscar*, era la normal que correspondía a la época en que se las construyó. Otras dimensiones de las calderas aparecen en el PETIPIE. El cambio de las calderas se ve en la Tercera Parte de este capítulo).

Al comentar la capacidad de las carboneras, el Oficial Guía menciona que es de 300 toneladas, suficientes para los días de navegación y las velocidades a que se hizo referencia en la Cámara de Oficiales al describir el buque.

(N.A.- Como dato interesante, Parkes cita en su obra que el *Wivern* tenía una capacidad de carbón anormalmente alta, o sea 1/8, obtenida de la relación capacidad de carboneras/desplazamiento del buque, lo que le proporcionaba largos períodos de operación. El *Huáscar* tiene $300/1745=0.172$, por lo que puede considerársele como un buque con gran autonomía en materia de combustible, siempre que usara el carbón inglés de Welsh o de Cardiff de buena calidad. Lamentablemente, no se ha podido encontrar información sobre la situación exacta de las carboneras, pero según el INVENTARIO, por lo menos dos están en el Departamento de Calderas. Para el embarque de carbón, había en la cubierta superior una escotilla con brazola de hierro y seis bocas circulares de carboneras, como se menciona en otra parte de esta descripción. El INVENTARIO consigna 4 calderas tubulares en lugar de 2, pero ello es porque ya se había realizado su cambio, que se ve en la Tercera Parte de este capítulo. El PETIPIE consigna 300 toneladas de carbón en carboneras).

Terminada la visita al Departamento de Calderas, el Sr. Ciudadano es conducido a la cubierta superior, en donde el Oficial Guía le comenta que ha dejado para lo último la descripción del medio alterno de propulsión del buque, su velamen, que explica como sigue.

3.14. ARBOLADURA

El CONTRATO, dice el Oficial Guía, no da sino unos pocos datos de conformación del velamen y dimensiones de la arboladura, que no resultan representativas de como es a cabalidad. Los palos machos son de hierro tubular y los demás de madera. El trinquete tiene, desde la fogonadura en cubierta hasta la cachola 42' aproximadamente, y el mayor 45'. Su aparejo es de bergantín, es decir, dos palos con cruzamen, con obenques, burdas y estays de alambre galvanizado. El trinquete, que ha sido construido según la patente del capitán de navío inglés Cowper Coles, pero con modificaciones evidentes al comparársele con la patente, permite su desmontaje como ya se ha explicado. Cada una de las piernas del trípode es de hierro tubular de 48' de largo.

(N.A.- El trípode, sin embargo, no llega a sustituir con eficacia a la tabla de jarcia. En el mayor está, también, el pico del pabellón soportado por una driza de cadena. En el combate de Iquique, el 21 de mayo de 1879, perdería la vida al pie del Pabellón en cubierta, el teniente segundo graduado, don Jorge Velarde).

Comenta el Oficial Guía que al iniciar la exposición mostró un dibujo de la silueta del buque con su velamen. Al respecto, aclara, que los palos, vergas y velas mostradas son aquellas a las que se refieren los datos de superficie del velamen y centro vélico, que aparecen en los datos del astillero Laird en la Primera Parte de este capítulo. Hay,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

sin embargo, otras velas, como: de ala, rastreras, de estay y escandalosas, que normalmente no se toman en consideración para los fines antes citados. Las velas que aparecen en el dibujo son:

- Petifoque, foque y trinquetilla.
- Trinquete, velacho, juanete de proa y cangreja de trinquete.
- Mayor, gavia, juanete de mayor y cangreja de mayor.

(N.A.- El PETIPIE es bastante detallado y cabal, ofreciendo la relación de todos los elementos de la arboladura y sus dimensiones. Como está fechado 1868, se estima sea el que mejor describe la arboladura instalada en 1865, ya que posteriormente en el Perú, experimentaría variaciones, como muestra una comparación con la arboladura del INVENTARIO de 1876. Conviene aclarar que, en la relación del PETIPIE, no se menciona que el palo trinquete esté sostenido por un trípode de hierro de 48' de largo, desde la cubierta al cuello del palo por la cara de popa, lo que si se consigna en el INVENTARIO. En estribor, sobre el casco, hay un tangón a la altura del trinquete, para el amarre de las embarcaciones menores. Los Estados Generales del buque indican que a 1879 el velamen del buque estaba en mal estado. Sin embargo, como se ve en el tomo X, al tratar de la rebelión del *Huáscar* en 1877, al zarpar del Callao lo hizo usando sólo el foque y el trinquete. No se ha encontrado registros de las velocidades obtenidas al navegar a la vela).

4. TERMINO DE LA VISITA

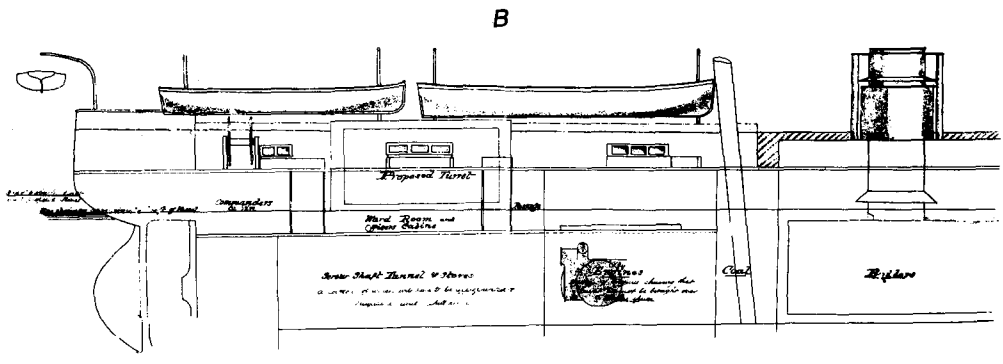
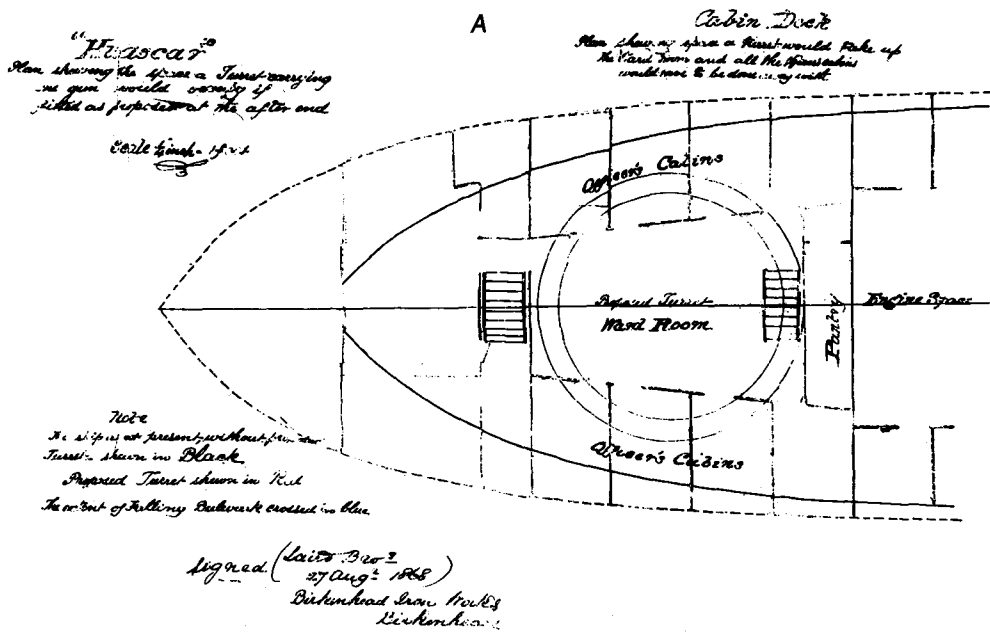
Concluida la visita y recorrido del *Huáscar*, que duró casi 3 horas, el Sr. Ciudadano agradece al Oficial Guía las explicaciones y, en el portalón de estribor, se despide del comandante del buque, embarcándose en la falúa de 12 remos que lo habrá de conducir a tierra, deseándole un viaje feliz y buen viento al Pacífico, en donde es esperado con ansiedad para desafiar al poder naval español en nuestra costas. Nadie imaginaba que 128 años después, seguiría a flote.

C. TERCERA PARTE - PROYECTOS, ALTERACIONES, MODIFICACIONES, AVERIAS Y OTROS

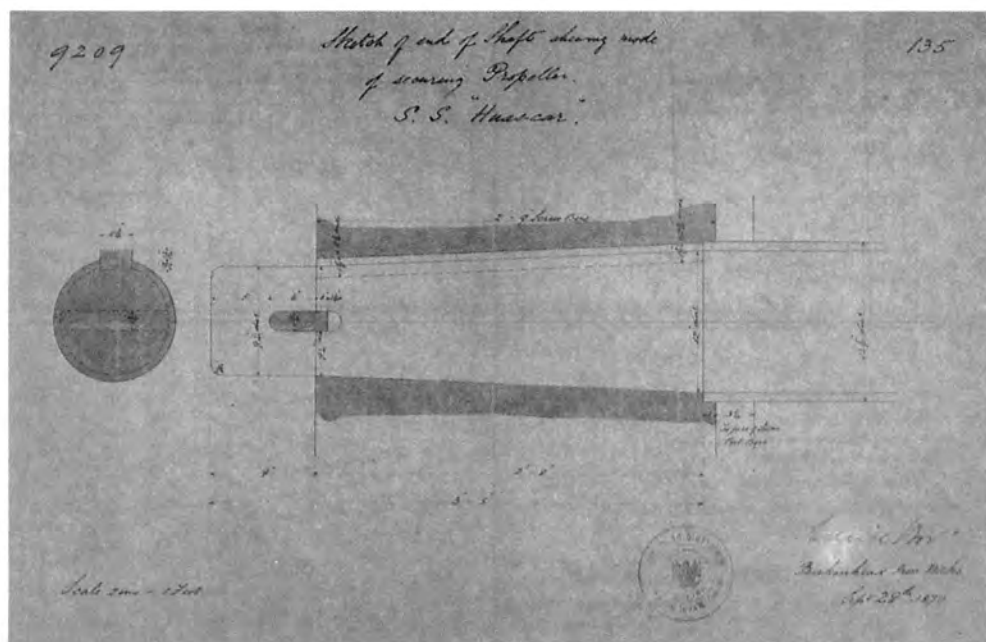
1. PROYECTOS

1.1. NUEVA TORRE DE ARTILLERIA

En mayo de 1868, el Supremo Gobierno envía a Europa, en comisión, al ingeniero inglés don Daniel Clark, Director de la Factoría de Iquitos, para que indagase y gestionase, entre varias cosas, la posibilidad de colocar en el monitor *Huáscar*, otra torre de artillería. El citado ingeniero remitió, al Inspector de Máquinas en el Callao, don Samuel Cock, la opinión del astillero Laird sobre la consulta, así como los planos con vistas a tal modificación, de los que sólo se ha podido ubicar aquel que muestra el espacio que ocuparía una torre extra en la popa, y que aparece marcado con el Nº 266 en el Archivo Histórico de Marina⁶⁹.



Croquis del proyecto en 1868, para la instalación de una segunda torre de artillería con un cañón en la popa, preparado por Laird Brothers A) Vista de plano, que permite apreciar que su instalación ocuparía el espacio de alojamiento de oficiales. B) Vista de perfil en la que se aprecia la ubicación de la torre proyectada. Nótese que la rueda de gobierno estaba a proa de la toldilla y libre. (Reproducida de: Legajo del *Huáscar*, 1868, plano 266, Archivo Histórico de Marina).



Croquis preparado por el astillero Laird Brothers, que muestra el extremo del eje de cola y la forma de asegurar la nueva hélice de bronce de tres palas para el *Huáscar*, cuyo diseño le fuera solicitado por el comandante del monitor, en julio de 1870, capitán de navío Miguel Grau. (Reproducida de: Monitor *Huáscar*, 1871, doc. 1, Archivo Histórico de Marina).

Desde el primer momento, la opinión del astillero sobre la colocación de una segunda torre en el monitor, no fue favorable. Sin embargo, además de las razones que la sustentaban, presentó un proyecto alerno consistente en la adquisición de otro buque de unas 1,700 toneladas con dos torres y mayor blindaje, amén de otros adelantos desarrollados desde la construcción del *Huáscar*.

En relación al incremento de poder ofensivo, el astillero analizó las dos opciones siguientes:

1. Instalar una torre igual a la que tenía, lo que implicaba:
 - Agregar un gran peso adicional, torre y cañón muy cerca de la popa, alterando su asiento y reduciendo su andar y aptitud para navegar;
 - Reemplazar su arboladura actual por una más pequeña y reducir el número de embarcaciones, todo lo cual permitiría llevar, con seguridad, ese peso adicional;
 - Instalar la nueva torre a popa del mamparo del Departamento de Máquinas, esto es, atravesando la 2ª. Cámara, reduciendo la capacidad de alojamiento de oficiales, que es lo que muestra el plano N° 266 antes citado;
 - Colocar puntales para sostener la cubierta de entrepunte, reduciendo o eliminando espacios para habilitar una santabárbara y pañol de munición;
 - Eliminar las actuales amuradas fijas, reemplazándolas con falcas rebatibles, buscando otra ubicación para los botes;
 - Restringir el espacio para alojar al comandante y oficiales;
 - Cortar el buque por el centro y alargarlo entre 25 a 30 pies, para lo cual habría que sacar la máquina y calderas, a un elevado costo y, por último
 - Pagar 10,000 libras esterlinas por la torre con los dos cañones de a 300 lbs., sin que se pudiera tener una idea clara de lo que costaría alterar el buque.

2. Colocar una torre con un cañón de a 300 lbs.

Se argumentaban las mismas razones que para la opción anterior, excepto que el costo sería de 7,000 libras esterlinas.

Aparte de la documentación referida sobre este asunto, no se ha encontrado mayor información, lo que indica que la intención quedó descartada, pero se le menciona porque todo lo que concierna al *Huáscar*, siempre será interesante.

1.2. GUARDINES DEL SISTEMA DE GOBIERNO

En noviembre de 1869, el comandante del *Huáscar*, Miguel Grau, remitía un oficio al Mayor de Ordenes del Departamento⁷⁰, manifestándole la conveniencia, por mayor seguridad y economía, de utilizar guardines de cuero tejido en reemplazo de los guardines de cabo de 5 1/2" pulgadas que se rompían frecuentemente, lo cual podía ser causa de alguna avería en

las entradas a puerto. En efecto, hacía notar que ello era consecuencia de la tendencia que tenía el buque de caer sobre estribor, por lo que el timón trabajaba en sentido contrario continuamente. Procede aclarar, tratándose de buques de una sola hélice, que gira a la derecha, como en este caso, que la tendencia natural era precisamente la observada, y que tal cosa no se producía por la existencia del espolón, como algunos autores sostienen. Pedía, Grau, pues, a la Mayoría que hiciese conocer al Supremo Gobierno la urgente necesidad de adquirir un rollo del citado cabo de cuero tejido, de 14 cms. de circunferencia, de preferencia en Nantes o algún otro puerto de Francia, pues el artículo no se conseguía en el Perú. Por otro lado, conviene recordar que al tratar del sistema de gobierno, se mencionó que los guardines eran de cadena, según aparece en el Inventario, y no de cabo como se menciona en aquel oficio.

El pedido fue aprobado por el Ministro de Guerra y Marina, quien requirió al Ministro de Relaciones Exteriores encargase a la Legación en Francia, la compra del cabo de cuero. Para abril de 1870, el material había llegado al Callao. Sin embargo, en mayo de 1876 el comandante del *Huáscar* informaba al Mayor de Ordenes que los guardines de cuero nuevos llegados de Europa, no eran aparentes para el buque⁷¹. De los informes sobre las diversas fallas del sistema de gobierno del *Huáscar*, en los que se mencionan guardines de cadena, se puede llegar a la conclusión de que por lo menos hasta abril de 1879, en el sistema de gobierno del buque no se emplearon guardines de cuero.

2. ALTERACIONES

2.1. EL CAMBIO DE LA HELICE

En la Segunda Parte de este capítulo, se ha dado una descripción de la hélice original muy distinta, por supuesto, a la que tendría cuando dejó de pertenecer al Perú. A estar por la documentación existente, los problemas del buque, en cuanto a la hélice se refiere, comenzaron desde temprano. En efecto, durante la etapa de Cabo Verde a Río de Janeiro, en el viaje inicial al Pacífico, la hélice perdió una de sus cuatro palas. Al respecto el comandante Salcedo decía: “En esta travesía se entorpeció la maquinaria de este buque, por la falta de una pala en el tornillo [leáse hélice o mariposa], y sin embargo, andaba con la otra de 7 1/2 a 8 millas”⁷². La expresión “con la otra”, podría atribuirse a un error de expresión en vez de “las otras”. Lo cierto es que tal pérdida produjo un desbalance en la hélice que influyó en el rendimiento de la máquina, como se aprecia por la velocidad.

En Río de Janeiro, el *Huáscar* permaneció en el dique seco durante cuatro días reparando averías, pero no hay registro de que se le instalara una de las palas de repuesto. Luego de su llegada al Pacífico, el *Huáscar* y la *Independencia* se incorporaron a la Escuadra Aliada en San Carlos, Chile, y finalmente arribaron a Valparaíso el 16 de junio de 1866.

Poco después, el norteamericano J.R. Tucker, con el grado de contralmirante de la Armada del Perú, asume la segunda comandancia de esa fuerza. Este jefe, ante algunas probables operaciones del *Huáscar* en el extranjero, presumiblemente contra las posesiones de España en las Filipinas o en las Antillas, como relata Romero⁷³, consideró conveniente solicitar autorización para que dicho buque ingresara al dique seco de Valparaíso y se le retirasen dos palas de la hélice. El pedido de Tucker haría suponer que en Río de Janeiro se había restituido la que se perdiera en la travesía del Atlántico, quedando en consecuencia, con dos palas al retirársele dos según pedido de Tucker. Sea como fuere, el hecho es que este jefe opinaba, que dejar la hélice del *Huáscar* con dos palas, era absolutamente necesario para mejorar el andar navegando a la vela⁷⁴. Concedida la autorización solicitada, el buque ingresa al dique en Valparaíso y su hélice queda con dos palas. No hay registro de este hecho, pero se deduce que así fue, pues en un informe que rinde el Superintendente de la Factoría Naval de Bellavista al Comandante General de Marina sobre la serie de hechos que rodean a esta hélice dice, en uno de los párrafos, que tanto el Director de Obras y Maestro de Dibujo “recuerdan que cuando entró el *Huáscar* al dique de Valparaíso se le quitó una de las cuatro aspas [o palas] con que funcionaba su hélice y dio por resultado mejor andar”⁷⁵. De lo anterior, a veces contradictorio, se desprende que, efectivamente, el buque quedó con dos palas en su hélice, pues el informe del Superintendente, ya citado, refiere que esos dos personajes de la Factoría recuerdan, también, la orden que se diera para tomar un modelo de la hélice con dos palas, a objeto de fabricar una, pero que tal cosa quedó trunca al producirse en 1868 el cambio de gobierno.

En otra parte de este Tomo, se ha tratado sobre la transición entre la vela y el vapor, período durante el cual mientras no se afianzó este último, lo común era el buque mixto, con sistemas de desconexión o izamiento de la hélice, a fin de reducir al mínimo o eliminar la resistencia que ofrecía sólo al navegar a la vela. Así, se decía, que una hélice fija de cuatro palas, retarda el movimiento del buque cuando navega a vela. Este era el caso del *Huáscar*. Ahora bien, se decía también, que si una hélice fija de dos palas se la coloca de manera que ambas estén verticales y alineadas con el codaste, se obtenía un pequeño aumento de velocidad, con el inconveniente de una mayor vibración que, aunque deseable de eliminarse, era

inmaterial frente a tantas ventajas que se ganaban⁷⁶. Esta sería la nueva situación de la hélice del *Huáscar*, al dejársele en Valparaíso con sólo dos palas. Por otro lado, también se decía, que el peso de una hélice fija de cuatro palas era $1/3$ mayor que una de dos palas, lo que hacía que un buque retrocediera marcadamente con mar gruesa. Es, en efecto, un gran estorbo en toda ocasión. Todo esto lo mencionaba Bennet al referirse a un informe, en 1871, del almirante norteamericano Porter, quien a su vez se refería a una Orden General Nº. 131 de 18 de junio de 1869, disponiendo que “todos los oficiales debían ser cuidadosos en el consumo de carbón y usar sus velas en toda ocasión en que no hubiere urgencia en la navegación”⁷⁷. Al navegar a vapor con una hélice de dos palas, sin embargo, se producía una marcada pérdida de velocidad con más consumo de vapor, debido al mayor porcentaje de deslizamiento, visto que la hélice de dos palas tiene una área insuficiente, reduciéndose la eficiencia del buque. Así, pues, mientras que la hélice de dos palas contribuía a una mayor velocidad navegando a la vela, al navegar a vapor se producía, en cambio, una reducción en la eficiencia. El hecho es que con 4, 3 ó 2 palas, el *Huáscar* nunca más alcanzó la velocidad de 12.27 nudos lograda en las pruebas en Inglaterra, pues de acuerdo a lo consignado en la mayoría de informes y obras históricas, no pasó de 10/11 nudos.

En diciembre de 1866, ante un requerimiento de la Dirección de Marina, la Factoría de Bellavista confeccionó un modelo de hélice de dos palas a fabricarse en ese establecimiento, empleando como material el bronce de una hélice que había sido de la fragata *Amazonas*. La construcción no se llevó a cabo, por razón de cambios en el gobierno, con el agregado de que el bronce, disponible en un comienzo, se usó para otros trabajos⁷⁸. La Factoría, en cambio, fabricó dos palas de hierro que fueron entregadas al *Huáscar* en diciembre de 1867, cuando aún estaba en Chile. Además, el Superintendente daba cuenta que en julio de 1868, surgió una nueva opinión, del Comandante General de Marina, para que la nueva hélice ya no tuviese dos aspas, sino tres, pues así se había acordado con el comandante del buque. Como ello no se ordenara por escrito, la Factoría no alteró el modelo de dos palas. Finalmente, el Superintendente hacía notar el efecto de la acción galvánica al instalarse una hélice de bronce en un casco de hierro, el deterioro que tal acción conllevaba hacía conveniente, también, definir si sería de dos o de tres palas.

¿Qué lleva al Comandante General de Marina a opinar sobre la hélice de tres palas? En realidad la iniciativa partió del comandante del *Huáscar*, Miguel Grau, quien luego de asumir el comando del buque eleva, en febrero de 1868, un oficio al Mayor de Ordenes del Departamento, en el que le manifiesta haberse enterado, informalmente, que se estaba por fabricar una

hélice de bronce y sugería se hiciera de tres palas, pues “así se asegura su constante inmersión en el agua en mar gruesa... que las 2 aspas sólo se usan cuando las máquinas son auxiliares, aligeran los pesos de la parte de popa y el poder levantar la hélice, pero, no hallándose este buque en esas circunstancias sería mejor darle todas las ventajas posibles para mejorar su movimiento a máquina, como que este es su principal y más importante motor, lo que sin duda, se conseguirá con tres aspas que mantienen siempre, constante y no interrumpida, la rotación de aquel cuerpo en el agua, evitando que salga de ella en caso de fuertes cabezadas y dando más uniformidad al movimiento regular del buque”⁷⁹.

En diciembre del mismo año, al no haberse construido la hélice de bronce, a pesar del tiempo transcurrido desde diciembre de 1867, Grau solicita que se fabriquen “dos palas de fierro para tener de repuesto en caso de que se averiase alguna de las que están en uso como ha sucedido con las cuatro que se han destruido”⁸⁰. Transcurre 1868 con una serie de comunicaciones sobre la fabricación de la hélice, la cual no se materializa, principalmente, por no suministrársele a la Factoría el material necesario.

En 1870, el *Huáscar* es enviado a Valparaíso para escoltar a un bergantín francés, en su viaje desde ese puerto al Callao, transportando armas para el Gobierno. En circunstancias que navegaba a media fuerza, se rompe una de las dos palas de la hélice, lo que “se notó, dice Grau, por el rápido e irregular movimiento que la falta de esa imprimió en la máquina”, pero llegando al Callao sin novedad el 26 de julio⁸¹.

A causa de esta avería, Grau insiste en el tema de la fabricación de una hélice, y que se le coloquen entre tanto, las palas de repuesto. Así sucede, en efecto, pues en agosto de ese mismo año, el *Huáscar* ingresa al dique y se le colocan tres palas de hierro, con lo cual la hélice queda en su condición original, con cuatro palas. No faltó, tampoco, una nueva disposición del Supremo Gobierno para que por la Factoría de Bellavista se tomaran dimensiones y se confeccionara un nuevo modelo para una hélice de bronce, fija, de tres palas, acción que no se pudo llevar a cabo debido a las dificultades que se presentaron para desconectar el eje y la mayor estadía en el dique que ello significaba.

Ante tantos inconvenientes, Grau toma la iniciativa y solicita al astillero constructor del buque, Laird Hnos. de Inglaterra, la confección de un plano con las dimensiones necesarias para la fabricación de la hélice respectiva en la Factoría de Bellavista. Recibidos los planos, Grau los remite por la vía reglamentaria, sugiriendo al mismo tiempo la conveniencia de que “la mencionada (hélice) se mande construir a Inglaterra en la factoría de dichos señores Laird Hnos., pues a mi juicio se obtendría así una obra mas oportunamente y con más perfección y economía”⁸². Tramitado el oficio por el

comandante General de Marina, dispuso el Ministro que el Superintendente de la Factoría se pronunciara acerca de tal proposición, lo que en efecto hizo informando que la Factoría no estaba equipada para confeccionar una hélice de tal magnitud, hecho que contrasta pues en los primeros años en que se le encargara su fabricación, jamás manifestó la falta de equipo para hacerlo. De todo ello resultó que el Ministro de Guerra y Marina dispuso se oficiase al Ministro del Perú en Inglaterra para que contratase con Laird la fabricación de la hélice⁸³, como en efecto se hizo, cumpliéndose realmente lo que había opinado Grau en cuanto a que su construcción sería mas rápida, como se desprende de una comunicación del Ministro en Londres⁸⁴, informando que la hélice había sido embarcada en el vapor *Cusco*, junto con las instrucciones del constructor para su instalación. El costo CIF/Callao de la hélice fue de 927 libras esterlinas 3 chelines⁸⁵.

De la documentación existente se desprende que al terminar 1872 aún no se había efectuado el cambio de la hélice y, mas bien, el buque se había pasado casi todo el semestre en comisión en el sur peruano y en el litoral boliviano, a raíz del movimiento subversivo generado por Quevedo, que se trata en otra parte de este Tomo. Recién en febrero de 1873, cuando el *Huáscar* está próximo a ingresar al dique para limpiar sus fondos, Grau solicita que en la oportunidad se cambie la hélice y se tomen las medidas preventivas para que ello se materialize. El cambio no se concretó, pues el buque no ingresó al dique. Mas bien, al poco tiempo, fue enviado al sur nuevamente. Estando ya en Iquique, Grau insiste en la necesidad de subsanar en dique los trabajos pendientes, lo que merece el trámite favorable del Comandante General de Marina, quien reitera que el cambio de hélice esta pendiente desde el 26 de agosto de 1872, fecha en que llegara efectivamente al Callao, pero en el vapor *Lusitania*, recomendando que el cambio se llevase a cabo una vez terminada la comisión del monitor al sur, o bien que se le relevara de ella. Obviamente, el Ministro decidió que el ingreso a dique se postergara hasta que se diera término a la comisión⁸⁶, lo que recién ocurriría el 3 de setiembre de 1873.

La siguiente noticia sobre la hélice aparece en una comunicación que el Ministro de Guerra y Marina dirige al Comisionado Naval en Londres encargado de la construcción de las cañoneras, capitán de navío Alejandro G. Muñoz, para que reclame ante la casa Laird, al haber resultado la hélice demasiado grande, debido a una negligencia de dicha compañía⁸⁷. El 8 de diciembre Laird acusa recibo del reclamo interpuesto, pero insiste en que a pesar de las diferencias observadas, la hélice puede instalarse eficientemente siguiendo las instrucciones que presenta y, además, considera que no será necesaria una nueva hélice⁸⁸.

Transcurre 1874 sin que hayan noticias respecto a la hélice. En febrero de 1875 el *Huáscar* entra al dique para limpiar sus fondos, pero no hay referencias sobre la hélice. Recién en marzo de 1876, Grau, luego de reasumir el comando del buque, da cuenta que estando por terminarse la instalación de las nuevas calderas y que “debiendo entrar al dique a limpiar sus fondos y a colocar la nueva hélice como complemento de la terminación de la obra”, solicita al Comandante General determine la fecha en que debía concluirse con tal operación⁸⁹.

Cabe suponer que, efectivamente, en esos días de marzo es cuando se materializa el tantas veces diferido cambio de hélice, luego de transcurridos casi “ocho años” desde que se tomara la decisión, y debe haber sido así pues en el Inventario de agosto de 1876, figura que el monitor tiene hélice de bronce, de tres palas, y que en el Arsenal hay depositada una hélice de hierro de cuatro palas.

2.2. EL CAMBIO DE LAS CALDERAS

En la Segunda Parte de este capítulo, se ha dado una breve descripción de las calderas originales del *Huáscar*. A estar por la documentación existente, los problemas del buque en relación a las calderas comenzaron a presentarse en 1871, cuando se decreta el desarme de la Escuadra, particularmente con los tubos que requerían reparación y, a veces, por no ser atendido el pedido oportunamente, limitando el alistamiento del buque para operar.

El estado de las calderas continuó deteriorándose al punto que en 1873, el comandante del buque, Miguel Grau, planteaba a la Mayoría de Ordenes del Departamento, la necesidad de su cambio, pues tanto por las informaciones del Primer Ingeniero, como por las veces que habían sido reconocidas, el tiempo máximo que se apreciaba habrían de durar sería de un año, pasado el cual habría que repararlas continuamente⁹⁰. El deterioro, decía Grau, no sólo se manifiesta en los tubos y estays, sino que además se “ha adelgazado mucho el fierro de las hornillas por lo que hay que reforzarlas para que soporten la presión de vapor, habiendo tenido que disminuir ésta 5 libras en las válvulas de seguridad”. El plazo de un año que mencionaba Grau era el que estimaba habría de tomar el adoptar la decisión de su cambio, tramitar la construcción en Europa, la fabricación misma y su transporte al Callao. Tramitado el pedido hasta las instancias superiores, recibió atención favorable y, es así como, el Ministro de Guerra y Marina ordena al Jefe de la Comisión de Construcción Naval en Londres, contrate la construcción de las nuevas calderas para el monitor *Huáscar*⁹¹.

Por otro lado, Grau sugería que las calderas se fabricaran en piezas para facilitar y reducir el costo de su transporte, para lo cual decía, se “pueden

contratar en Londres en la misma factoría donde se hayan individuos que se encarguen de esta operación” y, además, “el tener que destrozarse la cubierta de madera, trabajo que se dificulta más aún por la de fierro interior sobre la que esta asegurada la primera”. Esta sugerencia también fue atendida, disponiendo el Ministro que las nuevas calderas vinieran en piezas para facilitar su transporte⁹².

La intención inicial fue fabricar dos calderas iguales a las originales, pero en una comunicación del Jefe de la Comisión Naval en Londres, sugiere que sean cuatro, exponiendo una serie de razones, como “facilidad y menor costo del transporte; porque entrarán con más facilidad a su lugar sin romper mucho la cubierta y carboneras; porque el buque podrá navegar con la fuerza que se quiera con el número de calderas empleadas dando esto otra muy positiva economía y, finalmente, porque todo esto no disminuye el poder que se desea”⁹³.

En esa comunicación, el capitán de navío A.G. Muñoz, también sugería el cambio del condensador, lo cual no fue aceptado⁹⁴. Inicialmente tampoco se había aceptado el planteamiento de las cuatro calderas, pues el ministro en su respuesta manifestaba que, la “Junta de Ingenieros opina que para el porte del monitor basta con dos como las que tiene”. Después, sin embargo, se decide que sean cuatro como lo muestra una comunicación del Jefe de la Comisión acusando recibo de la resolución suprema aprobatoria del contrato celebrado con Laird para la fabricación de cuatro calderas armadas para el *Huáscar* y los repuestos respectivos, que importa un total de 2,300 libras esterlinas a ser pagadas en dos cuotas⁹⁵.

Iniciada, pues, la fabricación de las calderas el 3 de febrero de 1874, luego de haberse cumplido con el pago de la primera armada, el Jefe de la Comisión es requerido por el Ministro del Ramo a que plantee ante la casa Laird el asunto relacionado con la presión de trabajo de las calderas, tanto de las originales como de las nuevas, tema que recibiera diversas interpretaciones, no sólo por los protagonistas de la época, sino también más tarde por diversos autores. Con las explicaciones que siguen, se considera quede aclarado para el futuro.

En efecto, en la comunicación antes citada, el Ministro hacía referencia a oficios cursados por el Comandante General de Marina, por el Mayor de Ordenes del Departamento y por el comandante del *Huáscar*. Este último manifestaba, con relación a las especificaciones del contrato, que “ellas sólo podrían soportar 25 libras de presión, siendo así que las que actualmente tiene el monitor a pesar de su deterioro han funcionado en los últimos viajes con 27 1/2 libras y cuando nuevas lo hacían con más de 30 libras”⁹⁶. Agregaba, el ministro, que en caso de aceptarse la presión propuesta por Laird, el buque perdería una de sus principales condiciones marinerías reduciendo

(321)

300 horse power

No 295 Boilers for Steam Ram "Muzcar" 2nd Set
 Nominal H.P. 300 4 Boilers 1 Furnel (6' 3" diam^s)
 Working pressure 25 lbs per sq. inch Telescopic

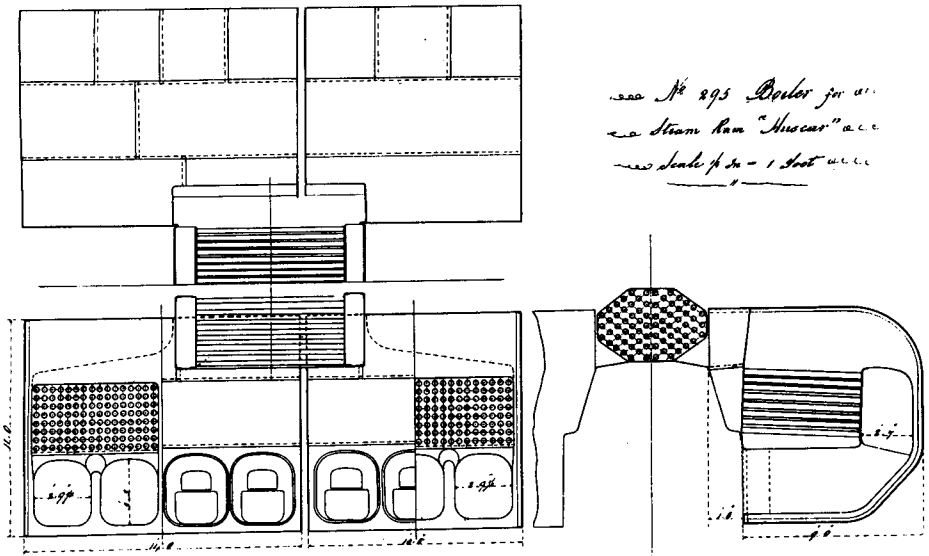
No of Furnaces	141
Width	2' 10"
Length (fire bars)	6' 0"
Area of Fire Grates	237' 7 5/8 sq feet

No of Tubes	596
Length	6' 0"
Diameter (ex ^t)	3 3/8"
Heating Surface of Tubes	11748 3/4 sq feet
----- Furnace 9'	1221
----- Total	5969

Sectional Area through Tubes	47' 6"
----- Furnel	30' 6"

Superheater

No of Tubes	76
Length	7' 6"
Diameter (ex ^t)	3"
Heating Surface of Tubes	11444 1/2 sq feet
----- Shell	410
----- Total	11854 1/2



Especificaciones y croquis para la fabricación en 1874 de
 cuatro calderas nuevas para el *Huáscar*. (Fuente:
 Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

su andar, por lo que sería conveniente adoptar, oportunamente, medidas para evitar ese defecto reforzando o aumentando los estays de las calderas, de estar ya construidas, para que soportaran una presión igual a la que tenían en 1865. Requería, el ministro a Muñoz, gestionara con la casa Laird la manera de remediar tal defecto. A los pocos días, nuevamente escribía el ministro a Londres, manifestando que también los maquinistas de la Escuadra (todos ingleses) y otras personas competentes opinaban que, de tener esas calderas resistencia sólo para 25 libras de presión, se “produciría una disminución muy notable en el andar del *Huáscar*, que las antiguas calderas de ese buque tenían una resistencia de 35 libras y las que ahora se construyen es necesario que tengan igual resistencia para que el buque conserve su andar ordinario, pues sería muy sensible que el mejor buque de nuestra escuadra perdiera su velocidad que es una de sus principales cualidades”⁹⁷.

Pero el tema no sólo fue de la preocupación del ministro, quien le expresaba al Comisionado que “S.E. el Presidente desea que Ud. arregle con los señores Laird las modificaciones que crea convenientes para obtener que las calderas... tengan la resistencia de las antiguas, haciendo VS por su parte, las concesiones que crea justas, como compensación a los trabajos y al material que tengan que emplear en las modificaciones que se les exige, y que incluso se cambien los estays de bronce por fierro”. En otra comunicación, el ministro reiteraba la opinión de los maquinistas de la Escuadra de que “si las calderas sólo resisten 25 libras, el *Huáscar* perderá una cuarta parte de su andar”⁹⁸.

El comandante Muñoz, que era un jefe dedicado y muy minucioso, como se podrá apreciar por su actuación durante la construcción de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*, había hecho intervenir, para las especificaciones del contrato de fabricación de las calderas, a los ingenieros ingleses Thomas Armstrong y John Gregory, que se encontraban en Londres contratados para las cañoneras, pero que anteriormente habían servido precisamente en el *Huáscar*. Así, pues, Muñoz les pidió una opinión sobre los comentarios venidos de Lima, tanto sobre el tema de las presiones como de los tubos y estays⁹⁹. La respuesta de Gregory¹⁰⁰, decía en resumen que:

1º.- En abril de 1869, él había reemplazado a Boyd como Primer ingeniero del *Huáscar*, oportunidad en la que las válvulas de seguridad estaban reguladas a 25 libras por pulgada cuadrada, conservándolas así durante casi dos años, y que el desgaste que observó en las placas de las hornillas, le llevó a colocar estays extras;

2º.- Consideró su obligación reducir la regulación de las válvulas de seguridad y así las dejó cuando se retiró del buque;

3º.- tenía en su poder copias de los diagramas de las pruebas iniciales en la mar en las que, como regla, la presión se levanta al máximo posible, alcanzando 24 1/2 libras por pulgada cuadrada;

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

4º.- Tenía muchos diagramas tomados por él durante su período y que la máxima presión lograda fue de 25 libras, pudiendo ser que ahora, los manómetros estuvieran descalibrados;

5º.- Opinaba que los estays de hierro eran preferibles a los de bronce, como también lo consideraba el Almirantazgo británico; y

6º.- Su experiencia en el *Huáscar* le recuerda los numerosos problemas que tuviera con los tubos estay de bronce siendo muy conocido que los de hierro son mucho mas resistentes cuando se les somete al calor.

Armstrong¹⁰¹, por su parte, decía, en resumen, que:

1º.- Antes de que comenzara la fabricación de las calderas era de la opinión de que fueran de mayor presión, pero que la había cambiado luego de leer la del fabricante, quien decía haberlas construido para trabajar a 25 libras;

2º.- Luego de funcionar ocho años, se debía reducir la presión de la máquina, pues el uso y abuso de las partes móviles y los esfuerzos a que había estado sometido el eje durante esos años, habían deteriorado todo el material usado en su fabricación; y,

3º.- Que era de práctica común que las mejores compañías de ingeniería de Inglaterra y el Almirantazgo inglés, también, usasen tubos estay de hierro en todas las clases de calderas, pues su resistencia y tenacidad eran superiores a los de bronce, siendo que el hierro aumenta su resistencia al calentarse en tanto que la de los de bronce disminuye. Además, que los de hierro se expanden uniformemente y, en cambio, los de bronce se expanden mucho más y produce una serie de inconvenientes y, finalmente, que la calidad del tubo de bronce se deteriora más por su alto contenido de zinc.

Por otro lado, la renombrada compañía constructora de máquinas, Penn and Sons, en respuesta a una consulta del comandante Muñoz referente al tema, le manifestaba que las "calderas de los buques de guerra usan tubos de bronce y tubos estay de hierro, y que en aquellas de los buques mercantes se emplean tubos estay de hierro, no habiendo usado jamás tubos estay de bronce"¹⁰².

Todos estos argumentos, remitidos al Ministro de Guerra y Marina por el comandante Muñoz¹⁰³, le permitieron demostrar que las primitivas calderas del *Huáscar* fueron construidas para 20 libras de presión por pulgada cuadrada, alcanzando durante la prueba 24 1/2 libras. Decía, también, Muñoz, que si el monitor hubiese navegado con presión de 27 1/2 libras, las calderas debieron haber reventado, o soplado el vapor por las válvulas de seguridad y que, por lo tanto, los maquinistas del Callao debieron verificar los pesos de esas válvulas, para convencerse de que estaban reguladas a menos de 25 libras de presión, siendo muy sensible que no lo hicieran, así como que tampoco se les ocurriera hacerlo a quienes integraron la junta. Muñoz agregaba, que las máquinas del *Huáscar* e *Independencia* eran de baja presión, y que las calderas del primero sólo soportaban 25 libras de presión, resultando extraño que pudieran resistir 35 libras, pues de fabricarlas Laird para esta presión saldría beneficiado con mayor suma de dinero,

lo cual no estaba ocurriendo. Por otro lado, decía, una presión tan elevada sería un peligro para máquinas que no habían sido fabricadas para esa presión. Sobre este tema, se lamentaba Muñoz, que los maquinistas en el Callao, antes de emitir la opinión que había desorientado a las autoridades del país, no hubiesen comprobado la calibración de los manómetros, ni la regulación de las válvulas de seguridad. Esta polémica epistolar sobre la presión de las calderas quizás pudo evitarse si Salcedo hubiera preparado un informe similar al que hiciera Aurelio García y García sobre la *Independencia*, y si se hubieran conservado los registros del buque, de la Comandancia General de Marina y del Ministerio de Guerra y Marina, sobre las plantas de ingeniería en general, y del monitor en particular.

En cuanto a los tubos estay de hierro, Muñoz fue, también, contundente al demostrar que los de hierro eran mejores, sugiriendo que la Junta de Maquinistas se constituyese en el *Huáscar* para comprobar que los estays de bronce de las calderas estaban en mal estado desde hacía tiempo, y que habían sido reforzados con barras y tuercas de fierro. Concluía Muñoz su comunicación al ministro, diciendo que “las calderas contratadas tienen la presión que les corresponde en concepto de poder de las máquinas y, por consiguiente, el *Huáscar*, lejos de perder en su andar un solo décimo de milla, tendrá posibilidades en sentido opuesto”.

Luego de este interesante intercambio de comunicaciones, el ministro aprobó las gestiones de Muñoz y fue así, como las calderas fueron construidas por Laird en número de cuatro y con las especificaciones contratadas, esto es, para una presión de 25 libras por pulgada cuadrada¹⁰⁴. En página adjunta se presentan las especificaciones de fabricación de Laird Brothers, así como un croquis de las nuevas calderas. En ella se aprecia que las cuatro calderas tenían una chimenea común, telescópica, de 6'03" de diámetro y un supercalentador.

A fines de enero de 1875, el comandante del *Huáscar* daba cuenta a la Mayoría de Ordenes del Departamento, haberse iniciado el proceso de extracción de las calderas y chimenea viejas, el mismo que habría de terminar seis meses después, en julio. En el intervalo, también se llevó a cabo el recorrido integral de la máquina, el primero que se practicaba en los 10 años transcurridos desde que fuera puesta en servicio.

Para noviembre de ese mismo año, llegaban al Callao las nuevas calderas y chimenea, procediéndose a su descarga en el plazo relativamente corto de nueve días útiles. Para marzo de 1876, el comandante del monitor, comunicaba a la Mayoría, que se estaba próximo a terminar con la instalación de los equipos venidos de Inglaterra, así como con el recorrido de la máquina, y que era necesario hacer dique para limpiar fondos y colocar

la nueva hélice, todo lo cual se llevó a efecto, pues a los pocos días, el mismo comandante solicitaba combustible y otros artículos para la máquina, a fin de llevar cabo la prueba de las nuevas calderas y quedar expedito el buque para el servicio activo¹⁰⁵. Cabe suponer que, en efecto, las pruebas se realizaron pero, lamentablemente, no hay registro de los resultados obtenidos ni de la fecha precisa en que se llevaron a cabo. Igualmente, que entre abril y agosto, el *Huáscar* debió haber practicado ejercicios doctrinales, uno de ellos de tiro con la artillería principal, lo que se infiere de una comunicación del nuevo comandante del buque, capitán de navío don Federico Alzamora, de 14 de agosto de 1876, en la que pide autorización para dirigirse a la isla de San Lorenzo a descargar los cañones que hace tres meses están cargados¹⁰⁶.

Así, pues, el proceso de cambio de calderas y de la chimenea telescópica del *Huáscar*, había tomado “tres años”, desde el planteamiento inicial en 1873 hasta la prueba de las nuevas en 1876, quedando conforme específica el Inventario: “Cuatro calderas tubulares, rectangulares, de hierro. Dos de ellas con cuatro hornillas cada una y las otras dos con tres hornillas cada una; presión 25 libras por pulgada cuadrada”, distribuidas dos a dos por banda dándose frente entre sí.

3. MODIFICACIONES

3.1. EN LA TODILLA

La modificación, realizada en 1877, consistió en la prolongación de la toldilla ocho pies hacia proa¹⁰⁷. De acuerdo a lo opinado por la Junta de Reconocimiento, tal modificación era innecesaria e inconveniente para el manejo de la rueda a mano del timón ubicada en esa zona. En efecto, la Junta expresaba que, “a consecuencia de la prolongación de la toldilla se ha corrido la rueda del timón 18 pulgadas a popa... pero esto ha aumentado los inconvenientes pues el timonel se halla alejado de la bitácora sin poder ver libremente el aparejo y los costados y sin libertad en sus movimientos por su estrecha posición”. Con esta modificación, la rueda de gobierno venía a quedar por debajo de la cubierta de la toldilla, tal como se describe en el Tomo X.

La percha, en la toldilla, sobre la cual se hallaba instalado el compás maestral o magistral, también fue suprimida como parte de la modificación. La Junta opinaba que tal percha era esencialmente importante “para tener un compás que garantiza la seguridad del rumbo”. Sobre todas las modificaciones introducidas en la toldilla, Grau se pronunciaría más tarde en el sentido de que las encontraba totalmente “inconvenientes para el servicio

interior del buque"¹⁰⁸, en coincidencia con lo informado por la Junta de Reconocimiento como queda arriba anotado.

4. AVERIAS

4.1. EN LA ARTILLERIA PRINCIPAL - CORREDERA

En la Segunda Parte de este Capítulo se ha explicado el sistema de corredera del montaje de la artillería principal, tipo Scott, y las ventajas que representaba para controlar el efecto de retroceso del cañón después de cada disparo.

En diciembre de 1872, el comandante del *Huáscar*, capitán de navío don Miguel Grau, informaba al Mayor de Ordenes del Departamento, que a consecuencia de los ejercicios de tiro realizados con la artillería principal del buque en la isla San Lorenzo, entre el 18 y 21 de diciembre, en que se dispararon 30 tiros a bomba, se había notado una pequeña rajadura en una de las correderas del cañón de estribor [derecho] de la torre, avería que era "menester reparar cuanto antes a fin de que no llegue a tomar mayores proporciones"¹⁰⁹ y, en consecuencia, solicitaba se dictasen las medidas necesarias para superarla. Como resultado de esta gestión, el Constructor Naval procedió al examen correspondiente dictaminando haber encontrado que la rajadura era longitudinal de mas o menos 4 pies de largo, lo cual inutilizaba el respectivo cañón, pero que se podía componer "con una plancha de bronce fundido que abrazando la parte de abajo y los costados empernándola de arriba abajo y transversándolo de ambos lados", dejaba muy fuerte a la corredera¹¹⁰.

Tramitado el asunto ante el Comandante General de Marina, dispuso éste que la Factoría tomara acción a fin de que un modelero efectuase las correspondientes medidas y que, en base a ellas, se formulase el pedido correspondiente¹¹¹, todo lo cual quedó cumplido al formular el Comandante del buque, el 4 de enero de 1873, el pedido por dos planchas de bronce fundido para reparar la corredera del cañón de estribor de la torre.

No hay registros respecto a la reparación misma de la corredera, pero cabe suponer que se ejecutó, pues de otra manera no se habría podido utilizar el citado cañón en los ejercicios de tiro que realizara en 1874 con la Escuadra de Evoluciones, ni en los combates de punta Pichalo y Pacocha en mayo de 1877. Sin embargo, el Inventario especifica que las correderas de los cañones de a 300 lbs. eran de madera y nuevas, como ya se ha mencionado.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

4.2. EN LA ARTILLERIA PRINCIPAL - RETENIDAS DE LOS CAÑONES

En la Segunda Parte de este capítulo, se ha hecho mención, también, al sistema de retenida de los cañones de la torre, que contribuye a su trincado y a sacarlos de batería. Al respecto, el comandante del *Huáscar*, en mayo de 1873, al elevar un pedido por diversos materiales, justificaba el ítem que se refería a las “cadenas de la cigüeña de retenida de los cañones de la torre”¹¹², que no se habían cambiado desde que el buque llegara de Europa. Igualmente, manifestaba que las cadenas de “izar las bombas de a 300 libras” se hallaban en tan mal estado, que era urgente restituirlas. No hay registros del cambio de las cadenas citadas, pero como se verá en el Tomo X al tratar del combate de Pacocha en 1877, precisamente sucedió que al fallar las cadenas de retenida, inutilizaron momentáneamente los cañones del monitor.

5. LOS PLANOS DEL HUASCAR

A lo largo de la lectura de este capítulo, así como de las obras de otros historiadores, se habrá podido apreciar que jamás se ha hecho mención a los planos originales de este buque, ni que tales planos existieran en el Archivo Histórico de Marina, o de algún otro país, razón por la cual muchas veces ha sido necesario recurrir a la imaginación, conocimiento profesional y otros procedimientos, para encontrar la justificación de algunos conceptos. El hecho, sin embargo, tiene la explicación que sigue:

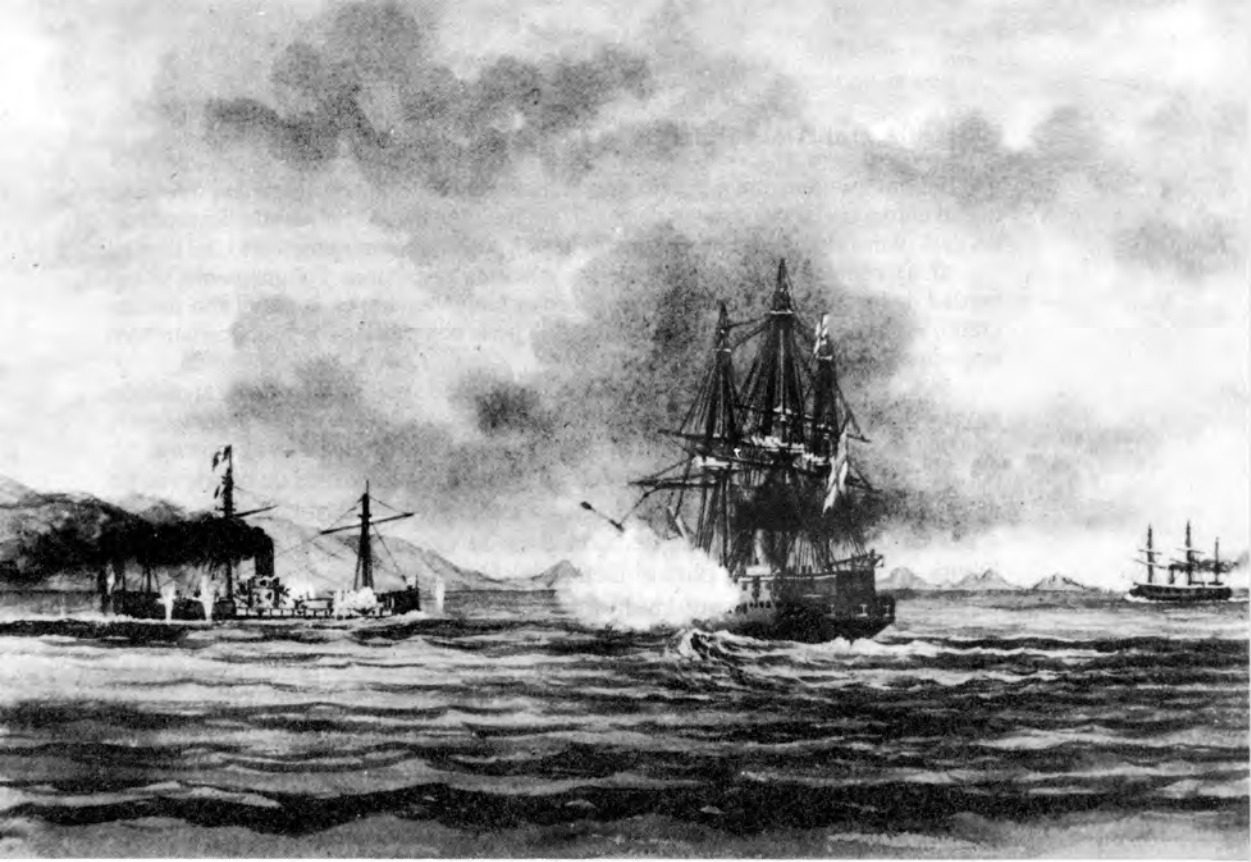
En julio de 1867, el Ministro de Guerra y Marina, ante un requerimiento del Comandante de la División Naval del Sur sobre la “indispensable necesidad de verificar un estudio prolijo del vapor a torreón *Huáscar*”, ordenaba por intermedio del Mayor de Ordenes del Departamento, que el capitán de corbeta don Gregorio Pérez entregase en el día “los planos ...que se trajo consigo al separarse de la Escuadra”, en vista de no tener derecho alguno para retenerlos arbitrariamente¹¹³.

El citado jefe dio respuesta de inmediato, explicando las razones que hicieran desaparecer la injusta acusación, y al respecto expresaba que:

“1º El plano del monitor *Huáscar*, que tengo conmigo de Valparaíso, es de propiedad particular de su primer maquinista Sr. Boyd, y como tal me fue entregado, cuando no habiendo en el Detall del buque plano alguno que suministrase datos a mi propio conocimiento... que he conservado esperando la oportunidad de entregarlo a su propio y particular dueño.

2º. [Sin mayor importancia]

3º. Para satisfacción del Ministerio del Ramo y vindicación mía, apelo al testimonio del Comandante General de la División Naval del Perú en las aguas de Chile, capitán de navío don Lizardo Montero, del capitán de corbeta don Marcelo Proaño,



Oleo del combate de Pacocha en el que se aprecia al *Huáscar* a la izquierda, el *Shab* al centro, y *Amethyst* a la derecha. Las 5 h. 35 m. p.m., fue la hora en que terminó el combate.
(Fuente: Album del Almirante R.N. Frederick Bedford en el Maritime Museum Greenwich-Londres.
Cortesía del Dr. Domingo Llerena).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

y al del que fue teniente segundo don Francisco Charún, quienes pueden informar, que al entregar el señor capitán de navío don José Ma. Salcedo el mando del monitor, no dejó plano alguno del buque que se llega a reclamar como propiedad del Estado.

4º. Declaro al Ministerio de Guerra y Marina respetuosa y dignamente, como verdad de los hechos que el monitor *Huáscar* fue entregado en julio del año pasado (1866) sin un solo plano del buque... como puede comprobarse revisando el archivo respectivo.

5º. Como el plano de propiedad del Sr. Boyd, es necesario al servicio de la división naval del Perú, me complace en ponerlo a disposición del Mayor de Ordenes, para que llegado a manos de su propio dueño, Sr. Boyd, se le dé el uso que convenga¹¹⁴.

La decisión del ministro respecto al plano fue, que antes de ser devuelto al Sr. Boyd, el dibujante de la Factoría de Bellavista dibujase tres copias, a ser distribuidas como sigue: una para la Comandancia General de la División Naval del Sur, para el Detall del *Huáscar*; otra para la Mayoría de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao y, otra para el archivo del Ministerio de Guerra y Marina. Lamentablemente, ninguna de las tres copias ha podido ser ubicada, lo cual unido a la falta de información técnica específica sobre sus instalaciones de ingeniería, artillería y casco, no ha coadyuvado a que en el siglo transcurrido, se haya difundido en el Perú como era el *Huáscar* cuando lo entregó el astillero, debiéndose añadir que el ministro Barreda en Londres, envió al Ministerio de Guerra y Marina, en su oportunidad planos originales, que parece jamás llegaron a su destino, o se extraviaron en Lima. La Primera y Segunda parte de este capítulo, han tratado pues, de contribuir a esa divulgación.

D. CUARTA PARTE - VIAJE DE INGLATERRA AL PACIFICO

Esta parte, como se dijera en la Introducción al capítulo, integra objetivamente en un croquis, los eventos principales desde la salida de Inglaterra en enero de 1866, del monitor *Huáscar*, la fragata blindada *Independencia* y el vapor *Thames*, hasta su llegada al Pacífico, en junio del mismo año, en base exclusivamente, sin comentarios, a los partes oficiales que los respectivos comandos cursaron, en su oportunidad, al Gobierno peruano, los mismos que fueron publicados en los periódicos que se indican en el croquis. No existen otras versiones oficiales del viaje.

Ambos buques llegaron al Callao en el verano de 1868. En el interim, la fragata hizo un viaje al Callao, pero el *Huáscar* ingresó en ese año, por primera vez, al puerto citado. El pueblo que lo recibió, jamás se imaginó que ese pequeño buque habría de cumplir tantas y variadas comisiones mientras enarbolase la enseña patria, haciéndolo merecedor del título de este capítulo: "El Glorioso Monitor *Huáscar*".

CROQUIS UNIFICADO DE LA RUTA SEGUIDA POR EL MONITOR HUASCAR Y LA FRAGATA BLINDADA INDEPENDENCIA, EN SU VIAJE INICIAL DESDE INGLATERRA AL PACIFICO, ENTRE EL 17 DE ENERO Y 15 DE JUNIO DE 1866, QUE FONDEAN EN VALPARAISO, CHILE

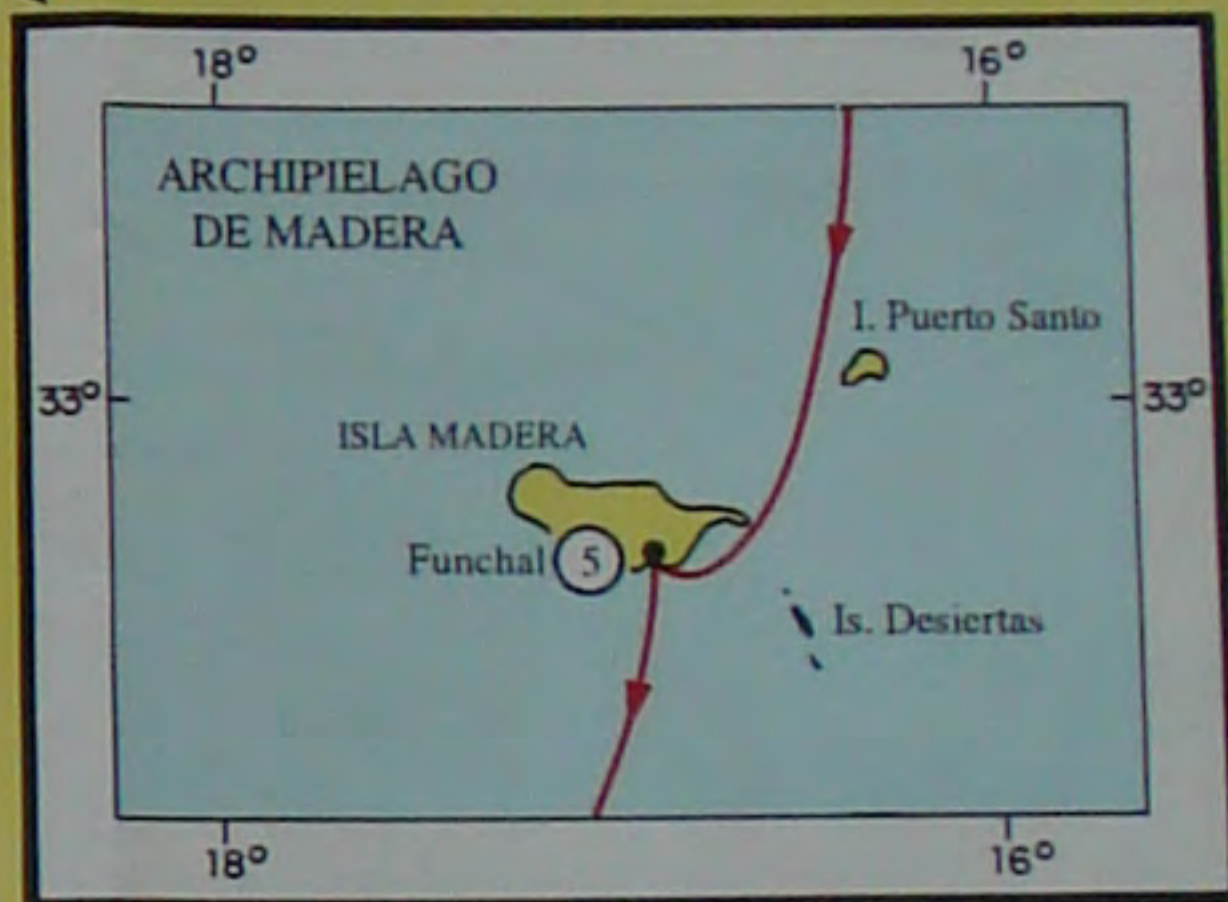
Zona probable en donde ocurrirían los eventos señalados
Límites de aproximados.

Recopilación según informes de sus Comandantes como sigue:

Huáscar. Capitán de Navío José M. Salcedo al Secretario de Estado en el Despacho de Guerra y Marina, junio 17, 1866 (apareció en *El Peruano* del 7 de julio de 1866 págs. 8 y 9).
Independencia. Capitán de Fragata Aurelio García y García al Secretario de Guerra y Marina del Perú, Valparaíso, agosto 3, 1866 (apareció en *El Comercio* de Lima, el 24 de setiembre de 1866).

LEYENDA

- 1) El 17 de enero de 1866, el *Huáscar* zarpa de Liverpool; el 18 recalca en Holyhead por mal tiempo, pero apesar de ello continúa su viaje el 20 hacia Brest, a donde arriba el 23. Se abastece de carbón y Salcedo controla un motín de marineros ingleses. El *Thames*, fletado para apoyo logístico, llega a Brest el 10.
- 2) En la noche del 26 de enero de 1866, la fragata blindada *Independencia*, zarpa de Greenhite. Se detiene en la boca del Támesis para embarcar pólvora. El 28 llega a Temeuzen, Bélgica, para terminar trabajos, instalar artillería, practicar tiro. El 17 de febrero despide operarios ingleses y zarpa hacia Brest.
- 3) El 20 de febrero, en Brest, se reúnen ambos blindados. Realizan faenas de carbón y pólvora, transfieren personal. Antes, el *Thames* zarpa para Funchal y el 24 zarpa la fuerza naval, pero el mal tiempo la obliga a regresar el 25 al puerto comercial de Brest. El 26 la fuerza zarpa definitivamente, cruzando el golfo de Vizcaya con mal tiempo. El *Huáscar* sigue las aguas del *Independencia*.
- 4) En la madrugada del 28, ambos buques colisionan. El *Huáscar* sufre serias averías, pero el viaje continúa hacia Funchal.
- 5) El 4 de marzo, ambos buques arriban a Funchal. El *Thames* entrega carbón, pero el mal tiempo impide efectuar reparaciones. El convoy zarpa el 7 hacia San Vicente de Cabo Verde.
- 6) El 12 arriba a San Vicente. Se abastece de carbón comprado en la isla. El 18 procede el convoy a puerto San Pedro, en el lado sur de la isla. Realizan faena de pólvora. En la noche del mismo día, zarpan para Río de Janeiro. La travesía del Atlántico la realizan separados los tres buques. A poco de zarpar, el *Huáscar* pierde una pala de la hélice, que limita su velocidad entre 7.5 y 8 nudos.
- 7) El *Huáscar*, antes de llegar a Río, avista el 30 de marzo, dos bergantines españoles, captura al *Dorootea*, pero el *Paco* logra escapar.
- 8) El 1° de abril, a diferentes horas arriban a Río los dos blindados; el *Thames* el 15. Durante la estadía ambos buques efectúan reparaciones de las averías sufridas en la colisión, renuevan tripulaciones parcialmente y cumplen faenas logísticas. El *Huáscar* ingresa al dique seco. El 15 de Abril, se barrena y hunde al *Dorootea*, fuera del puerto. El 29 de abril zarpa el convoy hacia Maldonado, Uruguay.
- 9) Entre el 5 y 7 de mayo, capturan la goleta española *Manuel*. Luego de evacuar a la tripulación, la *Independencia* la hunde, en vías de ejercicio de tiro. A poco, el *Huáscar* captura al barco español *Petita Victorina*, le asigna dotación de presa y lo envía al Callao. El 7 de mayo el convoy arriba a puerto Maldonado. Realiza faenas logísticas y prosigue viaje el mismo día hacia el estrecho de Magallanes.
- 10) El 16 de mayo el *Thames* sufre una avería en su máquina, que la repara con ayuda del *Huáscar*. Durante el tránsito, el convoy se separa por causa de la niebla. El *Huáscar* y el *Thames* no logran recalcar en puerto Gallegos.
- 11) El 15 de mayo, la *Independencia* arriba a bahía Posesión. El 19 lo hacen el *Huáscar* y el *Thames*. Realizan faena de carbón. Durante la estadía reconocen los buques *Ercote* y *Dacotah* que transitan el estrecho. El 23 zarpa el convoy para atravesar la 1a. y 2a. Angostura hacia Punta Arenas.
- 12) El 26 arriban a Punta Arenas, reuniéndose poco antes con la corbeta *América*. En puerto efectúan faena de carbón de la barca peruana *Carlos Roberto*, y transferencia del personal. El *Thames* es despachado a Inglaterra. El 28 zarpan los dos blindados y la corbeta hacia el Pacífico.



- 13) El 29 de mayo, los tres buques salen al Pacífico por cabo Pilar y enrumban hacia San Carlos (Ancud). En el tránsito, el *Huáscar* sufre algunas averías por el mal tiempo reinante.
- 14) El 6 de junio de 1866, el *Huáscar* y la *América* arriban a San Carlos. La *Independencia* el 7. Ambos blindados se incorporan a la Escuadra Aliada, incrementando la 1a. División Naval peruana, cuyo mando asume Salcedo. Realizan faena de carbón. El 11, la 1a. División Naval peruana zarpa hacia Valparaíso, experimentando tiempo pésimo. Por momentos el *Huáscar* y el *Maypu* remolcan a la fragata *Apurimac*, que finalmente navega sola a vela. Por la niebla la División se dispersa.
- 15) La División, menos la *Apurimac*, llega a Valparaíso el 15 de junio de 1866.
- 16) La fragata *Independencia* viaja al Callao en fecha no precisada. El 6 de febrero de 1868, el *Huáscar* llega al Callao por primera vez, luego de permanecer en Chile, casi 20 meses.

ANEXO A

Datos biográficos del capitán de navío don J.M. Salcedo

- Nació en Concepción de Chile el 16 de noviembre de 1809
- Fechas Ascensos y colocaciones
- 16 nov. 1821 Nombrado guardia marina y ayudante del Director General de la Armada
- 22 abr. 1822 Destinado a la fragata *Protector*, y participa en la campaña contra España
- 1823 Destinado a la corbeta de guerra *Limeña*, participa durante este año en la campaña de la Independencia y en el convoy desde Panamá y Guayaquil con el ejército colombiano.
01. ene. 1825 Destinado a la goleta *Macedonia*, participa en el bloqueo del Callao, recibiendo por ello medallas y premios otorgados a los sitiadores.
- 29 ene. 1825 Ascende a alférez de fragata
- 10 jun. 1828 Ascende a teniente 2º. Nombrado 2º comandante del bergantín *Arequipense*, participa en la campaña contra Colombia en 1828 y 1829.
- 17 jun. 1829 Nombrado 2º comandante de la corbeta de guerra *Independencia*.
- 08 nov. 1830 Solicita licencia para pasar a la Escuela Naval, rindiendo exámenes de todas las materias y capacitándose en todos los aspectos de la carrera naval.
- 1831 Por la escasez de oficiales subalternos, tuvo que prestar servicio de rondas en el puerto del Callao.
- 22 set. 1832 Ascende a teniente 1º efectivo
- 28 oct. 1832 Se le concede licencia para contraer matrimonio con doña Carmen Urmeneta.
- 28 ene. 1834 Nombrado 1er. ayudante de la Capitanía del Callao
- 15 mar. 1834 Ascende a capitán de corbeta
- 05 mar. 1835 Nombrado comandante de la goleta *Libertad*, encargándose de su carena
- jul. 1835 Nombrado comandante de la goleta *Peruana*, participa en la campaña contra Bolivia y contra Orbegoso. Después de la capitulación de la escuadra, es deportado a Chile, poniéndose precio a su vida.
- 25 jul. 1835 Ascende a capitán de fragata graduado
- 16 dic. 1835 Ascende a capitán de fragata efectivo
- 1836 Rechaza la oferta de Chile para efectuar incursiones corsarias contra el Perú en el bergantín *Aguiles*. Navega en buques mercantes, llegando hasta Australia en la fragata *Alerta* en 1838.
- 13 may. 1842 A su regreso de Chile, es llamado al servicio y destinado como 1er. ayudante del Estado Mayor del Ejército del Norte y comandante de la brigada de Artillería de Trujillo.
- 10 mar. 1843 Reincorporado a la Armada, es nombrado comandante del bergantín *Constitución*.
- abr. 1843 Nombrado capitán de puerto de Arica y Comandante del Tercio Naval
- may. 1843 Se pronuncia contra la revolución de Vivanco. Dado de baja, emigra otra vez a Chile.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- nov. 1844 Nombrado Comandante de la corbeta *Yungay*, y luego capitán de puerto de Islay.
- 03 may. 1845 Capitán de puerto de Arica, desempeñándose como Interventor de los buques de la escuadra.
- oct. 1847 En calidad de desembarcado, se le destina a Tumbes a la búsqueda de maderas para la construcción de buques.
- mar. 1850 Comandante de la Estación Naval de las islas de Chíncha, teniendo a sus órdenes a la *Libertad*.
- 15 mar. 1851 Ascende a capitán de navío graduado
- 13 jun. 1851 Ascende a capitán de navío efectivo
- ago. 1852 Llamado al Callao, es enviado en comisión a Londres para la vigilancia de la construcción de la fragata *Apurímac*, y vapores *Loa* y *Tumbes*.
- 12 nov. 1855 Llega al Callao con los nuevos buques, quedando al mando de la *Apurímac*. Durante su comisión dio muestras de sus excelentes cualidades como administrador, por su minuciosidad en el control del dinero. Sin embargo, experimentó problemas con el gobierno de Echenique, quien lo creyó confabulado con Domingo Elías y Santa Cruz y, por esa razón, lo relevó con Forcelledo. Pero conservó su puesto a la caída de Echenique porque Castilla lo mantuvo en su comando.
- may. 1856 Nombrado Comandante de la Estación Naval del Sur con los buques *Apurímac*, *Ucayali* y *Tumbes*.
- 07 nov. 1856 Zarpa para el sur al mando del *Ucayali* y *Tumbes*; pero al sublevarse este último, decide regresar.
- 16 nov. 1856 En la sublevación de la *Apurímac*, se embarca para el Callao.
- 25 ago. 1857 Estando desembarcado, pide licencia por dos años para ir a Europa a reparar su salud.
- 15 set. 1859 Obtiene licencia para contraer matrimonio en segundas nupcias, con doña Emilia del Solar.
- 23 nov. 1862 Nombrado comandante de la fragata *Amazonas*
- 15 abr. 1863 Renuncia al comando de dicha fragata
- 20 ago. 1863 Solicita licencia por dos años para reparar su salud
- 14 abr. 1864 Al enterarse de la toma de las islas de Chíncha por la escuadra española, vuelve al Perú y ofrece sus servicios.
- 27 may. 1864 Nombrado en comisión a Europa para la compra de las corbetas *Unión* y *América*, y la construcción del *Huáscar* y la *Independencia*. Tuvo fuertes discrepancias con el comandante Aurelio García y García en el desempeño de esta comisión. Regresó al Pacífico al mando de los nuevos blindados.
- 20 abr. 1866 Nombrado Comandante General de la Escuadra
- 14 jul. 1866 Nombrado Comandante General de Marina
- 25 jul. 1866 Viaja al sur como Comandante General de la Escuadra.
- 17 set. 1866 Enviado a Europa en comisión
- 02 jul. 1868 Regresa al Callao, permaneciendo desembarcado
- 04 dic. 1869 Obtiene licencia por enfermedad, pasando a residir en Chile
- 09 nov. 1871 Se le prórroga la licencia

ANEXO B

Carta del capitán de navío don J.M. Salcedo al capitán de navío Couper P. Coles de la Real Marina inglesa

"Londres, 10 de mayo de 1867

Capitán Coles

Señor,

Como U esta dando una conferencia sobre los buques de torreón, quizás le gustaría conocer algunos detalles del buque a torreón *Huáscar*, construido bajo mi dirección para el gobierno peruano por los señores Laird Brothers, y que conduje al Perú.

El informe presentado al Secretario de Guerra y Marina por el comandante García y García, comandante de la fragata blindada *Independencia* sobre el viaje desde Europa al Pacífico en convoy con el buque de mi mando *Huáscar* (enarbolando la insignia de Comandante General) y la corbeta de madera *América*, a continuación le transcribo un párrafo de ese informe que apareciera en el periódico *El Comercio* del 24 de setiembre de 1866.

"Desde que entramos a este océano [Pacífico], el barómetro empezó a descender con admirable rapidez, soplando recio del NO; era, pues, indudable, que se nos esperaba uno de los fuertes temporales tan frecuentes en ese rumbo en tales paralelos. El tiempo que estuvo siempre tormentoso en los días 30 y 31, soplando ya en este último viento duro del N, que rondándose violentamente al NO vino a descargar en un furioso y prolongado temporal de este rumbo, acompañado durante los días 1 y 2 de junio de fugadas huracánicas. Como en tales circunstancias hacer el rumbo de derrota por la terrible mar de través que se había levantado, me puse en capa cerrada con las cuchillas y trinquetilla, dando la máquina un movimiento sumamente lento y bastante solo para presentar, la amura a la mar. Aunque la furia de la tormenta no permitía mas vela que la que llevábamos, tuve necesidad de largar las gavias sobre el tercer rizo como único medio de contener los extraordinarios balances que experimentamos, balances que en muchos casos excedieron de 30 grados a cada banda".

A pesar de la separación de la *Independencia* y *América* del convoy, yo tenía tanta confianza en el *Huáscar*, que puse rumbo directo a Chiloé, llegando allí a las 9h a.m. del 6 de junio, la *América* al día siguiente a 11h a.m. y la *Independencia* a las 2h p.m. del mismo día, esto es, 29 horas después del *Huáscar*.

Debo agregar que el *Huáscar* es de 1,100 toneladas. Monta dos cañones de 12 1/2 toneladas en su torre, y dos de 40 pdr. en el alcázar, que tenía buena flotabilidad y condiciones marineras. La *Independencia* es un blindado de batería de más de 2,000 toneladas y 550 HP, y su cañón más grande es de 150 pdr.

Su Seguro y Atento Servidor

JOSE M. SALCEDO.

P.D. Al zarpar de Chiloé el 11 de junio hacia Valparaíso, encontramos esa misma noche otro fuerte temporal, separándose el convoy otra vez, el *Huáscar* llegó a Valparaíso el 15 y la *Independencia* el día siguiente". Coles, agregó en esta conferencia, que "el *Huáscar* fue el primer blindado que cruzara el Atlántico, y ese caballero creo que esta presente hoy noche y, sin duda podría decirnos, si lo desean, que era un hermoso y pequeño navío de alta mar, con su cubierta a 6 pies sobre el mar..."

ANEXO C

Torre de Artillería Coles

Traducción de la Patente Nº 798
30 de Marzo 1859 D.C.
Aparato para proteger cañones, etc.

Cartas de Patente para Cowper Phipps Coles, de Southsea, en el Condado de Hants, capitán de navío de la Real Marina inglesa, por su invento "Aparato para proteger cañones y artilleros de los buques de guerra, cañoneras y baterías terrestres".

Sellado en 29 de setiembre de 1859, y fechado el 30 de marzo de 1859.

ESPECIFICACION PROVISIONAL, entregada por el citado Cowper Phipps Coles en su Solicitud del 30 de Marzo de 1859 a la Oficina de los Comisionados de Patentes.

Yo, Cowper Phipps Coles, de Southsea, en el Condado de Hants, capitán de navío de la Real Marina inglesa, declaro por la presente, que la naturaleza del citado invento "Aparato para proteger cañones y artilleros en buques de guerra, cañoneras, y baterías terrestres", es como sigue:

Mi invento consiste de un gran mantelete convexo, cubierto en su totalidad con planchas gruesas de hierro, montado sobre una plataforma o bastidor capaz de girar como una tornamesa y que lleva, también, el cañón montado en una cureña apropiada. En el mantelete hay una abertura que permite el paso del brocal del cañón, siendo ella ligeramente más grande en lo vertical que en lo horizontal, para permitir la elevación o depresión del cañón, consiguiéndose la puntería de la pieza mediante la rotación de la plataforma.

No me limito a una forma o modo preciso de construcción, pero normalmente prefiero que el mantelete tenga la de una media esfera construido como un bastidor de madera con listones verticales colocados muy juntos, cubiertos totalmente con gruesas planchas de hierro.

ESPECIFICACION que presenta el citado Cowper Phipps Coles, en cumplimiento de las condiciones de las Cartas de Patente, a la Oficina de Patente del Gran Sello el 30 de setiembre de 1859.

A TODOS LOS QUE ESTOS ACTUADOS VIEREN, Yo, Cowper Phipps Coles, de Southsea, en el Condado de Hants, capitán de navío de la Real Marina inglesa, os saludo.

CONSIDERANDO, que Su Excelentísima Majestad, la Reina Victoria, por Sus Cartas de Patente, fechada en el trigésimo día de marzo, del año mil ochocientos cincuenta y nueve de nuestro Señor, vigésimo segundo año de Su reinado, en Su nombre, de Sus herederos y descendientes, me ha dado y otorgado al ya citado Cowper Phipps Coles, su permiso especial para que Yo, el mencionado Cowper Phipps Coles, mis albaceas, administradores, y cesionarios, u otros a quienes Yo, el citado Cowper Phipps Coles, mis albaceas, administradores, y cesionarios, y nadie más, acordemos ocasionalmente y en cualquier tiempo futuro durante el plazo expresado en aquellas, poder legalmente fabricar, usar, ejecutar y vender dentro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, las Islas del Canal, y la Isla de Man, el invento "Aparato para proteger cañones y artilleros en buques de guerra, cañoneras y batería terrestre", con la condición (entre otras) de que Yo, el citado Cowper Phipps Coles, mis albaceas o administradores, por un instrumento escrito de mi puño y



A.D. 1859, 30th MARCH. N° 798.

Apparatus for Defending Guns, &c.

LETTERS PATENT to Cowper Phipps Coles, of Southsea, in the County of Hants, Captain, R.N., for the Invention of "**AN APPARATUS FOR DEFENDING GUNS AND GUNNERS IN SHIPS OF WAR, GUN BOATS, AND LAND BATTERIES.**"

Sealed the 29th September 1859, and dated the 30th March 1859.

PROVISIONAL SPECIFICATION left by the said Cowper Phipps Coles at the Office of the Commissioners of Patents, with his Petition, on the 30th March 1859.

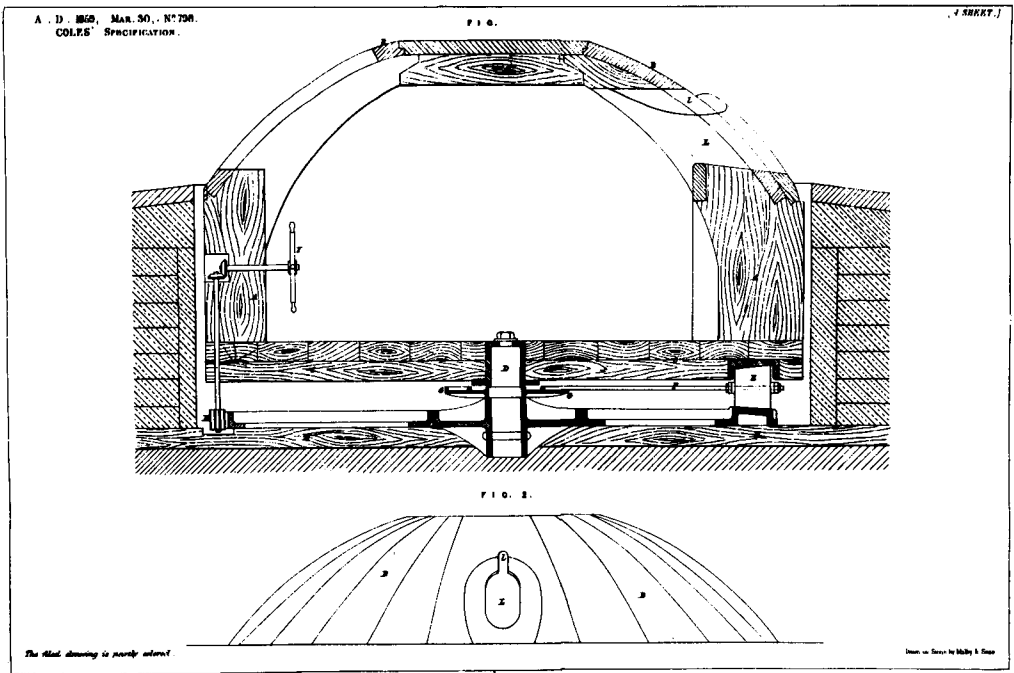
I, COWPER PHIPPS COLES, of Southsea, in the County of Hants, Captain, R.N., do hereby declare the nature of the said Invention for "**AN APPARATUS FOR DEFENDING GUNS AND GUNNERS IN SHIPS OF WAR, GUN BOATS, AND LAND BATTERIES,**" to be as follows :—

My Invention consists of a large convex shield covered all over with thick iron, and mounted upon a platform or frame which is capable of revolving after the manner of a turntable, and which also carries the gun upon any suitable carriage. An aperture is formed in the shield to allow the muzzle of the gun to pass through it, and this aperture is somewhat larger vertically than horizontally, in order to admit of the elevation and depression of the gun, the lateral arm being secured by the rotation of the platform.

I do not limit myself to any precise form or mode of construction, but, I

Registro de Patente N° 798 del 30 de marzo de 1859, por el invento de una torre giratoria de artillería, del capitán de navío de la Real Marina inglesa Cowper Phipps Coles.

(Fuente: Oficina de Patentes de Inglaterra).



Dibujo que corre anexo a la Patente N° 798 del 30 de marzo de 1859, correspondiente a la torre de artillería inventada por el capitán de navío de la Real Marina inglesa Cowper Phipps Coles. La que se fabricó e instaló en el *Huáscar* incorporó algunas modificaciones, como se puede comprobar con otras ilustraciones de la torre Coles, que se acompañan. (Fuente: Oficina de Patentes de Inglaterra).

ANEXO C

letra, o del de ellos, o del de uno de ellos, y sellos, que particularmente describa y determine la naturaleza del citado Invento, y la forma en que el mismo será fabricado, y obligando a que el mismo sea registrado en la Oficina de Patente del Gran Sello dentro de los seis meses calendarios siguientes e inmediatos después de la fecha de la citada Carta de Patente.

ASI, TOMEN CONOCIMIENTO TODOS, que Yo, el mencionado Cowper Phipps Coles, declaro por la presente la naturaleza de mi citado Invento, y la manera en que debe fabricársele, describírselo particularmente según el enunciado que sigue, haciendo referencia a los adjuntos Dibujos como sigue:

Mi Invento consiste de un gran mantelete convexo cubierto en todas sus partes exteriores con planchas gruesas de hierro u otro metal, montado sobre una plataforma o bastidor que sea capaz de girar en la manera de una tornamesa, y que contenga también el cañón montado sobre una cureña apropiada. En el mantelete habrá una abertura que permita el paso del brocal del cañón, la misma que verticalmente será algo mas grande que horizontalmente, a fin de admitir la elevación y depresión del cañón, asegurándose la puntería lateral por la rotación de la plataforma.

No me limito a una forma o modo preciso de construcción, pero generalmente prefiero que el mantelete tenga la de una media esfera, construyéndolo como un bastidor de madera con listones verticales colocados muy juntos, cubriéndolo con gruesas planchas de hierro.

En los Dibujos que adjunto, he ilustrado la manera en que materializo mi Invento. La figura 1 es una vista transversal vertical de un mantelete construido de acuerdo a mi Invento y adaptado para un fuerte o batería terrestre. El cuerpo del mantelete esta compuesto de un bastidor de madera compacto A, que está cubierto en toda su parte superior externa, con gruesas planchas de hierro B. El mantelete esta montado sobre una plataforma giratoria o bastidor giratorio de madera C, con un eje o vástago central de rotación D, y roletes cónicos E, colocados debajo de aquella cerca de su circunferencia. Estos roletes están en unos brazos F conectados a un anillo central G de libre acción. Los roletes cónicos E, se deslizan sobre un riel o pista metálica soportada por un piso o plataforma H.

El movimiento de rotación, necesario para apuntar el cañón, se obtiene mediante una manizuela o cigüeña I, instalada dentro del mantelete que, mediante un engranaje acciona el vástago de un piñón K, que engrana en los dientes colocados en la circunferencia del riel o pista metálica. L es la porta a través de la cual sobresale el cañón en la forma indicada en la figura 2. Esta figura representa una vista de frente de la parte exterior del mantelete. Se puede ver que el ancho de la abertura L apenas si permite el paso del brocal del cañón, pero de la altura suficiente como para permitir la elevación y depresión de la pieza. A partir de la abertura principal L y hacia arriba, sigue un abertura angosta (1), para que el artillero "apunte" el cañón con facilidad y exactitud. Cuando el mantelete esta fabricado y armado como indican los Dibujos, la munición debe ser abastecida a través de una abertura hecha para ese propósito, en la parte posterior del mantelete. Pero en algunos casos, como en un buque, por ejemplo, Yo prefiero emplear una envuelta cilíndrica hueca en lugar del perno o vástago central sólido D, y pasar la munición desde abajo hacia arriba a través de ella. De igual manera, en otros casos Yo propongo modificar otros detalles del aparato. Por ejemplo, en vez de hacer el mantelete en forma de arco o curva, lo hago poligonal en el plano horizontal, y todo derecho en el plano vertical, o de cualquier otra forma prismática, ú otra, que presente una superficie convexa o inclinada por todas partes a las balas esféricas o granadas.

Algunas veces, también, Yo instalo el mantelete sobre bolas o roletes esféricos, u otros, en vez de los roletes cónicos antes descritos, y en lugar de la manizuela y engranaje para su rotación, empleo para este propósito algún otro dispositivo apropiado. Además,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

proveo aberturas para que el humo salga del interior del mantelete y su ventilación y, a veces (como cuando se provee un pasaje central hacia arriba para la munición), lo hago inyectando aire continuamente dentro del mantelete por medio de un ventilador colocado debajo de él.

Finalmente, en algunos casos, Yo propongo hacer el mantelete lo bastante grande como para contener dos o más cañones, lado a lado y paralelos entre sí. Cuando se le emplea en un buque, se le debe construir o colocar algo excéntrico a fin de que el centro de gravedad común del mantelete y del cañón o cañones, alrededor del cual gira todo el conjunto, quede por abajo en el centro. Ello evitará que el conjunto tenga alguna tendencia a girar por efecto de la gravedad, conforme el buque balancea o cabecea. Yo prefiero instalar los cañones, dentro del mantelete, sobre cureñas similares a las inventadas por el señor Marshall en mil ochocientos veintisiete, pero modificadas para atender al propósito con mayor efectividad.

Y habiendo entonces descrito la naturaleza del citado Invento, y la manera en que debe fabricarse, Yo declaro y reclamo el empleo del mantelete como el de un aparato para proteger cañones y artilleros en buques de guerra, cañoneras, y baterías terrestres, cubierto en toda su parte exterior con planchas gruesas de hierro u otro metal, y montado sobre una plataforma giratoria o bastidor, esencialmente conforme esta descrito e ilustrado en los Dibujos adjuntos.

En testimonio de lo cual, Yo Cowper Phipps Coles he firmado y selládolo este 30 de setiembre de mil ochocientos cincuenta y nueve.

COWPER PHIPPS COLES (L.S.)
capitán de navío, Real Marina inglesa.

LONDRES

Impreso por George Edward Eyre and William Spottiswoode, Impresores para Su Excelentísima Majestad, la Reina. 1859.

APENDICE AL ANEXO C

Licencia para usar el mantelete y aparato patentado, etc., del capitán de navío Cowper Phipps Coles en el buque N^o 321

SEPAN TODOS POR ESTOS ACTUADOS, que Yo Cowper Phipps Coles del United Service Club de Pall Mall en el Condado de Middlesex, capitán de navío de la Real Marina inglesa, en consideración a que William Laird, John Laird el joven, y Henry Hyndman Laird, todos de Birkenhead en el Condado de Chester, constructores de buques que funcionan bajo la razón social o firma de Laird Brothers, me han abonado por la ejecución de estos Actuados la suma de ciento nueve libras diecisiete chelines, doy y otorgo *POR LA PRESENTE* al mencionado William Laird, John Laird el joven, y Henry Hyndman Laird, al sobreviviente y a los sobrevivientes de ellos, sus albaceas y administradores (pero no a su o sus cesionarios) licencia y autorización para hacer uso y ejercer en y sobre el buque Número 321 que están construyendo en sus Diques y predios situados en Birkenhead como se ha expresado, del Invento mencionado en ciertas Cartas de Patente con el Gran Sello del Reino Unido, fechadas el trigésimo día de Marzo de mil ochocientos cincuenta y nueve otorgada a mi el citado Cowper Phipps Cole, para hacer, colocar y asegurar en y sobre el citado buque (pero no en o sobre algún otro buque) un mantelete o aparato construido de acuerdo al método prescrito por la citada Cartas de Patente y descrito en las Especificaciones del citado Invento registrado conforme la mencionada Carta de Patente en el trigésimo día de setiembre de mil ochocientos cincuenta y nueve, con o sin sub-siguientes modificaciones, mejoras, adiciones o alteraciones a la misma hecha o por hacerse por el citado Cowper Phipps Coles,

A CONDICION SIEMPRE que nada de lo que hasta aquí contenido originará alguna garantía expresa o implícita convenida, o promesa cualquiera que sea.

Y en consideración de lo afirmado anteriormente, el citado William Laird, John Laird el joven, y Henry Hyndman Laird por si, sus albaceas y administradores, convienen con el citado Cowper Phipps Coles, sus albaceas, administradores y cesionarios lo que sigue, es decir, que el citado William Laird, John Laird el joven, y Henry Hyndman Laird, o los sobrevivientes o sobreviviente de ellos, de sus albaceas o administradores, no harán ni usarán jamás o intentaran usar la Licencia o autorización otorgada por este escrito, en algún otro buque o para cualquier otro propósito, salvo y excepto para colocar el citado mantelete o aparato abordo del buque Número 321 en construcción actualmente como ya se ha dicho.

EN TESTIMONIO de ello, Yo Cowper Phipps Coles y el citado William Laird, John Laird el joven, y Henry Hyndman Laird, firmamos de nuestro puño y letra y sellado en el vigésimo quinto día de julio de mil ochocientos sesenta y cinco del año de nuestro Señor.

Firmado, sellado y entregado por el citado Cowper Phipps Coles en presencia de S.A. Henderson Comandante del H.M.S. *Portsmouth*. fdo *COWPER P. COLES*.

En el día y año arriba escrito, recibí del citado William Laird, John Laird el joven, y Henry Hyndman Laird, la suma de ciento nueve libras y diecisiete chelines que es la suma anteriormente considerada que ellos me deben pagar. Fdo. *COWPER P. COLES*.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Testigos *S.A. HENDERSON* Comandante del H.M.S. *Portsmouth*.

18 Spring Gardens, London, S.W.
26th July 1865

Estimados señores:

Agradezco a Uds. el Duplicado de la Licencia y adjunto el original por Correo Certificado.

También agradezco el cheque por 109 libras y 17 chelines

Su seguro servidor

Atentamente

F.G. DAVIDSON.

(a la vuelta)

Señores Laird Brothers

He obtenido el consentimiento del Almirantazgo por las otras Licencias, de manera que cuando venga a ésta, podré entregárselas de inmediato. *F.G.D.*

*Sicurse to use Captain Cooper
Shippes Colles Shield and Patent of Invention
For and upon the Ship N^o 321.*



21-7-65



Know all Men by these Presents that
I Cooper Shippes Cole of the United Kingdom
Bath in the County of Middlesex a Captain in the Royal
Navy in consideration of the sum of One hundred and
nine pounds seventeen shillings paid to me on the
execution of these presents by William Laird John Laird the
younger and Henry Heyman Laird all of Birkenhead
in the County of Chester Ship Builders trading under the
style or firm of Laird Brothers DO hereby give and
grant unto the said William Laird John Laird the
younger and Henry Heyman Laird and to the survivors
and survivors of them his executors and administrators (but
not their or his assigns) license and authority to make use
and exercise in and upon the vessel Number 321 now in
course of building by them at their Dock and premises
situate at Birkenhead aforesaid the Invention mentioned
in certain Letters Patent under the Great Seal of the United
Kingdom dated the thirtieth day of March One thousand
eight hundred and fifty nine granted to me the said Cooper
Shippes Cole and /c. make place and affix in and upon
the said vessel (but not in or upon any other vessel) one
shield or apparatus constructed according to the method
prescribed by the said Letters Patent and described in the
specifications of the said Invention filed in pursuance of the
said Letters Patent on the thirtieth day of September One thousand
eight hundred and fifty nine with or without any subsequent
modifications improvements additions or alterations thereof
made or to be made by the said Cooper Shippes Cole **Provided**
alwans that nothing herein before ^{contained} shall create any
express or implied warranty covenant or promise whatsoever
And in consideration of the premises the said William Laird
John Laird the younger and Henry Heyman Laird for
themselves their heirs executors and administrators covenant with

the said Cowper Phipps Coles his heirs executors administrators
 and assigns as follows that to say that they the said William
 Laird John Laird the younger and Henry Hyndman Laird or
 the survivors or survivor of them his executors or
 administrators shall not nor will at any time use
 or attempt to use the license or authority hereby
 given for any other ship or any other purpose and except
 the placing the said shield or apparatus on board the said
 vessel number 321 now being built as aforesaid. **Witness**
 whereof I the said Cowper Phipps Coles and the said William
 Laird John Laird the younger and Henry Hyndman Laird
 have hereunto set our hands and seals on the Twenty fifth day
 of July in the year of our Lord One thousand eight hundred
 and sixty six

Signed sealed and delivered by the
 said Cowper Phipps Coles in the
 presence of
 J. S. Anderson
 Captain of the Ship beyond
 Portmouth.

Cowper P. Coles.



Signed sealed and delivered by the
 said
 in the
 presence of

Received the day and year first above written of
 and from the above named William Laird John
 Laird the younger and Henry Hyndman Laird
 the sum of One hundred and nine pounds or
 seventeen shillings being the consideration money
 above mentioned to be paid by them to me

£109.17⁶

Witness
 J. S. Anderson
 Captain of the Ship beyond
 Portmouth.

Cowper P. Coles.

Licencia extendida por el capitán de navío de la Real Marina
 inglesa Cowper Phipps Coles a Laird Brothers de Birkenhead,
 para fabricar e instalar en el *Huáscar*, casco Nº 321,
 la torre de artillería de su invención. (Fuente:
 Astillero Cammel Laird-Inglaterra).

NOTAS AL CAPITULO VI

1. ROMERO PINTADO, F. ... *Historia Marítima del Perú 1850-1870*. Tomo VIII, vol. 2, p. 288.
2. *Ibidem*, p. 284.
3. Es la distancia entre dos perpendiculares al plano de flotación que pasan por los puntos en que dicho plano intercepta el casco, en la proa y en la popa. En cuanto al plano de flotación en carga, es el plano que corresponde con la carga que puede llevar el buque completamente cargado.
4. Es el que alcanza el buque una vez listo para hacerse a la mar, cargado y equipado con el máximo de sus pertrechos reglamentarios. En términos generales, el desplazamiento es el peso de un buque que flota en equilibrio y es igual al volumen del líquido desplazado por su parte sumergida. Se expresa en toneladas.
5. Area de la cuaderna maestra en proyección sobre un plano vertical. Variable con el calado.
6. Es la suma de las áreas de todas las velas ordinarias, excluidas las de alas, rastreras, de estay y escandalosas.
7. El centro de esfuerzo es el punto de aplicación de la resultante, de la misma dirección e igual suma de diferentes presiones del viento, sobre cada una de las velas ordinarias.
8. Es la distancia vertical medida en el punto que separa la parte baja de la quilla del plano de flotación.
9. Los 66 proyectiles pesaban entre 271.73 y 275 libras cada uno.
10. Este experimento, conocido como de "inclinación", se realiza para determinar la altura metacéntrica transversal, esto es, la distancia del centro de gravedad del buque al metacentro, que es un dato importante de su estabilidad inicial y designada usualmente como GM. El centro de gravedad (G) del buque, es el punto por el cual pasa, constantemente, la resultante de todos los pesos del buque, y su posición varía según se metan o saquen éstos. El metacentro (M), es el punto de encuentro de la línea vertical que pasa por el centro de gravedad del buque y otra línea vertical que pasa por el centro de gravedad de la parte sumergida cuando el buque se inclina. La GM para buques de guerra varía de 2 a 8 pies. Los datos obtenidos del experimento se aplican en la fórmula siguiente, en la cual: w es el peso de los 100 hombres supuesto que cada uno pesaba 168 libras; ángulo de inclinación 1°45'; la distancia d es 14.5 pies por 2 = 29 pies; W es el desplazamiento de 1,407 toneladas. La GM resultante es 5.15 pies
$$GM = \frac{w \times d}{W \times \text{tang.}\phi} = \frac{168 \times 100 \times 29}{1,407 \times 2,240 \times 0.03} = 5.15$$
11. Buques diversos significa que en la página aparecen datos de otros buques que estaban en construcción en el mismo astillero.
12. Se entiende por resistencia lateral de un buque a vela, la resistencia a ser arrastrado de costado a través del agua por efecto del viento.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

13. Las 30 toneladas de proyectiles para los cañones de la torre, significan que, a esa fecha, el buque tenía a bordo 220 proyectiles aproximadamente.
14. Según el *Illustrated London News*, se realizaron cuatro corridas de la milla medida, luego de que el buque estuviera terminado, pero sin embarcar artículos de artillería ni navales; con 100 toneladas de carbón; calado medio de 14 pies 03 pulgadas; r.p.m. 78; presión de vapor 25 libras; vacío 26 pulgada; potencia indicada (IHP) 1,650.
15. El diámetro de la hélice es de 14 pies 09 pulgadas, que al aplicarse a la fórmula del área de un círculo da el área expresada.
16. La velocidad de la hélice se obtiene multiplicando 78 r.p.m. por 17.75 pies, el paso de la hélice, y dividiendo por 6,080. Como antes se ha visto, las r.p.m. eran 78, que contrastan con las 52 r.p.m. que dice el Contrato, y las 63 que diera el 8 de octubre de 1879.
17. Es la diferencia del camino que avanza una hélice en el agua, comparada con la distancia que podría avanzar, si tuviese como punto de apoyo un cuerpo sólido. El valor que así se obtiene, se llama deslizamiento absoluto, que es el que se indica. El deslizamiento real resulta de dividir $1.39/13.66 = 10.2\%$.
18. Es la potencia de la máquina obtenida de diagramas mediante el uso del instrumento indicador, que muestra como varía la presión en los cilindros durante la carrera del émbolo.
19. Llamado Coeficiente de Block. Las dimensiones del paralelepípedo son: eslora 184 pies, manga 35 pies, calado 15 pies. El valor que se obtiene es:
$$1,745.28 \times 35/184 \times 35 \times 15 = 0.6323.$$
20. Llamado Coeficiente de Fineza de la Sección Maestra. Las dimensiones del paralelogramo son: manga 35 pies y calado 15 pies. El valor que se obtiene es:
$$466.2/35 \times 15 = 0.888.$$
21. Llamado Coeficiente del Plano de Flotación. Las dimensiones del paralelogramo son: eslora 184 pies, manga 35 pies. El valor que se obtiene es: $5,350/184 \times 35 = 0.8307$. Los valores de todos estos coeficientes estaban dentro de los normales para el tipo de buque. Los coeficientes son valores que sirven al diseño de un buque y enlazan los datos de manga, calado y eslora, con el desplazamiento y las áreas mencionadas.
22. En la página se consignan los datos de otros buques que estaba construyendo el astillero en la misma época.
23. Es la potencia nominal. Su significado ha sido explicado ya en el capítulo IV del volumen 2 del Tomo IX.
24. Excluye el espesor de las planchas del casco.
25. Corresponde al Builder's Measurement y su significado y cálculo ya ha sido explicado en el volumen 2 del Tomo IX.
26. Puede observarse que el plano de flotación en carga es paralelo a la quilla, lo que se conoce como flotación sin diferencia.
27. Designado por la letra B, el centro de carena es el centro de gravedad del volumen sumergido del buque. El valor 6.3 esta comprendido entre los valores empíricos de la época, de 8/20 á 9/20 del calado.
28. Es el punto imaginario de intersección de la línea vertical que pasa por el centro de gravedad del buque con otra línea vertical que pasa por el centro de gravedad (B) de la parte sumergida desplazada al experimentar el buque una inclinación. El Metacentro es un dato importante en los cálculos de estabilidad.
29. Significa el perímetro de la mitad de la cuaderna maestra medida desde el centro del canto superior de la quilla hasta la cara superior de la cabeza de bao en la cubierta alta.

NOTAS AL CAPITULO

30. A.H. de M., Contratos y sentencias 1861-1872. L.C. Nº 19, pp. 54 a 69.
31. VALDIZAN GAMIO, José... *Tradiciones navales peruanas*. Tomo II, p. 364.
32. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1876, doc. 23.
33. A.H. de M., Comisión de construcción naval (*Huáscar*) 1864-1865, doc. 11
34. *Vide*, nota Nº 1.
35. IEHMP., *Book of Estimate Nº 2*. Laird Brothers, pp.130 - 137.
36. IEHMP., *Book of Contracts Nº 2*. Laird Brothers, pp. 289 - 292.
37. ROMERO P., F. ... *Ob. cit.*, p. 868.
38. WOOD, Gerald... *The Ironclad turret ship Huáscar*. Part I Warship, vol. X, Naval Institute Press, p. 3.
39. RODGERS, Calm. C.R.P. ... *Informe de las averías recibidas por el Huáscar en la acción del 8 de octubre de 1879*. Coquimbo, 20.10.1879. En: *Annual report of the Secretary of the Navy on the Operations of the Department for the year 1879*. Washington, 1880, p. 374.
40. *Vide*, Nota Nº 38.
41. BROWNE, Charles Orde... *Armour and its attack by artillery*. Suplement dealing with the development of armour from 1893 to beginning of 1899. Londres, 1899, p. 120.
42. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Historia Marítima del Perú 1876-1879*. Tomo X, p. 253.
43. PARKES, Oscar... *A History of design, construction and armament. British Battleships*. Londres, 1973, pp. 78, 117 y 173.
44. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 43.
45. LAIRD CLOWES, sir Williams... *Four Modern Naval Campaigns*. Londres, 1902, p. 100.
46. LOPEZ MARTINEZ... *Ob. cit.*, p. 551.
47. *Ibidem*, p. 555.
48. *Vide*, Nota Nº 33.
49. Archivo Alvaro Bazán. Documentos relativos a la Campaña del Pacífico 1863-1867. Museo Naval de Madrid, doc. 268 (Publicado en el *Illustrated London News*, 17.2.1866, pp. 406 - 408.
50. LAIRD CLOWES... *Ob. cit.*, p. 140.
51. PARKES... *Ob. cit.*, p. 23.
52. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1874-1878. L.C. Nº 366, pp. 524 - 525.
53. WOOD... *Ob. cit.*, p. 5.
54. ROMERO PINTADO... *Ob. cit.*, p. 286.
55. RODGERS... *Ob. cit.*, p. 373.
56. *Vide*, Nota Nº 33, docs. 10 - 11.
57. PARKES... *Ob. cit.*, pp. 104 - 105.
58. LOPEZ MARTINEZ... *Ob. cit.*, p. 393.
59. LAIRD CLOWES... *Ob. cit.*, p. 97.
60. LOPEZ MARTINEZ... *Ob. cit.*, p. 787.
61. LAIRD CLOWES... *Ob. cit.*, pp. 95 - 96.
62. PARKES... *Ob. cit.*, p. 193.
63. LOPEZ MARTINEZ... *Ob. cit.*, p. 559.
64. Archivo Alvaro Bazán... *Vide*, p. 407.
65. *Vide*, Nota Nº 53.
66. *Vide*, Nota Nº 64.
67. *Vide*, Nota Nº 35, p. 133.
68. *Vide*, Nota Nº 64.
69. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1869, doc. 45.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

70. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1869, doc. 66.
71. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 366, p. 256.
72. *El Peruano*, Lima 7 de julio de 1866, pp. 8 - 9.
73. ROMERO P., F. ... *Ob. cit.*
74. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1866, doc. 2.
75. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1869, doc. 40.
76. BENNET, Frank M. ...*The Steam Navy of the United States*. Greenwood Press, Connecticut, 1972, pp. 639-640.
77. *Ibidem*.
78. *Vide*, Nota Nº 75.
79. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1869, doc. 40, foja 79.
80. *Vide*, Nota Nº 79, foja 80.
81. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1870, doc. 37.
82. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, Superintendencia de la Factoría 1871, doc. 1.
83. *Ibidem*.
84. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 29.
85. *Ibidem*.
86. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1873, doc. 31.
87. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1872-1874, L.C. Nº 42, p. 395.
88. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, Comisión de Construcción 1874, doc. 1.
89. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1876, doc. 5.
90. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1873, doc. 39.
91. *Ibidem*.
92. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 332.
93. A.H. de M., Comisión de Construcción en Inglaterra, 1873, doc. 47.
94. A.H. de M., Comisión de Construcción en Inglaterra, 1873, doc. 49.
95. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, Comisión de Construcción en Inglaterra 1873, doc. 2.
96. *Ibidem*, doc. 4.
97. *Ibidem*, doc. 6.
98. *Ibidem*, doc. 8.
99. *Ibidem*, doc. 11.
100. *Ibidem*, doc. 14.
101. *Ibidem*, doc. 16.
102. *Ibidem*, doc. 15.
103. *Ibidem*, doc. 18.
104. *Ibidem*, doc. 21.
105. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1876, doc. 8.
106. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1876, doc. 29.
107. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 366, pp. 524 y 525.
108. *El Nacional*. Lima 28 de setiembre de 1878. *Memoria del Comandante General de Marina Miguel Grau. Enero 1878*.
109. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 71.
110. A.H. de M., Informe del Constructor naval Josiah Barret al Mayor de Ordenes. Callao, 31 de diciembre de 1872.
111. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 72.
112. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1873, doc. 24.
113. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1867, doc. 1.
114. *Ibidem*.

Capítulo VII

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS QUE NO SE CONSTRUYERON Y LA CONSTRUCCION DE LAS CAÑONERAS

"Debemos ser los apóstoles de la paz... el arbitraje es el único medio que debe emplearse para terminar cualquier controversia sobre asuntos de territorio".

Carta de Don J. Riva Agüero a don A. V. La Torre.

12 diciembre 1873

"La diplomacia sin armas es música sin instrumentos".

Federico II, El Grande.

En capítulos anteriores se ha explicado que, en el período bajo estudio, el incremento de unidades de valor militar, sólo se dio a través de la incorporación de dos nuevas cañoneras. Los antecedentes de tal decisión y su ejecución están descritos, en particular por don Geraldo Arosemena Garland, en su interesante y bien documentada obra *Armamentismo antes de 1879*. En ella, también, trata de algunos antecedentes relativos a un discutido tema, como fue aquel de los blindados que no se llegaron a adquirir. Sin embargo, es oportuno considerar ambos temas e incorporar nuevos elementos de juicio, a fin de que a través de la *Historia Marítima del Perú*, no se pierda la continuidad histórica que ella representa, presentando en forma objetiva algunos de los antecedentes que iban conformando los prolegómenos de la Guerra del Pacífico.

El conjunto de los tres temas abarca tres períodos de Gobierno Constitucional, con protagonistas, situaciones y políticas distintas. Por este motivo, se buscará desarrollarlos identificando cada uno de los períodos, aunque a veces no sea posible separarlos como si entre ellos existiera una pared, lo cual no es la realidad de la continuidad histórica.

A. PERIODO DEL PRESIDENTE CORONEL DON JOSE BALTA, 1868-1872

1. ASPECTOS DE LA SITUACION INTERNA

1.1. POLITICOS

El coronel Balta, como se sabe, fue electo Presidente Constitucional en 1868, asumiendo dicho cargo el 2 de agosto de ese mismo año. Lo acom-

pañaron en su gestión como 1er. Vice-Presidente, el coronel don Mariano Herencia Zevallos y, como 2do. Vice-Presidente, el también coronel don Francisco Diez Canseco E.

En lo que respecta al orden público y marcha administrativa, el período fue, relativamente, normal hasta pocos días antes de que terminase su mandato, aunque otros acontecimientos afectaron a aquella última, como fue el terrible terremoto y maremoto ocurrido entre el 13/14 de agosto de 1868, que materializó la pérdida, en Arica, de la corbeta *América*, tema ya tratado por Romero¹.

Se dice, en efecto, que fue relativamente normal. Sin embargo, en la Marina, en mayo de 1871, sucedieron algunos acontecimientos políticos, que el corresponsal de *El Comercio*² en el Callao reseñaba como sigue:

“Mayo 12 de 1871. Señores Editores

Anoche ha abortado en este puerto un proyecto revolucionario que tenía por objeto apoderarse de las blindadas *Independencia* y *Huáscar*. Aunque desde muy temprano no se hable de otra cosa en el Callao, nos ha sido materialmente imposible hasta ahora adquirir datos exactos sobre tan notable acontecimiento. De las distintas versiones que de él se hacen nos parece que la más digna de crédito es la siguiente, que sin embargo no nos atrevemos a garantizar.

Anoche temprano tuvieron conocimiento las autoridades de que un número de individuos de tierra tenía el plan de ir más tarde a apoderarse de los buques mencionados, para lo cual se asegura contaban con alguna persona de a bordo. Se dio inmediatamente aviso de lo que ocurría a los Comandantes de esos buques, previniéndoles que los confabulados esperaban que se les indicara de a bordo que todo estaba listo por medio de una señal convenida que consistía en arriar cierto farol.

Se nos asegura que a la media noche próximamente el farol fue arriado, pero de orden del Comandante de la *Independencia* y con el objeto de atraer a los conjurados. Estos se acercaron en efecto, con un bote fletero y en número de siete u ocho; mas antes de llegar al costado de ningún buque se encontraron con una embarcación de la *Independencia* que iba a prestar auxilio al vapor *Marañón* cuyas amarras habían fallado.

De la embarcación de la *Independencia* se pasó la voz al bote fletero y la contestación de los tripulantes de éste fue hacer fuego, hiriendo a uno de los de aquella.

Viéndose descubiertos y preguntados por la embarcación de la *Independencia* los tripulantes del bote fletero huyeron en dirección a un buque de guerra norteamericano el *Onward*, según unos, el *Saint Mary*, según otros, donde se asilaron.

Dícese también que las autoridades han reclamado a los asilados y el Comandante americano ha pedido que se le permita consultar el caso con su Ministro en Lima antes de dar su contestación. Se nos asegura que han sido reducidos a prisión algunas personas a quienes se cree complicadas en la intentona de anoche, pero a nosotros sólo nos consta que se halla detenido por esta causa en el Castillo del Sol, el alférez de fragata, Sr. Manuel Luis Gómez, ayudante de la Capitanía del Puerto.

A última hora - Telegrama

A las seis han desembarcado los asilados del *Onward*. Son trece entre ellos el capitán de corbeta indefinido don Gregorio Pérez y el Mayor Marquina; los demás nos son desconocidos. Todos quedan presos en el Arsenal.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Hoy ha venido de Lima el Batallón “Zepita” a relevar al Batallón “Legión Peruana”, que se encontraba acuartelado en el Arsenal. Las guarniciones de los buques de guerra que se componían de tropa de este último cuerpo han sido reemplazadas con tropa de aquel”.

Tres días después, el corresponsal de *El Comercio*³ en el Callao, daba cuenta que:

“El señor Melchor Ulloa, alférez de fragata de la Armada, se ha acercado a nosotros y nos ha pedido que rectifiquemos la noticia de su prisión dada por la mayor parte de los periódicos de Lima y esta ciudad.

El mencionado oficial se halla realmente en libertad y nos asegura que nadie lo ha molestado a consecuencia de los sucesos del 12 en los cuales no ha tenido participación alguna.

El alférez de fragata, Sr. Manuel L. Gómez, uno de los oficiales de marina que fueron presos el 12 se encuentra ya en libertad.

También han sido puestos en libertad los jóvenes Alvarez del Villar, dependientes del Sr. Gregorio Pérez.

Este caballero y las demás personas que con él fueron desembarcados del transporte norteamericano *Onward* se encuentran en Lima desde el sábado en la noche que fueron remitidos de esta ciudad. Se nos asegura que están en el cuartel de San Francisco de Paula”.

Nuevamente, *El Comercio*⁴ en su crónica del Callao, daba a conocer que:

“El teniente primero de la Armada, Sr. Napoleón Alayza ha sido puesto en libertad por haber resultado sin fundamento alguno la acusación que se le hacía de estar implicado en los sucesos que tuvieron lugar en esta bahía el jueves último”.

Casi mes y medio después, nuevamente el corresponsal de *El Comercio* en el Callao, informaba que el 5 de junio habían llegado de Lima y estaban depositados en Casas Matas, el capitán de corbeta, Sr. Gregorio Pérez y demás personas que como él, estaban siendo juzgadas como supuestos reos por el delito de conspiración⁵.

Tal como se ha dicho al comienzo de esta reseña política, la intención habría sido capturar a la *Independencia* y al *Huáscar*. Es con relación a este suceso que otra vez, *El Comercio*⁶ en enero de 1872, consignaba la noticia siguiente:

“Los presos políticos, que según el sábado comunicamos habían sido puestos en libertad ese día son don Emiliano Fessel, don Tadeo Arce, don Vicente Saavedra y don Federico Avellano.

Según hemos sido informados, a esos caballeros se les acusaba de complicidad en el golpe que en mayo último se intentó dar en la bahía con el objeto de apoderarse del *Huáscar*, pero el Juez de la causa los ha declarado exentos de toda responsabilidad”.

También cabe señalar que en enero de 1872, se produjo una sublevación de los chinos de la chacra de Flores, pertenecientes al Valle de Piedra Liza, tratando de asesinar el mayordomo; pero por las oportunas medidas del

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Comisario de Policía el motín fue contenido, impidiéndose la perpetración de ambos crímenes⁷. Meses después, en la misma época de la revolución de los Gutiérrez, julio de 1872, hubo otro intento de alzamiento general de los chinos⁸. Se hacen notar estos incidentes, para que se observe el comportamiento de los asiáticos durante la Guerra del Pacífico.

1.1.1. Inestabilidad e incoherencia ministerial

Se ha estimado conveniente presentar la relación de los ministros integrantes de los diversos gabinetes que colaboraron con Balta hasta el 22 de julio de 1872, como ayuda para identificar personajes en momentos determinados, referidos al tema materia de este capítulo:

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	P. Gálvez	2 Ago. 1868	13 Abr. 1869
Gobierno	P. Gálvez	id.	id.
Relaciones Exteriores	J.A. Barrenechea	id.	id.
Justicia	L.B. Cisneros	id.	21 Nov. 1868
Justicia	T. La Rosa	21 Nov. 1868	13 Abr. 1869
Hacienda	F. García Calderón	2 Ago. 1868	22 Dic. 1868
Hacienda (interino)	J.A. Barrenechea	22 Dic. 1868	2 Ene. 1869
Hacienda	N. de Piérola	2 Ene. 1869	13 Abr. 1869
Guerra y Marina	Cnel. J.F. Balta	2 Ago. 1868	13 Abr. 1869

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	Cnel. J.F. Balta	13 Abr. 1869	2 Ago. 1871
Guerra y Marina	Cnel. J.F. Balta	id.	id.
Gobierno	M. Ferreyros	id.	27 Jul. 1869
Gobierno	R. Velarde	27 Jul. 1869	22 Oct. 1869
Gobierno	F. de Paula Secada	22 Oct. 1869	27 Jun. 1870
Gobierno	Cnel. M. Sta. María	28 Jun. 1870	2 Ago. 1871
Relaciones Exteriores	J.A. Barrenechea	13 Abr. 1869	23 Oct. 1869
Relaciones Exteriores	M. Dorado	27 Oct. 1869	25 May. 1870
Relaciones Exteriores	J. Loayza	25 May. 1870	2 Ago. 1871
Justicia	T. La Rosa	13 Abr. 1869	22 Oct. 1869
Justicia	M.F. Paz Soldán	27 Oct. 1869	25 May. 1870
Justicia	J. Araníbar	25 May. 1870	2 Ago. 1871
Hacienda	N. de Piérola	13 Abr. 1869	23 Oct. 1869
Hacienda	M. Angulo	23 Oct. 1869	26 Feb. 1870
Hacienda	N. de Piérola	26 Feb. 1870	20 Jul. 1871
Hacienda	C. de N.C.N. Carrillo	20 Jul. 1871	2 Ago. 1871

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	Gral. J. Allende	2 Ago. 1871	7 Dic. 1871
Guerra y Marina	Gral. J. Allende	id.	id.
Gobierno	Cnel. M. Sta. María	id.	id.
Relaciones Exteriores	J. Loayza	id.	id.
Justicia	J. Araníbar	id.	17 Oct. 1871

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Justicia	M. García	17 Oct. 1871	7 Dic. 1871
Hacienda	C. de N.C.N. Carrillo	2 Ago. 1871	20 Set. 1871
Hacienda	F. Masías	20 Set. 1871	7 Dic. 1871

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	J. Loayza	7 Dic. 1871	22 Jul. 1872
Relaciones Exteriores	J. Loayza	id.	id.
Gobierno	Cnel. M. Sta. María	id.	id.
Justicia	M. García	id.	id.
Hacienda	F. Masías	id.	id.
Guerra y Marina	Cnel. T. Gutiérrez	id.	id.

Como se puede apreciar, el Gabinete cambió de Presidente en cuatro ocasiones; de Ministro de Gobierno cinco; de Relaciones Exteriores tres; de Justicia cinco; de Hacienda siete, y de Guerra y Marina cuatro. Evidentemente, los repetidos cambios denotaban una débil coherencia en la conducción de los asuntos administrativos del Estado. En el tema de que se trata, el cambio frecuente del ministro de Hacienda, no podía servir a la causa de la compra de los blindados, a pesar de haberlo sido por dos veces el comandante Carrillo.

Las maniobras de los consignatarios del guano, precipitaron la renuncia del ministro García Calderón el 22 de diciembre de 1868, pues no estaba de acuerdo con un empréstito de 2'000,000 de soles, contrario al proyecto oficial. Como encargado quedó el ministro Barrenechea, quien al ver esfumarse en ocho días el empréstito anterior, tuvo que pedir autorización al Congreso por otro más, que fue concedido el 26 de febrero de 1869. El Congreso clausuró sus sesiones el 28 de enero. Previamente, el 2 de enero, había renunciado Barrenechea, actitud que oficialmente no fue aceptada hasta el 5 del mismo mes, al ser nombrado ministro de Hacienda, don Nicolás de Piérola.

Piérola acudió a la Cámara de Diputados el 9 de enero, y a la de Senadores el 12, exponiendo en ambas Cámaras, elocuentemente, la situación hacendaria. Participó en un proyecto de ley, que aprobado el 25 de enero de 1869 sirvió de base para dar entrada a Dreyfus, a las finanzas nacionales, mediante un contrato que, finalmente, sería aprobado por el Congreso el 11 de noviembre de 1870.

El 22 de octubre de 1869 se produjo una crisis ministerial en momentos en que la Comisión Permanente del Congreso y la Corte Suprema opinaban en contra del Contrato Dreyfus. Renunciaron La Rosa, Barrenechea y Velarde. Aparte renunció Piérola, y fue reemplazado interinamente por el Director de Contabilidad, don M. Angulo, durante un período de cuatro meses.

Designado nuevamente Piérola para la Cartera de Hacienda en febrero de 1870, volvió a renunciar el 20 de julio de 1871, sucediéndole el ca-

pitán de navío don Camilo N. Carrillo, pero con retención de su cargo de Director de la Escuela Naval. La designación de Carrillo fue comentada por *El Comercio*⁹ en los términos siguientes:

“El nombramiento del capitán de navío Sr. Carrillo, para el desempeño del Ministerio de Hacienda y Comercio ha causado una agradable sorpresa en esta ciudad. Y no podía ser de otro modo, porque su larga permanencia en el Callao de donde no se ha separado desde hace muchos años sino para cumplir importantes comisiones desempeñadas siempre honrosamente, que el Gobierno ha tenido a bien confiarle, le han dado el temple para granjearse el aprecio y la consideración de la mejor parte de nuestra sociedad.

Creemos, pues, llenar un deber de estricta justicia haciéndonos eco de la satisfacción que el nombramiento del Sr. Carrillo ha causado a sus numerosísimos amigos del Callao; sintiendo sin embargo nosotros que como premio de sus bellas cualidades y del distinguido puesto que sus vastos y profundos conocimientos profesionales le hacen ocupar entre nuestros mejores oficiales de Marina, se le imponga la penosa obligación de desempeñar una colocación elevada honrosísima en otras circunstancias, pero hasta la cual no hubiésemos querido ver llegar en las presentes a una persona a quien de veras apreciamos”.

Carrillo ejerció el cargo ministerial sólo durante dos meses, hasta el 20 de setiembre¹⁰, siendo reemplazado por el doctor don Felipe Masías, quien duraría hasta el final del período Balta. Según Basadre, se creyó que el alejamiento de Carrillo tuvo relación con los ruidosos acontecimientos callejeros que ocurrieron ese día, al reprimir la policía, violentamente, una manifestación de italianos residentes en Lima, conmemorando el primer aniversario de la toma de Roma por las tropas italianas, que trajo consigo el final del poder temporal del Papa¹¹. Al renunciar Carrillo, fue exceptuado de la acusación Constitucional presentada en la Cámara de Diputados, en contra de dieciséis de los ministros de Balta, el 13 de agosto de 1872.

1.1.2. La revolución de los Gutiérrez

Durante el segundo semestre de 1871, el ambiente político se animó con la convocatoria el 15 de octubre, a elecciones de los colegios electorales provinciales, que pusieron en evidencia la preponderancia del candidato civil don Manuel Pardo. El desarrollo del proceso trasladó a las Cámaras la decisión sobre la proclamación del Presidente. Todo esto se vio empañado, el 22 de julio de 1872, por la revolución de los hermanos Gutiérrez. Preso Balta el mismo 22, fue vilmente asesinado el 26, día en que terminó la revolución. El 27 de julio se restableció el orden, encargándose de la Presidencia el 1er. Vice-Presidente, coronel Mariano Herencia Zevallos, quien gobernó provisionalmente desde el 27 de julio hasta el 2 de agosto, con el Gabinete ministerial siguiente:

Presidente del Consejo	J. A. Ribeyro
Ministro de Relaciones Exteriores	J. A. Ribeyro

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Ministro de Gobierno	M. Morales
Ministro de Justicia	J. E. Sánchez
Ministro de Hacienda	J. de la Riva Agüero
Ministro de Guerra y Marina	Gral. F. Diez Canseco

El detalle de todos los sucesos relacionados con el proceso electoral y de la revolución, están descritos en el volumen 1 de este Tomo, desarrollado por el doctor Raúl Palacios R.

No obstante, se estima conveniente complementar tan interesante relato en lo que hace a la participación de la oficialidad de la marina. En este sentido, es apropiado presentar la relación de los comandos que tomaron la decisión de oponerse a dicho movimiento revolucionario. Ellos fueron:

Comandancia General de Marina		
Comandante General de Marina	Cap. de navío	D. de la Haza
Mayor de Ordenes del Departamento	id.	E. Otoyá
Secretario del Comandante General	Coronel	C. Moreno
Ayudante del Comandante General	Cap. de corbeta	F. Terry
Escuadra (En el Callao)		
Comandante del <i>Huáscar</i>	Cap. de navío	M. Grau
Comandante de la <i>Independencia</i>	id. id.	S. Palacios
Comandante de la <i>Apurímac</i>	id. id.	J. Sagasti
Comandante del <i>Chalaco</i>	id. id.	M. Ríos
Comandante del <i>Manco Cápac</i>	id. de fragata	G. Black
Comandante del <i>Atabualpa</i>	id. id.	R. Pimentel
Comandante del <i>Tumbes</i>	id. id.	C. Ferreyros
Director de la Escuela Naval y Comandante del <i>Marañón</i> (En Arica)	id. de navío	C. Carrillo
Comandante del <i>Mayro</i>	id. de fragata	M.A. Villavisencio

Luego de concluido el movimiento revolucionario, el Comandante General de Marina, los comandantes de los buques que salieron del Callao, el Director de la Escuela Naval, y el comandante J. Sánchez L. que tomó posesión del vapor *Sofía*, elevaron los informes¹² mencionados por el doctor Palacios, pero que relacionándolos con otros más, permiten establecer cómo se desarrolló la cadena de hechos y decisiones, en lo que respecta a Marina, que se presentan a continuación, haciéndose la salvedad de lo difícil que a veces resultó establecer las horas exactas. En *Anexos A y B*, se reproducen, la relación de todo el personal que embarcó en el *Huáscar*, y las notas que Grau cursase a las autoridades políticas y administrativas, respectivamente.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

CRONOLOGIA DE EVENTOS

Lunes - julio 22

- 2h p.m. En Lima, el coronel T. Gutiérrez, Ministro de Guerra y Marina, inicia la revolución. El Presidente Balta es destituido y apresado. Se inicia la búsqueda de M. Pardo.
El Congreso emite pronunciamiento, del que se imprimen 20,000 ejemplares.
- Después de 3h p.m. Se recibe, en el Callao, la noticia de la revolución. Inicialmente, el Comandante General de Marina no puede coordinar actitudes con el Prefecto por encontrarse en Lima, pero a su regreso sostienen una conferencia sin conseguir ajustar acuerdo alguno.
El comandante J. Sánchez L., convoca al pueblo chalaco para protestar. Al no contar con los medios materiales, disuelve la manifestación, pero organiza una base para actuar en su oportunidad y obtener elementos de apoyo para la Escuadra.
Los comandantes del *Huáscar*, *Independencia*, *Apurímac* y *Chalaco*, al igual que los de otros buques, luego de enterarse de la situación, se constituyen en sus unidades y adoptan medidas para evitar sorpresas y para zarpar, los que estén en condición de hacerlo.
- 5h45m p.m. El Comandante General de Marina, recibe carta-orden firmada por el Coronel T. Gutiérrez, para que la Escuadra secunde su movimiento. Procede a citar a una reunión, para esa misma noche, a los comandantes de todos los buques surtos en bahía.
- 7h15m p.m. Procedente de Lima, llega el coronel Chariarse, al mando de un batallón, y exige del Prefecto su total adhesión.
- 8h p.m. En el salón principal de la Comandancia General de Marina, se da inicio a la reunión de los comandantes de buques con la lectura de la carta de Gutiérrez, en la que oficialmente comunica que el Ejército lo ha proclamado Jefe Supremo de la Nación, y que necesitaba saber de inmediato si la Escuadra secundaba su movimiento.
El comandante de la *Apurímac*, como menos caracterizado, tomó la palabra y expresó: "que desconocía la autoridad de ese Jefe Supremo y que por lo tanto no secundaba ese movimiento, ni menos se sometería a ese nuevo orden de cosas". Parecidos pronunciamientos emitieron los demás comandos.
El comandante del *Huáscar* manifestó que habiendo en ese momento, fuerzas del Ejército que guardaban el Arsenal, se necesitaba discutir el asunto en libertad y ganar tiempo. Todos acordaron por unanimidad, contestar por telegrama que rechazaban la orden y se reservaban su opinión.
Antes de finalizar la reunión, el Comandante General recibe un telegrama de Gutiérrez, demandando acerca de la actitud de la Escuadra. Concluida la reunión, los comandos regresan a sus buques.
El comandante del *Huáscar* y el Director de la Escuela Naval acuerdan invitar a una reunión esa noche, a bordo del *Marañón*, a todos los comandos.





MANUEL DE LOS REYES MANCO
El pescador de Chilca, que en su peladilla llevó,
en julio de 1872 a don Manuel Pardo a reunirse
con la *Independencia*, escapando a la
persecución de los Gutiérrez. (Reproducida de:
El Comercio, miércoles 30 de mayo de 1917).

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

El coronel Chariarse ocupa el Arsenal, y recibe orden de Lima de ocupar los buques y obligarlos a pronunciarse en favor de la rebelión, lo que no llega a cumplir por acción disuasiva del Comandante General de Marina.

- Antes de 11h. p.m. El comandante del *Huáscar* acude a las fragatas *Independencia* y *Apurímac*, e invita a sus comandantes a la reunión en el *Marañón*, para deliberar sobre la actitud de la Escuadra.
- 11h p.m. Se reúnen a bordo del *Marañón* los comandantes del *Huáscar*, *Independencia*, *Manco Cápac*, *Atabualpa*, *Tumbes*, *Chalaco* y *Apurímac*. El capitán de navío Aurelio García y García, toma parte en la deliberación y embarca después en la *Independencia*. Se decide que los buques no deben amanecer fondeados en bahía, y que todos los que se puedan mover, deben prepararse para zarpar, habida cuenta del estado de desarme vigente. Juramentan defender la ley y las instituciones.
- 11h15m p.m. El Comandante General de Marina recibe un segundo telegrama del coronel Gutiérrez, más apremiante y conminatorio, por lo cual convoca a los comandos a una nueva reunión en tierra, que obliga a suspender la que se estaba realizando en el *Marañón*.

Martes - julio 23

- Entre 0h-5h a.m. En el salón principal de la Comandancia General, se lleva a cabo la segunda reunión de comandos, durante la cual se da lectura al nuevo y más extenso telegrama de Gutiérrez al Comandante General, que terminaba diciéndole que los "obligara a seguir su causa, pues quería que sus órdenes se obedecieran". Nuevamente, los comandos rechazan la demanda y acuerdan dar esa respuesta por telegrama. El Comandante General de Marina y el Mayor de Ordenes del Departamento adoptan la misma actitud y renuncian a sus cargos. Terminada la sesión, los comandos regresan inmediatamente al *Marañón*, en donde acuerdan retener el mando de sus buques y ponerse en aptitud de poder liberar al país de la dictadura, acordando como hacer para que los buques salieran de puerto. Luego de ello, regresan a sus unidades para poner en ejecución lo convenido. Los oficiales de todos los buques recibieron con mucho entusiasmo esta decisión. Los de los buques que no podían moverse se embarcan en los que habían de zarpar. El Director de la Escuela Naval, al término de la reunión en el buque de su mando, procede a designar los puestos que los oficiales y alumnos de la Escuela deben ocupar en los buques listos a proclamar el orden. Los que podían zarpar eran: *Independencia*, *Apurímac*, *Huáscar* y *Chalaco*. Los dos primeros con dificultades en sus máquinas, particularmente por la falta de algunas piezas que, como parte del desarme, habían sido depositadas en el Parque General de Artillería. No pueden zarpar de inmediato pues los arreglos a los respectivos repuestos demandan muchas horas de trabajo, a pesar de la colaboración de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- maquinistas de otros buques. En la reunión en el *Marañón* se convino que el *Huáscar* remolcase a las dos fragatas afuera de la bahía.
- 5h-9h a.m. Primero el *Huáscar* remolca a la *Independencia* dejándola en franquía a sotavento del puerto. Luego hace lo mismo con la *Apurímac*. Regresa por la *Independencia* y la remolca hasta el cabezo de la isla de San Lorenzo, en donde ambos quedan fondeados. Al *Huáscar* no le alcanzó el tiempo para sacar a los monitores.
El *Chalaco* zarpa y fondea en la isla de San Lorenzo.
Finalmente, la *Apurímac* empleando su máquina se dirige a la isla citada y fondea al lado de los otros tres buques.
- 9h a.m. Reunión de comandantes y oficiales de todos los buques en el *Huáscar*, en donde se redacta y firma por todos los presentes, el Acta de Protesta dirigida a la Nación, en contra de la dictadura.
- 9h a.m. El Secretario General del movimiento revolucionario, Fernando Casós,
- 9h p.m. demanda al gerente de la Pacific Steamship Navigation Company, no entregar carbón a los buques de la Escuadra.
El trabajo en las máquinas de las dos fragatas continúa hasta por la noche.
En reunión vespertina en el *Huáscar*, los comandos acuerdan que: la *Independencia* se estacione entre el Callao y Pisco; el *Huáscar* recorra los puertos del sur comunicando lo ocurrido y la actitud de la Escuadra en defensa de la ley; el *Chalaco* y la *Apurímac*, en convoy, procedan a Islay para reunirse con los demás buques.
El diputado Távora entrega, en el *Huáscar*, la declaración del Congreso y de regreso a tierra es portador del Acta de Protesta de la Escuadra. Durante el período se embarcan más oficiales de otros buques, demostrando su adhesión al Acta, firmándola.
Poco antes de zarpar, atraca a la *Independencia*, un vapor pequeño que conduce a un hermano del comandante Aurelio García y García, llevando algún dinero que entrega al contador, así como algunas comunicaciones sobre el estado de la capital.
El 1er. Vice-Presidente, coronel Mariano Herencia Zevallos, anuncia haber asumido la Presidencia.
- 9h p.m. -
12h p.m. Reparada la máquina de la *Independencia*, zarpan todos los buques hacia las áreas designadas.
El *Chalaco* y la *Apurímac*, que apenas desarrolla dos millas por hora, navegan en convoy. El primero destaca a la fragata 19 hombres. Por la lenta marcha, ambos comandos convienen en que el *Chalaco* la remolque hasta Islay.
En la *Independencia*, al conocerse que el Sr. M. Pardo se dirige por tierra a Chilca (Pucusana) para embarcarse, enrumba a esa caleta, no sin gran esfuerzo por la falta de fogoneros, carboneros y poca presión de vapor.
- Miércoles - julio 24
- 0h a.m.-12h
p.m. La *Independencia* fondea en Chilca. Después del medio día y luego de haber burlado a sus perseguidores, el Sr. Pardo acompañado del

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

coronel Zamudio, se dirige al buque en una pequeña embarcación, de propiedad del pescador don Manuel de los Reyes Manco, transbordando a una falúa, que al mando del comandante Melitón Carbajal, los conduce a la fragata.

La *Independencia* se dirige a la Caleta del Morro Solar (La Herradura) en donde deben embarcar, por la noche, algunas personas amigas. Para ese fin, se envía a tierra una embarcación a cargo del comandante U. Delboy, que se vara en la playa por lo agitado del mar. La fragata regresa a Chilca, en donde embarca a los señores Chacaltana, Castañeda, el comandante Delboy y dotación de la embarcación, luego de viajar por tierra.

Las condiciones de mar y viento en contra a la altura de Pisco, que encuentran los buques en convoy, las deficiencias e insuficiencias de las estachas de remolque, que faltan varias veces, obligan al convoy a recalar y fondear en la bahía de la Independencia, pero el *Chalaco* continúa su viaje a Islay.

De inmediato los maquinistas de la *Apurímac* emprenden la reparación del condensador, en pésimo estado y cuyos tubos revientan frecuentemente.

3h p.m. El *Huáscar*, luego de arribar a las islas de Chincha y comprobar que su gobernador, coronel Díaz, ha marchado con su guarnición a Ica para someter al Prefecto que se había adherido a la revolución, prosigue su viaje al sur.

Jueves - julio 25

0h a.m. - 12h p.m. La *Independencia*, luego de cumplida su misión en Chilca, procede al puerto de Pisco, en donde fondea.

El vapor *El Peruano*, en tránsito al Callao, arriba a Pisco, y comunica la actitud ya citada del Gobernador de las islas de Chincha. Posteriormente, el coronel Díaz se presenta en la fragata, e informa que tanto Ica como Pisco están en orden.

Mucha gente acude a la fragata a felicitar al Sr. Pardo, quien por la tarde baja a tierra, enterándose por el telégrafo de los incidentes de la revolución.

En el Callao, el pueblo se levanta, pero el coronel Silvestre Gutiérrez impide la toma del Real Felipe. Se restablecen el telégrafo y el ferrocarril entre Lima y Callao.

10h a.m. El comandante J. Sánchez L. toma posesión del vapor *Sofía*, de propiedad de los señores Dreyfus Hnos. y Cía., con la participación del gremio de fleteros del Callao. Zarpa para Pisco, donde arriba en la tarde, poniéndose a órdenes del Sr. Pardo, y enterándolo de lo sucedido en Lima.

Viernes - julio 26

0h a.m. - 12h p.m. En Lima, de mañana, durante un balacera con el pueblo, cae muerto Silvestre Gutiérrez.

El Presidente Balta muere asesinado vilmente.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Este mismo día, en la tarde, es muerto el coronel Marceliano Gutiérrez durante un combate en el Callao.

En la tarde, cuando trata de fugar, Tomás Gutiérrez es apresado en las calles de Lima, y muere linchado. Su hermano, el coronel Marcelino Gutiérrez, logra escapar ileso.

El *Huáscar* arriba a Islay, desde donde Grau dirige notas circulares a los Prefectos de Arequipa, Cuzco y Puno, Presidentes de las Cortes de Arequipa y Puno, y Subprefecto de Islay, en las que da cuenta de los sucesos del 22, la actitud de la Escuadra, invitándolos a adherirse.

Les adjunta la declaración del Congreso, copia del Acta de Protesta de la Escuadra, y un ejemplar de *El Peruano*.

Luego, prosigue viaje al Sur.

En el día la *Independencia* zarpa para el Callao.

El *Sofía* zarpa para Islay a cumplir la orden verbal del Sr. Pardo, de comunicar los hechos ocurridos en Lima para evitar futuros actos de fuerza, y que todos los buques regresen al Departamento.

Sábado - julio 27

- De Mañana La fragata *Apurímac*, habiendo dejado expedita su máquina, zarpa para Islay.
- En la tarde La fragata *Independencia* fondea en el Callao. El Sr. Pardo y amigos pasan a tierra, en donde es recibido apoteósicamente.
- 5h p.m. El *Huáscar* intercepta el vapor *Paita* en viaje al norte. El comandante Otoyá, le practica una visita y encuentra a bordo a la guarnición del *Mairo*, recientemente relevada, compuesta de 1 oficial y 17 de tropa, del Batallón "Arequipa Nº 7". Luego de enterados de los sucesos, se adhieren a la Escuadra, se transbordan al *Huáscar* y el oficial firma el Acta de la Escuadra.
- 7h p.m. El *Huáscar* fondea en Arica. Presente el *Mayro*, su comando es convocado y luego de enterado de la situación, se adhiere a la Escuadra, firma el Acta de Protesta, la lleva a su buque en donde la firman todos los oficiales. Esa misma noche, se remite al Subprefecto y al Administrador de la Aduana del Puerto, la circular y demás documentos; mediante un propio se remite igual documentación al Prefecto de Moquegua, Alcalde Municipal y Presidente de Corte de Tacna. El *Mayro*, luego de proporcionar al *Huáscar* armas, municiones y 15 hombres, zarpa llevando comunicados a las autoridades de la provincia litoral de Tarapacá y a conseguir carbón.

Domingo - julio 28

- 0h a.m.-
12h p.m. En la mañana la *Apurímac*, por falla de su condensador, regresa a bahía de la *Independencia* y fondea en espera del *Chalaco*, que en este día arriba a Islay. Durante su permanencia en Arica, el *Huáscar* recibe telegrama de adhesión del Prefecto y oficios del Alcalde de Tacna y del Subprefecto de Arica.

80°

70°

LEYENDA

Huáscar ———

- 23 Julio. Zarpa de San Lorenzo, en la noche para el sur.
 24 Julio. Recala en las Islas Chincha y sigue viaje al sur.
 26 Julio. Fondea en Islay. Grau envía notas a autoridades políticas y sigue viaje al sur.
 27 Julio. En la tarde intercepta vapor *Paita*. La guarnición del *Mayro* que viaja de pasaje se adhiere a la Escuadra y se transborda al *Huáscar*, que fondea esa noche en Arica. Se reúne con la dotación del *Mayro* que se adhiere. Envía notas a las autoridades.
 28 Julio. Recibe carbón del *Eten* y zarpa para Mollendo.
 29 Julio. Fondea en Mollendo en la mañana. Envía nuevas notas a las autoridades y zarpa para Islay, en donde fondea.
 30 Julio. Zarpa para Callao en la mañana.
 1 Agosto. Fondea en Callao en la mañana.

Independencia ———

- 23/24 Julio. Zarpa de San Lorenzo, arriba a Pucusana, embarca al señor Pardo, procede a Chorrillos, regresa a Pucusana, embarca civiles y marinos y procede a Pisco.
 25 Julio. Arriba a Pisco.
 26 Julio. Zarpa para Callao.
 27 Julio. Fondea en Callao en la tarde.

Sofía ———

- 25 Julio. Es apresado en el Callao en la tarde y zarpa para Pisco.
 26 Julio. Se reúne en Pisco con la *Independencia*, y luego procede para Islay.
 29 Julio. Arriba a Islay y se reúne con el *Huáscar* y el *Chalaco*.
 1 Agosto. Zarpa de Islay para Callao.
 2 Agosto. Fondea en Callao en la mañana.

Apurímac y Chalaco ———

- 23/24 Julio. Zarpan de San Lorenzo en convoy para Islay, pero *Chalaco* tiene que remolcar a la fragata hasta bahía Independencia, donde la *Apurímac* queda fondeada. *Chalaco* sigue viaje a Islay.
 27 Julio. *Apurímac* zarpa para Islay.
 28 Julio. *Apurímac* regresa a bahía Independencia. *Chalaco* arriba a Islay.
 30 Julio. *Chalaco* zarpa para Callao, recala en bahía Independencia y se reúne con la *Apurímac*.
 31 Julio. *Apurímac* zarpa para Callao, navegando a vela. *Chalaco* zarpa para Callao horas después.
 1 Agosto. *Chalaco* fondea en Callao en la mañana.
 2 Agosto. *Apurímac* fondea en Callao en la mañana.

DESPLAZAMIENTOS DE LOS BUQUES DE LA ARMADA ENTRE EL 23 DE JULIO Y 2 DE AGOSTO DURANTE LA REVOLUCION DE LOS GUTIERREZ 1872

Fuente: Partes oficiales de los comandos de buque.

Mapa: SOUTH ATLANTIC by Impay, Laurie, Norie & Wilson, Ltd. 1905



15°

15°

80°

70°

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

El vapor *Eten*, en viaje del Callao a Valparaíso, arriba a Arica. Como pasajero se encuentra el capitán de corbeta Gregorio Pérez, quien hace entrega de las comunicaciones del coronel T. Gutiérrez instando a Arequipa a plegarse a la revolución, y que las había tomado de su portador, coronel G. Aspiazu (en Arica).

El vapor *Eten* entrega al *Huáscar* 21 toneladas de carbón destinadas al vaporcito *Iquique* de la PSNC. Antes de zarpar para Islay, se envía nuevo telegrama al Prefecto de Moquegua.

El Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao, informa al Comandante General de Marina, que los cuarteles del Arsenal y salón de esa Comandancia, habían sido destrozados y perdidos los archivos.

Lunes - julio 29

11h a.m. El *Huáscar* fondea en Mollendo. El capitán de puerto informa que el Prefecto de Arequipa sigue indeciso. Grau envía nuevos telegramas a los Prefectos de Arequipa, Cuzco y Puno, a los Presidentes de las Cortes de Arequipa y Puno, con copia de las adhesiones de Tacna y Arica. Luego zarpa para Islay, reuniéndose con el *Chalaco*.

El *Huáscar* recibe informe del capitán de puerto de Mollendo, sobre la adhesión del Prefecto y demás autoridades y pueblo de Arequipa. Igualmente del Subprefecto, autoridades y vecinos de Islay.

7h p.m. Arriba a Islay el vapor *Sofía*. El comandante Delboy entrega comunicaciones sobre el restablecimiento del orden en Lima, y de los sensibles acontecimientos del 26, y la orden de retornar al Callao.

El *Huáscar* ordena al *Mayro* suspender el embarque de carbón y permanecer en estación hasta nueva orden. Envía telegrama al Prefecto de Arequipa avisando del zarpe para Callao.

Martes - julio 30

1h30m a.m. El *Huáscar* zarpa para Callao, luego de haber recibido carbón del *Chalaco*.

6h a.m. El *Chalaco* zarpa de Islay para Callao.

11h p.m. El *Chalaco* recalca y fondea en bahía de la Independencia, y comunica a la *Apurímac* la orden de regresar a Callao.

Miércoles - julio 31

7h30m p.m. La *Apurímac* zarpa para Callao. Navega a la vela sólo con sus mayores, reservando la máquina para salir y entrar a puerto.

8h p.m. El *Chalaco* zarpa para Callao, luego de taponer los tubos rotos.

Jueves - agosto 1º

6h a.m. El vapor *Sofía* zarpa de Islay para Callao.

8h30m a.m. El *Huáscar* fondea en el Callao. El Director de la Escuela Naval, los oficiales y alumnos reasumen sus puestos en el *Marañón*.

11h a.m. El *Chalaco* fondea en Callao.

Viernes - agosto 2

11h30m a.m. Fragata *Apurímac* fondea en el Callao.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Vapor *Sofía* fondea en el Callao. Cumplida la comisión, el vapor es puesto a disposición del Supremo Gobierno.

En el recinto del Congreso Nacional, el Sr. M. Pardo asume la Presidencia de la República.

De la lectura de los eventos descritos, quedan en evidencia los hechos siguientes:

1. La decisión de los oficiales de la Escuadra de respetar el voto popular, la Constitución y la ley.
2. El estado de desarme de la Escuadra no respondía a un concepto de economía, sino de neutralización política de una fuerza y del poder naval, pues no sólo estaban reducidas las dotaciones y desprovistos los buques de armas menores y municiones, y la *Independencia* de su artillería, sino que piezas importantes de las máquinas de algunos de los buques, habían sido depositadas en tierra, pero no en el Arsenal de Marina, sino en el Parque General de Artillería del Ejército, en Lima. Esta condición de desarme se habría de proyectar en el futuro, con riesgo de la seguridad nacional, conforme se aprecia en otra parte de este tomo y en los que siguen;
3. La serenidad de los comandos para conducir sus reuniones y tomar decisiones en medio de condiciones desfavorables de hora, de urgencia, de movilidad, de tensión, y de presencia de fuerzas del Ejército.
4. El papel descollante y laborioso del *Huáscar* bajo el comando de Miguel Grau, durante la noche del 22 y madrugada del 23 de julio;
5. La unidad de pensamiento en la redacción y firma del Acta de Protesta dirigida a la Nación, contra la dictadura, de todos los oficiales de la Escuadra presentes en San Lorenzo, y la de todos aquellos que se adhirieron posteriormente y,
6. La patriótica y voluntaria participación del gremio de fleteros del Callao, bajo la conducción del capitán de fragata J. Sánchez L.

El comandante del *Huáscar*, a su regreso al Callao, remitió al Ministerio de Guerra y Marina¹³, con fecha 1º de agosto, un oficio adjuntándole las comunicaciones del coronel T. Gutiérrez al coronel M. Salazar en Arequipa, e interceptadas por el capitán de corbeta G. Pérez, que se encontraba en la situación de indefinido. Decían así:

“Ministerio de Gobierno, Policía y Obras Públicas

Lima, 22 de julio de 1872

Señor Coronel D. Manuel Salazar

A consecuencia de las intrigas que estaban practicando en juntas preparatorias los diputados y senadores, duales, anuales y cuatriales, criminalmente abanderizados con infracción de las leyes y con gran daño de los intereses del país. El coronel D. José Balta después de haber indicado un candidato, se preparaba a entregar el país al demagogo y candidato de la tiranía y del absolutismo D. Manuel Pardo, mas el ejército que no puede desmentir su patriotismo, ha verificado hoy a las dos de la tarde un cambio político habiéndose puesto el que suscribe a la cabeza de él, así como en prisión al coronel D. José Balta. Si como no dudo estima US el orden, la tranquilidad del país y su futura suerte, espero secundará US el movimiento verificado en esta Capital, y del que doy a US cuenta, aguardando su respuesta en el palacio de gobierno. Dios guarde a US. *TOMAS GUTIERREZ*”.

La otra comunicación era de carácter personal, y decía así:

“Señor Coronel D. Manuel Salazar - Arequipa

Lima, julio 22 de 1872

Estimado amigo:

De un modo oficial le participo a US el cambio político que ha tenido lugar en esta capital. No dudo así un momento que cuadyuvara U. activamente por cuantos medios estén a su alcance, para que la fuerza de su mando y el pueblo secunden el movimiento; pero si acaso el prefecto de ese departamento no se adhirió destitúyalo U. en el acto y hágase cargo de la Prefectura y Comandancia General, dictando cuantas medidas sean eficaces para la conservación del orden público. Promoverá U. activamente la formación de listas, en las que el pueblo me confiera el cargo de Jefe Supremo Provisorio haciendo firmar al mayor número posible de ciudadanos.

De U. su afectísimo amigo y S.S. *TOMAS GUTIERREZ*”.

En oficio del 28 de julio, el Comandante General de Marina, capitán de navío Diego de la Haza, que había sido confirmado en el cargo por el Ministro de Guerra y Marina, general F. Diez Canseco, informaba a éste haber impartido las órdenes conducentes para que todos los jefes y oficiales que servían en el Departamento y que se rehusaron a tomar parte en el “escandaloso motín” del 22, volvieron a sus puestos de origen en esa fecha. Manifestaba, sin embargo, que el Mayor de Ordenes del Departamento, capitán de navío, E. Otoya no podría reincorporarse hasta tanto no regresase el *Huáscar*, en el cual se hallaba embarcado. Su puesto, por otro lado, estaba siendo desempeñado, accidentalmente desde el 27 de julio, por el capitán de fragata G. Black, por designación del capitán de navío L. Montero, quien había sido facultado por el 1er. Vice-Presidente de la República para hacer algunos arreglos concernientes al restablecimiento del régimen constitucional¹⁴. El general Diez Canseco, aprobó lo resuelto por Montero y nombró a Otoya, Comandante General de los Tercios Navales.

A estar por lo reseñado por Basadre en su monumental obra histórica, ésta no fue la única participación de Montero. En efecto, Basadre consigna que Tomás Gutiérrez, en su intento de fugarse fue capturado en las calles de Lima por el coronel Domingo Ayarza, quien capitaneaba una partida de jefes, oficiales y civiles, pero que siendo tan intensa y cada vez mayor la presión de la turba, “transfirió su custodia a Lizardo Montero (capitán de navío) que estaba a caballo”. Los esfuerzos de Montero, dice Basadre, y de algunas otras personas para proteger a Gutiérrez fueron inútiles, al extremo que empezó a pedirse “la cabeza de Montero”, optando éste por retirarse, sobreviniendo el posterior linchamiento de Gutiérrez.

Se puede preguntar qué pasó con los buques de la Escuadra que no pudieron zarpar en la madrugada del 23 de julio, y en particular con sus dotaciones. Casi la mayoría de la oficialidad se embarcó en otros buques,

pero un oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina Provisorio, general F. Diez Canseco, de fecha 28 de julio¹⁵, da una idea al respecto. En efecto, el citado ministro, luego de confirmar al comandante de la Haza como Comandante General, le había ordenado que alistase al *Chalaco* para que estuviese en aptitud de desempeñar comisiones urgentes. Resultaba, sin embargo, que el buque aún no había regresado al Callao, y el único presente en bahía era la fragata *Independencia*. Pero, decía de la Haza, que a este buque aparte de ser pesado para ese tipo de comisiones, le hacía falta tripulación competente, carbón y algunos víveres. La primera no era posible conseguir en el día, no se podía enganchar porque no había quien se preste a ello, “ni se tiene en los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*, en los vapores *Marañón*, *Tumbes* ni en este Arsenal gente que poderle dar porque toda se ha desbandado”.

Al día siguiente, 29 de julio, el Comandante General de Marina acusaba recibo de un oficio del ministro Diez Canseco¹⁶, que le había llegado a las 10h50m de la noche, referente a la orden impartida al Comandante General de Artillería para que remitiese de inmediato las piezas de la máquina de la *Independencia*, y recuperar así el alistamiento en lo que a máquina respecta.

Restablecido el orden legal el 27 de julio, reapareció *El Comercio* luego de haber permanecido clausurado desde el 6 de junio de 1872. De este periódico se toman algunas noticias complementarias de estos eventos que involucraron a la Marina. Así, comentaba que el *Sofía*¹⁷ fue despachado de Pisco el viernes 26 de julio con el objeto de llevar al *Huáscar*, *Chalaco* y *Apurímac* la “noticia del feliz término de la revolución”. En otra edición, publicaba el informe del capitán de fragata J. Sánchez L. al Comandante General de Marina¹⁸, referente al cumplimiento de la orden de entrega del *Sofía* a sus propietarios, notándose que con respecto al inventario y con excepción del carbón y víveres, “la entrega de lo demás se ha hecho a satisfacción de la Casa (Dreyfus) en el Callao”. En efecto, en su viaje al sur había consumido las 50 toneladas de carbón que tenía al momento de la toma de posesión, y en cuanto a los víveres Sánchez no podía dar una estimación exacta porque aparte de lo consumido por la dotación, tuvo que “surtir algunos buques de la Escuadra, por la escasez en que se encontraban, de provisiones”.

En su edición del 7 de agosto, *El Comercio* traía dos comentarios importantes del sur del país. Así, el primero se refería a una noticia del 1º de ese mes de su corresponsal en Arequipa, diciendo que en esta ciudad “se deploró los trágicos sucesos y el sangriento desenlace de este drama terrible; pero aplaude el predominio de la ley sobre el sable”, y que el *Huáscar* debe haber llevado a Lima la “primera noticia de la protesta de los pueblos

del sur contra la dictadura militar, en especial la de Arequipa”. El otro comentario, provenía de las noticias de su corresponsal de Tacna del 3 de agosto, sobre la estadía del *Huáscar* en Arica, de las notas que pasó a las autoridades sobre la rebelión, nuevas que habían sido recibidas previamente por el telégrafo, y que en un comienzo causaron gran conmoción, pero que “al final prevaleció el buen sentido del pueblo. El 28 se formuló una enérgica protesta en la Prefectura y en la Casa Consistorial se reunió todo el vecindario protestando (pacíficamente)... las autoridades dirigieron circulares a las de todo el departamento, siendo unánime la opinión en contra del referido plan”. En este momento conviene reflexionar en algo que parece fatídico. En efecto, la mayoría de los desplazamientos de la Escuadra cuando había algún problema eran hacia el sur; la Escuadra de Evoluciones operó varias meses en el sur, las expediciones revolucionarias venían del sur; los exilados en su inmensa mayoría se iban o eran enviados a Chile y, en esta oportunidad, la historia no ha consignado las repercusiones del movimiento revolucionario de los Gutiérrez en el norte. Finalmente, la gran catástrofe de 1879 vendría del sur. Este es un tema no explorado, que merece investigación y divulgación.

Marcelino Gutiérrez, quien como se ha visto logró escapar de los sucesos de Lima el 26 de julio, fue finalmente capturado por la Prefectura el 10 de agosto y recluso en el *Chalaco*¹⁹ desde el 18 hasta el 20 cuando fue trasladado al presidio de Carceletas²⁰ en Lima, mientras se ventilaba el juicio que se le había abierto, actuando como abogado defensor el Dr. D. J.F. Pazos. Aparte de la generosa defensa aparecida en un artículo de *El Comercio*²¹ firmado por un “periodista viejo”, que abogaba por el exilio de Marcelino, así como de otras voces de la opinión pública que también se pronunciaban por su libertad²², la defensa del doctor Pazos fue tan dramática que llevó a ese periódico a comentar, en su edición del 4 de setiembre, que “se había presenciado en la Corte Superior de Justicia de Lima una escena que rarisimas veces se ve. El Dr. Pazos expuso en tal forma ante la Corte las razones legales y filosóficas por las cuales se debía dar libertad al preso”, y que “al concluir fue tal su emoción, tan conmovedoras sus palabras y tan cierto su sentimiento que el llanto le cortó la voz, y muchos de la barra se retiraron enjugándose copiosas lágrimas, los mismos Vocales del Tribunal acostumbrados a ver palpitantes las heridas y dolores del desgraciado no pudieron votar por impedirlo el sentimiento de que se hallaban poseidos. El Tribunal es la representación del pueblo y el pueblo ha perdonado. La ley es la norma del Tribunal y la ley permite la libertad que se solicita de Gutiérrez. Déjenle, pues, aguardar en la tranquilidad de su casa, al fallo de la justicia el castigo que su conducta merece. La causa quedó al voto”.

Por otro lado, *El Comercio*²³ transcribía un telegrama que desde Valparaíso dirigiera el coronel Prado el día 5 de agosto a don Ulises Delboy, que decía: “Con toda mi alma celebro el grandioso acontecimiento por el cual el pueblo del Perú eleva a inmensa altura su nombre y su honra, reivindicando a la vez la justicia y el voto popular. En cuanto a mí con harto sentimiento me privo todavía de volver a la patria amada por consideraciones esencialmente patrióticas. Si Ud. no pasa a este puerto me dará Ud. el pesar de no verlo y abrazarlo *PRADO*”.

Pero la columna más interesante aparecida en *El Comercio*²⁴ consistió en la reproducción de un artículo escrito por un extranjero que apareció impreso en *El Americano*, en honor de la Marina peruana y en particular de Grau, que decía así:

“Un Marino peruano.

Los que no conocen al personal de la oficialidad de la naciente Marina del Perú no conocen de las cosas de que más pueda envanecerse aquella República; personalmente debemos confesar que en nuestra rápida visita a ese hospitalario país pocas cosas nos sorprendieron tan agradablemente como dicha oficialidad. En su mayor parte jóvenes de porte distinguido y modales delicados, casi todos los jefes y oficiales que montan la escuadra peruana, son hombres de vasta instrucción, dotados de conocimientos prácticos en su profesión. El arrojó, el tino, la habilidad y confianza con que condujeron a las aguas del Callao atravesando el Océano los acorazados y monitores construidos aquí, hecho que mereció grandes elogios de los almirantes ingleses y norteamericanos jueces competentes para juzgar la magnitud de la empresa dan alto testimonio de las condiciones que distinguen a la oficialidad peruana.

En sus honrosas filas milita el Sr. Grau, cuyo retrato publicamos en el presente número, noble, franco, leal, inteligente, pundonoroso y bravo como todos los hombres de convicciones, el Comandante Grau que monta el magnífico acorazado *Huáscar*, es un oficial que hace honor a su patria. Hemos tenido ocasión de visitar detenidamente dicho buque y confesamos que al poner los pies en su cubierta no pudimos imaginarnos que en una República americana hubiese un buque tan admirablemente tenido y una disciplina tan rigurosa como la del mejor navío de *la flota inglesa*.

Hacemos votos porque la escuadra peruana se balancee tranquilamente en las aguas del Pacífico con la bandera de paz en sus mástiles; pero si por desgracia quiere que nuevas provocaciones la obliguen a izar la bandera roja, cierto estamos de que con barcos como el *Huáscar* y oficiales como Grau, la honra y el nombre del Perú, serán dignamente defendidos”.

Como resultado de esta revolución, el único herido en defensa de la democracia, fue un tripulante del *Manco Cápac*, hecho del cual el comandante del buque, don Guillermo Black, informaba a la Mayoría de Ordenes, como sigue:

“A consecuencia de los últimos sucesos ocurridos en el Callao el día 26 del mes de julio último cuando el pueblo chalaco se batía contra la dictadura defendiendo la Constitución de la Patria, el marinero Vicente León de esta dotación se hallaba en tierra y fue uno de sus heroicos defensores. En ese día fue herido en el brazo derecho por el fuego que hacía la tropa que se hallaba en el Castillo de la Independencia;

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

y como tan noble procedimiento no debe pasar desapercibido, tengo el honor de ponerlo en conocimiento de VS para los fines que haya lugar"²⁵.

El Mayor de Ordenes, al tramitar este informe, señalaba que la herida la recibió "durante el combate del pueblo, en cuyas filas se hallaba, contra la tropa que sostenía la dictadura". A su vez, el Comandante General de Marina, elevó a la consideración del Ministro de Guerra y Marina, el comportamiento de dicho marinero, cuya respuesta precisa no se ha podido ubicar. Diversos actos de los tripulantes nacionales de los buques, en otras ocasiones, conforman una área aún no explorada de la *Historia Marítima*, pero ésta que se acaba reseñar, constituye un aporte para que no quede en el olvido el día que se realice tal obra.

Finalmente, y para cerrar esos días de la revolución de los Gutiérrez, en su relación con la Marina, el corresponsal de *El Comercio* en el Callao, en la edición del 20 de agosto, comentaba que "pronto deben ser armados nuevamente el blindado *Independencia* y el monitor *Huáscar* que con tan malos fines dejó inermes desde julio de 1871 la anterior administración". Los hechos posteriores demostrarían que esa situación no se superó a cabalidad.

1.2. LA DEFENSA NACIONAL EN EL ASPECTO NAVAL. INICIACION DEL PROCESO PARA LA CONSTRUCCION DE CAÑONERAS

En la *Memoria del Ramo de Marina*, presentada a la Legislatura de 1870 por el ministro, coronel Juan Francisco Balta²⁶, hay un capítulo intitulado "Necesidad de Cañoneras", en el cual luego de expresar que, "como el servicio ordinario, en tiempo de paz, no requiere ni un crecido gasto de combustible, ni el uso de buques de guerra de gran fuerza y porte, sino vapores ligeros que recorran la costa en guarda de los intereses fiscales, y que en caso de guerra pongan en comunicación las diferentes divisiones de una escuadra o presten auxilio en un combate", recomendaba la aprobación de la partida de 500,000 soles incluida en el proyecto de Presupuesto para el bienio de 1871 y 1872, para la construcción de "tres o cuatro cañoneras de mucho andar y de aparejo que les permita navegar con frecuencia a la vela. Los servicios prestados en quince años por el vapor *Tumbes* apoyan esta medida por la necesidad, por la economía y por la conservación de los buques destinados exclusivamente a la defensa nacional. Oportunamente os será sometido el proyecto correspondiente".

No hay antecedente registrado, como pudo serlo un acuerdo del Consejo de Ministros, una recomendación del Comandante General de Marina, u otro estudio profesional de jefes de marina, que fundamentase el tipo de buque para el cual se solicitaban dichos fondos, y que satisficiera los requerimientos que se acaban de transcribir. Arosemena comenta que, en

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

su período, el Presidente Balta “se dedica a capitalizar el país, para incrementar la riqueza nacional y poder atender con toda preferencia, las necesidades de los Institutos Armados, con lo que satisface una de sus principales preocupaciones patrióticas”²⁷. Lamentablemente, los hechos indican que así no sucedió. Arosemena explica, también, que en el Proyecto de Presupuesto para el Bienio 1869 y 1870, que se formulara el 17 de abril de 1869, el Pliego de Guerra y Marina ascendía a 10'870,761 soles, que se descomponían como sigue:

Ministerio	81,784.00	soles
Ramo de Guerra	6'749,612.42	”
Ramo de Marina	4'039,365.24	”

No obstante lo señalado en la *Memoria*, respecto a la consignación de una partida específica de 500,000 soles para la compra de cañoneras, lo concreto es que en el Presupuesto para dicho bienio, promulgado por Resolución Legislativa el 28 de enero de 1869, que se convirtió en ley en julio de ese mismo año, no se consignó Partida alguna para tal fin²⁸, y ello vendría a explicar porque en la *Memoria* de julio de 1870, el ministro solicitaba del Congreso la aprobación de esa Partida, pero para el Bienio de 1871 y 1872 se entiende.

Por las cifras arriba citadas se puede observar que, a la Marina, se le asignaba, un 37.2% y, al Ejército 62%, lo que equivalía aproximadamente a un 60% del de este último. En relación con el presupuesto total de la República, que ascendía a 61'948,986.50 soles para el mismo período, las fuerzas armadas consumían el 17.5% y, la Marina, específicamente, el 6.5%.

Por otro lado, es oportuno aclarar, que el Congreso no llegó a sancionar el proyecto de presupuesto para el Bienio de 1871 y 1872. En efecto, las Cámaras sólo alcanzaron a aprobar, en enero de 1871, antes de clausurar la Legislatura Ordinaria, el Pliego de Ingresos. Como tampoco se convocó a una Extraordinaria para este efecto, el Presupuesto fue promulgado por decreto supremo del 5 de febrero de 1871²⁹ según el cual el Ejecutivo distribuyó los ingresos como sigue:

Pliego Nº 1 - Gobierno	6'460,004.52	soles
Pliego Nº 2 - Relaciones Exteriores	409,042.92	”
Pliego Nº 3 - Justicia	4'632,333.22	”
Pliego Nº 4 - Hacienda	36'000,000.00	”
Pliego Nº 5 - Guerra y Marina	11'481,470.00	”
Total	58'982,850.66	soles,

que correspondían con los ingresos aprobados en las Cámaras. En una resolución suprema, publicada en *El Peruano*, el 5 del mismo mes, que asignaba dozeavos para que la administración pública marchase, se establecía que los gastos que cada uno de los Ministerios hiciese en el mes de

febrero, debería tener la misma distribución que en el Presupuesto del bienio anterior, disposición que seguiría en vigor para los siguientes meses hasta la expedición del nuevo presupuesto.

No se ha ubicado el detalle de los Pliegos del Presupuesto de Guerra y Marina para el Bienio en referencia, con indicación de las partidas en cada Ramo, por lo que no se puede verificar si, efectivamente, se incluyeron los 500,000 soles mencionados anteriormente. De hecho, si Marina tenía que regirse por el presupuesto de 1869 y 1870, como se ha visto, tal partida no existía. Sin embargo, si se comparan los presupuestos para el Ministerio de Guerra y Marina en los dos últimos bienios, el del último resulta ser 610,709.34 soles mayor, lo cual no significa que necesariamente 500,000 soles correspondieron a la Partida para construcción de las cañoneras y, por lo tanto, si la intención de Balta se reflejó realmente en el Presupuesto del Ramo de Marina. Cabe anotar, también, el mayor gasto por los monitores y transportes. Se puede apreciar, de la comparación, que la asignación presupuestal para las fuerzas armadas en el Presupuesto del Bienio 1871 y 1872, representaba el 19.2% del presupuesto total, esto es, una participación ligeramente mayor, respecto al del bienio anterior.

1.2.1. La polémica sobre el desarme de la Escuadra

Arosemena comenta, en su obra ya citada, que a mediados de 1871 Balta temía que Chile procediera militarmente contra Bolivia y aun contra Tarapacá lo que, en buena cuenta habría de significar una guerra, ¿porqué, entonces, cometió el mismo error señalado en 1836 cuando la guerra de Chile contra la Confederación Perú-boliviana, al promulgar el 8 de julio de ese mismo año, la resolución suprema que dispuso el desarme de nuestros principales buques de guerra? La resolución decía así:

“Ministerio de Guerra y Marina

Lima, julio 8 de 1871

Habiendo cesado por ahora, los motivos que obligaron al Gobierno a mantener los buques de la Escuadra de mayor porte, en el pie de fuerza en que se encuentran; se resuelve: que las fragatas *Independencia* y *Apurímac*, vapor de torreón *Huáscar*, monitores *Manco Cápac* y *Atabualpa* y transporte *Pachitea*, quedan en estado de desarme y con sólo las dotaciones necesarias para su conservación y aseo. Al efecto expídanse las órdenes conducentes a este fin.

Regístrese y Publíquese - Rúbrica de S.E.- BALTA”³⁰.

¿Qué impresión causó, en un primer momento, el decreto sobre desarme de los buques? Para ello, bueno es recurrir a los periódicos de la época. Así, *El Comercio*, decía lo siguiente:

“Sobre la cuestión del desarme de la Escuadra trae *La Gaceta* de hoy el siguiente editorial:

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

“El Gobierno ha dispuesto que sean desarmados todos los buques de la Escuadra y desembarcadas sus respectivas dotaciones o mejor dicho la marinería de ellos, pues en cuanto a los comandantes y oficiales permanecerán provisionalmente a bordo.

Tan extraña orden ha comenzado a cumplirse ayer por la fragata blindada *Independencia*, parte de cuyos cañones fueron traídos a tierra en medio del asombro que causa a todos ver a la nación por sí misma privada de sus más poderosos elementos de respetabilidad.

Por nuestra parte, aunque no dudamos que el Gobierno haya tenido razones, y muy influyentes de seguro para dictar aquella orden, no acertamos a adivinar cuales sean. Si se recuerdan las grandes dificultades que siempre ha habido que vencer para conseguir el mas pequeño adelanto en nuestra Marina de Guerra; si se tienen en cuenta los esfuerzos que ha costado la formación de la marinería que actualmente tripulan los buques de nacionalidad heterogénea, porque otra cosa ha sido imposible; pero disciplinada y acostumbrada ya al servicio militar; si se reflexiona que licenciada esta gente sería difícilísimo volverla a reunir cuando se necesitara; si se piensa en todo esto y en seguida se toman en consideración las condiciones especiales del Perú, con un vasto litoral que vigilar e inmensas riquezas que guardar, situadas en medio de un océano por un capricho de la Naturaleza, no puede menos que crecer el asombro que la orden que nos ocupa ha despertado en el público.

Una marina no se forma cuando se necesita. Muchos gobiernos tienen que consagrarse a su formación, en la que precisamente han de invertirse sumas enormes para que tras largos años de aparente inutilidad, pero durante los cuales ha servido cuando menos para mantener a raya las ambiciones de vecinos envidiosos, llegue un día que pague con usura a la nación, agregando una página gloriosa a su historia los sacrificios que le cuesten.

Una marina no se improvisa. Será fácil conseguir en un momento dado elementos navales mas o menos capaces de rechazar al invasor o de castigar los desmanes de un enemigo extranjero; pero, mientras tanto, dónde se consigue gente experta con que tripular esos buques, qué confianza pueden inspirar oficiales no experimentados, tripulaciones colecticias por mucho que sea su patriotismo?

De las razones que hemos oído alegar en apoyo del desarme de la Escuadra, sólo una vale la pena de tomarse en consideración, la economía; pero aun esa misma parece más que una razón un pretexto porque si se tratara seriamente de entrar en el camino de la economía, antes de apontonar los buques de guerra, debería pensarse en reducir el ejército gravoso para el país. La Armada puede respetarse como el centinela avanzado de la honra nacional; y los puestos avanzados no deben dejarse descubiertos mientras quede un solo hombre para cubrirlos.

Tanto placer como causaría la reducción del ejército causa pena el desarme de la escuadra; y creemos interpretar fielmente los sentimientos nacionales expresando el deseo de que la orden del Gobierno que ha motivado este artículo sea, sino revocada, limitada al menos³¹.

A los pocos días, nuevamente *El Comercio*, difundía la noticia siguiente:

“Ayer fueron traídas a tierra todas las armas manuales de los buques de guerra mandados a desarmar. Revólveres, sables, chuzos, etc. han sido depositados en los inseguros e inaparentes almacenes de la vetusta barraca que hemos dado en llamar Arsenal.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Hoy temprano fue remolcado hasta cerca del muelle en construcción el monitor *Manco Cápac*, mañana será lo mismo con el *Atabualpa* y así sucesivamente se vendrán aproximando a la playa todos los buques en desarme según se dispone en la nota del Ministerio de Marina que en días pasados publicamos³².

Por su parte, *El Nacional*, otro periódico importante de la época, escribía con el título "El desarme de la Escuadra", lo siguiente:

"De la desaprobación general que ha causado el desarme de la Escuadra, ha querido separarse *La República* que juzga esta medida, no sólo económica, sino necesaria en las actuales circunstancias. Las razones alegadas por el colega revelan indudablemente una intención generosa y un deseo pausable, pero abandonando el terreno de las conveniencias prácticas ha querido establecer una doctrina que no podría aceptarse hoy sin riesgos ni peligros. Oigamos al colega: "no removeríamos este asunto dice, respecto del cual parece haber fallado la opinión sino llegaran hasta nosotros ciertos rumores de un descontento que los juzgábamos aplacados. Nunca hemos creído que la orden del desarme de la Escuadra se prestara a apreciaciones y alarmas que alteren la naturaleza y el alcance de una medida que en rigor es laudable.

Nos hallamos en plena paz, no tenemos enemigos que espíen nuestra debilidad o descuido, nuestras relaciones internacionales son tan francas y sinceras que no hacen presagiar ni la mas remota eventualidad de conflicto. Contra quien deberíamos mantenernos en actitud hostil?

Por todas partes en América como en Europa claman los pueblos contra la paz armada, contra ese orden preñado de amenazas y de peligros, contra ese régimen de cuartel donde no hay una libertad segura ni una economía posible. Se busca la conquista del trabajo y no las conquistas de la guerra, se prefieren el arado a la bayoneta, la agitación pacífica de las ideas y de los intereses a la lucha sangrienta de las ambiciones sórdidas de las rivalidades insensatas".

Esto es más romántico que verdadero, las condiciones actuales, replicaba *El Nacional*, de los pueblos y especialmente los de América que concentran las airadas ambiciones de ultramar no han llegado a tal perfección, no están tan completamente aseguradas que puedan abandonarse indefensas a esas conquistas que sueña *La República* sin resguardarse a toda tentativa.

Es preciso vivir con la experiencia y mirar las cosas como son y no como debieron ser. Las condiciones excepcionales en que se encuentra el Perú, la circunstancia de tener su riqueza en el mar, las seguridades que exige el resguardo de un extenso y abandonado litoral, las garantías del comercio, todo esto sería suficiente para mantener la Escuadra si a tan poderosas razones no se agregaran otras de gran importancia. No es cierto que estemos en paz con todo el mundo. Si la política generosa y franca del Perú hace presumir ese resultado, nadie puede asegurar que inesperadas complicaciones no den a la cuestión que se ventila en Washington una solución violenta.

Los gobiernos no deben inspirarse sólo en las condiciones del presente.

Su mirada debe ir más allá para que estemos siempre a cubierto de toda emergencia desgraciada.

Grande, muy grande sería la gloria del país que saliendo del estado penosísimo de la paz armada se iniciara resueltamente en las labores tranquilas del progreso; pero

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

muy censurable y doloroso sería también, que se equivocara la época, sacrificándose a poéticas aspiraciones la realidad de positivas exigencias.

Esta tendencia al desarme, continúa el colega, es una especie de gravitación fatal de todas las sociedades que quieren vivir exentas de las demás, de la fuerza y de las contingencias de la guerra. Gobiernos que se empeñan en sostener al poder militar de un Estado son los más caros: sangre y oro, tranquilidad y porvenir, todo lo devoran en beneficio de una idea, que frecuentemente es una inquietud o una quimera.

Los gobernantes, los contribuyentes, las víctimas de un sistema irregular y desastroso buscan los gobiernos baratos, los gobiernos apacibles sin ejércitos permanentes, sin ese humor inquieto del vecino y con recelo las libertades del ciudadano.

El Perú no es extraño a esa tendencia y lo manifiesta ahora con más decisión que nunca. La introducción victoriosa del elemento civil en la contienda electoral importa la aceptación de la paz desarmada, la prosperidad será el fruto espontáneo del trabajo garantizado contra los excesos de una autoridad omnimoda. Gobernará la opinión y las crisis ministeriales serán provocadas por ellas mas bien que por la voluntad antojadiza de un mandatario”.

El Nacional comentaba estos párrafos diciendo que “por muy doloroso que sea confesar o los hechos lo desmienten, la supuesta tendencia que ve el colega en todas las naciones. Europa está armada. Las secciones de la América aspiran recíprocamente al engrandecimiento militar. Se concibe que algunos países como Inglaterra y Estados Unidos, donde la voluntad es el Fiat para la creación de las fuerzas que se necesitan no permanezcan rigurosamente armadas, pero estamos en ese caso?”

Nosotros, no necesitamos buscar en el extranjero los elementos de defensa, podríamos tenerlos listos cuando quisiéramos?

Indudablemente que no. Por consiguiente, mientras no veamos que desaparece hasta la posibilidad de ser atacados, mientras necesitamos crearnos una posición respetable, mientras se nos mire con ambiciosas tendencias, necesitamos pedir a la Marina los socorros que necesitemos. Las apreciaciones que hace el colega sobre la necesidad y ventajas del desarme serían completamente irrefutables si se refirieran al ejército, que es el que roba más brazos a la industria y que consume la mayor parte de las rentas públicas y el que puede obrar más eficazmente contra las libertades ciudadanas.

Si la medida del desarme de la Escuadra hubiera sido inspirada como lo cree el colega por “esas tendencias a la paz desarmada”, lo natural y lo lógico hubiera sido, pues, principiar por la reducción del ejército, no solamente por las razones que sumariamente acabamos de exponer, sino por otras muchas que no deben ocultarse a la ilustración y perspicacia de nuestro colega.

El ejército puede en cualquier tiempo reducirse sin peligros ni inconveniente, porque hay facilidad de aumentarlo y organizarlo cuando las necesidades del país lo exijan. No sucede lo mismo con la Marina.

Carecemos de marinería propia, de maquinistas, de artilleros, etc., que no se encuentran con facilidad cuando se les necesita. También es indispensable, por la misma razón de que esos elementos son heterogéneos, someterlos antes a prueba, disciplinarlos y acostumarlos al servicio bajo nuestro pabellón. ¡Cuantos sinsabores, cuantas dificultades ha costado poner nuestra Escuadra en el pie que tenía antes del desarme!

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Que lo digan los jefes de Marina, jueces competentes en la materia.

Además, las condiciones especiales del Perú exigen, como hemos dicho antes, la conservación de una Escuadra mas o menos respetable. La mayor parte de nuestro tesoro y de nuestros intereses se encuentran en el mar y en nuestro extensísimo litoral.

Puede ser que nos equivoquemos, pero creemos que ya por economía o por cualquier otra razón habría sido preferible al desarme de la escuadra, la reducción del ejército. No habiéndose dado paso alguno en este sentido, confesamos francamente que las razones alegadas por *La República* no nos satisfacen ni nos convencen porque quedan subsistentes los argumentos que ella misma aduce contra la paz armada³³.

Lamentablemente, los sucesos de 1879, le darían la razón a *El Nacional*. El Gobierno de Balta olvidó el aforismo: "si quieres la paz prepárate para la guerra".

El martes 25 de julio, *El Comercio* daba cuenta de que en ese día, el *Huáscar* había pasado al lugar de la bahía señalado como fondeadero a los buques en desarme. Este mismo diario, en sus ediciones del 27 de julio y del 1º de agosto, daba las noticias siguientes. En la primera decía que "se nos asegura que los comandantes de los buques de guerra mandados desarmar por el Gobierno han hecho dimisión. Por nuestra parte podemos sólo garantizar la noticia en cuanto se refiere a los capitanes de navío, señores Aurelio García y García, Miguel Grau y Aurelio Arrieta que nos consta han renunciado al mando de la fragata blindada *Independencia* el primero, del monitor *Huáscar* el segundo y del transporte *Pachitea* el tercero, fundándose en que la clase militar que invisten no les permite continuar mandando buques desarmados". La segunda decía: "otros dos jefes de la Armada, los señores Juan G. More y Marcelo Proaño han renunciado al mando de los buques que tenían a sus órdenes los monitores *Atabualpa* y *Manco Cápac*, pero se nos asegura que ni estas renunciaciones ni las otras de que hemos dado cuenta serán admitidas porque el Gobierno no reconoce en sus autores el derecho de renunciar las colocaciones que ha tenido a bien confiarles".

Después de estos comentarios de la opinión pública sobre el desarme de la Escuadra, cabe preguntarse en que dimensión se había concebido tan importante decisión? La respuesta se encuentra en la publicación que hizo *El Comercio* de la comunicación que, con fecha 10 de julio, cursara el ministro de Guerra y Marina, Balta, al Comandante General de Marina Ferreyros, cuya primera parte consistía en el decreto de desarme que ya se ha citado, y la segunda parte eran las medidas que se debían seguir para cumplir dicho desarme. Decían así:

"En virtud de la suprema resolución transcrita disponga Ud. que sin pérdida de momento se proceda a desembarcar la artillería de la fragata blindada *Independen-*

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

cia depositándola en uno de los almacenes del Arsenal, de manera que no sufra el menor maltrato y colocándola sobre polines para que se conserve siempre aseada.

Los jefes de los buques de que se trata continuarán al mando de ellos y conservarán a los oficiales que se encuentran bajo su órdenes.

Serán desembarcados los proyectiles y municiones de todo género correspondientes a los seis buques mencionados, dando cuenta de la cantidad de pólvora que exista en la santabárbara con la respectiva clasificación, para que pueda ordenarse se admita en el Parque General de Artillería (que era una dependencia del Ejército).

Los vapores anunciados desenvergarán guardando el velamen en sus pañoles, arriarán sus vergas, calarán sus masteleros y fondearán en la parte de barlovento de la bahía tan cerca de tierra como lo permitan su calado y su seguridad y al abrigo de las fortalezas del sur.

Serán entonces licenciados los ingenieros, los Oficiales de Mar, Artilleros y Marineros que hubiesen terminado sus contratos o compromisos voluntarios, procurando que esto tenga lugar antes de la Revista de Comisario del presente mes.

La banda de música de la *Independencia* continuará en esa fragata hasta nueva disposición. En cuanto a la *Apurímac*, ella se pondrá en estado de desarme al regreso de su comisión a Huacho. Mientras se ejecutan las anteriores prevenciones Ud. pasará a este Despacho el día 12 del presente a mas tardar, una relación por cada uno de los buques de todos los maquinistas y Oficiales de Mar contratados y marineros enganchados determinándose la época en que finaliza su compromiso; y además un proyecto de dotación para cada uno de los buques desarmados teniendo presente que la de los monitores *Atabualpa* y *Manco Cápac* deben reducirse en cuanto sea posible.

También elevará Ud. un Estado General de Fuerza, de víveres y de existencia de artículos navales de cada una de las naves referidas. La gente de mar que resulte excedente cubrirá las plazas que necesiten la corbeta *Unión* y los transportes *Mayro* y *Chalaco*.

Oportunamente pasará Ud. a este Ministerio un proyecto de reglamento de pedidos trimestrales con arreglo a las necesidades de los buques en desarme, a los que únicamente se les dará una mano de pintura cada seis meses y una de aceite negro en los costados cada mes. Espero de Ud. que dará puntual e inmediato cumplimiento a las órdenes consignadas en el presente oficio³⁴.

Los comandantes de las naves afectadas, obviamente, presentaron algunas observaciones a las medidas de desarme que afectaba la conservación y mantenimiento del material, así como el alistamiento para el combate, pues las reducciones del personal eran drásticas, y sobre la cual se trata en otra parte de este tomo.

Según se ha visto, el desarme obedecía, en parte, a razones de economía, quizás mal entendida; pero también a razones políticas, diz que en previsión de amotinamientos u otros actos de fuerza, porque de otra forma no se explica porque fue retirado todo el armamento menor de los buques en desarme ni tampoco porque se le retiraron algunas piezas de máquina como se ha visto anteriormente. Este último motivo se complementa con

las disposiciones que se dictaron en junio de 1872, medida preventiva que se daba apenas un mes antes de la revolución de los Gutiérrez.

En efecto, el 11 de junio³⁵, el Comandante General de Marina, capitán de navío don Diego de la Haza, cumpliendo instrucciones del Ministro de Guerra y Marina, disponía que hasta nueva orden, los comandantes de los buques de la Escuadra se constituyeran a bordo de sus respectivas naves, con todos sus oficiales, desde la puesta del sol, manteniendo durante la noche una completa vigilancia, sin permitir por circunstancia alguna, la aproximación de embarcaciones extrañas. Ante dicha orden y carencia de armas, el comandante del *Huáscar* don Miguel Grau envió, con fecha 15 de junio al Mayor de Ordenes del Departamento, la comunicación siguiente:

“En consecuencia de la orden de US comunicada en 11 del presente, tengo el honor de decirle que llegado el caso de reconocer alguna embarcación, que intentara aproximarse al costado de mi buque, no lo podría ejecutar, en razón de carecer, para dicho efecto, de toda clase de armas. En esta virtud me dirijo a US para que haga presente al señor Comandante General, la necesidad que existe de proveer al expresado de algunas armas en proporción de su dotación actual y para el sostén de la disciplina y orden del buque”.

El pedido de Grau era, pues, de toda lógica para quien ejercía el comando de un buque de guerra prevenido de que durante la noche lo podían abordar embarcaciones extrañas, acciones que, por lo demás se habían producido en el pasado. Sin embargo, la respuesta del Comandante General, transmitida vía la Mayoría de Ordenes del Departamento, el 15 de junio, y sobre el que huelgan comentarios, decía como sigue:

“Teniendo conocimiento el Ministerio del Ramo y esta Comandancia General, de que los buques de la Escuadra carecen de armas con que pudieran rechazar cualquier agresión que se les hiciere; no se han mandado en la orden aludida que se rechazen a viva fuerza los botes que se acercaran a ellos después de ponerse el sol, sino que se impida su acercamiento; lo cual podría ser hecho notificándolos a la voz, para que se retiren. En el caso de agresión, los Comandantes de dichos buques podrán arbitrar los medios de repelerla, sirviéndose de las armas blancas que tenga la tripulación de guarnición y dar parte a la Mayoría o a este Comandancia General, inmediatamente que aparezca una cosa semejante, para enviar los auxilios que convengan”.

¿Hasta cuando subsistió el desarme de los buques principales de la Escuadra? Acaso, luego de la sesión del Consejo de Ministros del 14 de febrero de 1872, en la que se reconoció con mas fundamento una amenaza externa, se revocó la orden del desarme? No hay una fecha precisa como por ejemplo, otro decreto que le pusiera término. Sin embargo, de la revisión de los archivos se deduce que, lentamente, esa situación fue superándose sólo parcialmente, pero por circunstancias eventuales, y sin que jamás fuese superada a cabalidad. Así sucedió con la *Independencia* cuando en setiembre de 1872, a raíz de la designación de su comandante, el capitán de navío don Aurelio García y García como Enviado Extraordinario y Ministro Pleni-

potenciario a las Cortes de la China y el Japón, se alistó el buque para viajar a esos lejanos lugares. En la Sesión de la Cámara de Diputados del lunes 18 de noviembre de 1972, el diputado por Chota, don Juan Luna³⁶, pidió que el Consejo de Ministros se presentase para contestar varias interpelaciones fundamentales, entre las cuales estaba “todo lo relativo a la misión diplomática últimamente organizada para que marche al Imperio Chino en representación de la República”, así como realizar también ciertas gestiones en el Japón. El tema está ampliamente desarrollado en el volumen 1 de este tomo por el Dr. R. Palacios R.

Aquí, sin embargo, interesa resaltar que el Consejo de Ministros acudió a la interpelación el sábado 23 de noviembre, durante la cual el diputado Luna, al referirse a la misión diplomática cuestionó entre otras cosas, lo numeroso del séquito y la intención de que se destinase un buque de guerra para conducirla, y esto, en su opinión, era “sumamente peligroso y antipolítico”. El diputado dirigió al ministro de Relaciones Exteriores, Riva Agüero, tres preguntas, de las cuales dos involucraban a la fragata, que fueron: ¿Cuáles son las seguridades que se tiene de que serán escuchadas nuestras demandas por el Gobierno del Japón, y qué obtendremos pacíficamente las reparaciones del caso, y por lo mismo no sería lanzar a un peligro serio la honra y la dignidad del Perú al enviar a la Legación en la blindada *Independencia*? Sería económico, sería bien aceptado que se enviase una misión a la China y al Japón compuesta de un considerable séquito, gravantes al Erario y en un buque de guerra, aun suponiendo que no hubiese peligro alguno? Las consideraciones acerca de estas preguntas fueron tratadas en sesión secreta, cuya acta no ha sido habida. Lo concreto, empero, fue que la *Independencia* no viajó, pero la misión de García y García fue cumplida con éxito.

Posteriormente, el *Huáscar* se alistó para desempeñar algunas comisiones en el litoral sur, particularmente durante el gobierno de Pardo, como se verá más adelante. En 1874, al conformarse la Escuadra de Evoluciones, los buques principales que la integraron fueron alistados y armados, según se ve en el volumen 2 de este tomo y, también, como es que al término de esos ejercicios, por decisión política, las plantas de personal regresaron al nivel de efectivos que se estableció con el desarme en 1871, perdiéndose todo lo ganado en alistamiento de personal y material.

El desarme, por supuesto, no sólo se practicó en el Perú, sino también en Chile, y es así como en octubre de 1876 el Presidente Pinto promulgó un decreto en ese sentido, pero para sólo dos de los buques de menor porte³⁷, como eran la corbeta *O'Higgins* y la goleta *Covadonga*.

Pero el desarme en la Escuadra peruana, no era una novedad, pues como ya se ha visto se practicó en 1836 con consecuencias funestas. Tam-

bién se impuso en forma parcial en 1870, como puede verificarse por el tenor de un oficio que el Ministro de Guerra y Marina, coronel Balta, dirigió a la Cámara de Diputados en relación al Proyecto de Presupuesto para el Bienio de 1871 y 1872. Decía así:

“Diciembre 19, 1870

Me he impuesto del proyecto de resolución formulado por los señores diputados Villalón y Esteves que tiene por objeto reducir los gastos de la Armada Nacional con el desarme y venta de algunos de los buques que la componen, el cual adjuntaron Uds. a su nota del 16 del actual, para obtener el informe sobre el particular.

El primer deber de todo gobierno es mantener la paz interna del país y hacerlo respetable en el exterior, por consiguiente cada uno de estos cargos exige que tanto las fuerzas de mar como las de tierra conserven un pie tal que sin causar un gravamen exagerado en el presupuesto, estén siempre en aptitud de prestar los servicios que requieren las circunstancias y la prontitud de los medios que para este efecto deben emplearse, consultando la economía en las rentas nacionales y el cuidado a que dan lugar las anteriores consideraciones, el Gobierno redujo los equipajes de los monitores después de su llegada al Callao, de un modo que apenas alcanza para atender a su conservación, pero sin que sea bastante para salir de puerto, en ninguna circunstancia; el proyecto de presupuesto presentado a las Cámaras considera a ambos buques en estado de desarme.

El *Húascar* y la *Independencia* dotados militarmente no tienen por cierto las tripulaciones que exigirían en tiempo de guerra, sino las que bastan en tiempo de paz y sino ha sido mayor la resolución es porque ambos buques son necesarios para la responsabilidad de nuestro vasto litoral, que de otra manera quedaría expuesto a cualquier sorpresa que no podría ser evitada con oportunidad.

Los transportes *Pachitea* y *Meteoro* aunque útiles no son indispensables y por esto se ordenó en Supremos Decretos de 3 y 8 de octubre último, que se vendiesen en subasta pública, para lo cual se ha repetido en el periódico oficial, los avisos respectivos con el objeto de llevar a cabo el remate y es precisamente por esta razón que ambos vapores no han sido considerados en el proyecto de presupuesto para el presente bienio.

El vapor *Tumbes*, como lo manifesté en la Memoria del Ramo, se halla tan sumamente maltratado que dentro de poco tiempo estará en incapacidad de continuar navegando y sin que sea conveniente proceder a su carena, porque el costo de esta operación sería casi sin igual a lo que importó cuando nuevo.

La *Unión* por su buen andar y otras condiciones especiales, es la que está siempre en actividad y tendrá que continuar del mismo modo, mientras no puedan construirse las cañoneras de que me ocupó en la *Memoria de Marina* y cuyos buques son los únicos que están llamados a producir economías y evitar el deterioro de los de mayor porte.

Como Uds. pueden notar por lo que llevo expuesto, el Gobierno se ha anticipado a poner en práctica la economía que ahora se propone para el porvenir y más habría ejecutado espontáneamente en este sentido si no fuese incuestionable y evidente que para conservar la paz y el respeto debido a la República, debe contar el Ejecutivo con la fuerza que para este efecto conceptúe conveniente, puesto que es a él a quien directamente le esta confiada tan sagrada e importante misión³⁸.

La *Memoria* a que se refería el ministro Balta, es la misma que se citó al tratarse sobre la necesidad de cañoneras, pero que también consigna otro párrafo interesante en el que vertía el pensamiento siguiente:

“... con un sentimiento de patriótico orgullo, vengo a manifestar el grado de esplendor a que llegado la Marina del Perú. La experiencia ha venido a demostrar de una manera evidente lo esencial, que es para la República el sostenimiento de una marina militar, ya sea para la defensa de su honra, cuando ésta no sea respetada, como para resguardar su principal riqueza situada fuera de la costa. Los monitores han llegado ilesos al Callao, y ellos como elementos de fuerza, nos colocan en aptitud para esperar que en el porvenir no se nos infiera impunemente el mayor agravio”³⁹.

Evidentemente había un concepto claro de la necesidad de una Escuadra, pero también había uno falso en cuanto a que la economía debía hacerse a costa del estado material de los buques, como es el caso de los monitores según se vio en el oficio antes transcrito, estado de desarme que implicaba que cada vez que se les activaba se consumía más dinero que el que se hubiese gastado manteniéndolos alistados. El calificativo “esplendor” era, también, sólo digno de figurar en las Memorias.

El clima de paz interna y externa, a su vez, había sido expuesto por el Presidente Balta en su Mensaje al Congreso Ordinario, instalado el 28 de julio de 1870, manifestando entre otras cosas que: “El Perú vive en paz con todos los pueblos de la tierra... durante los últimos dos años no ha sobrevenido acontecimiento alguno, de aquellos que ponen a prueba el valor y el patriotismo del soldado...”⁴⁰. Dieciocho meses después la situación interna y externa empezaría a cambiar significativamente.

1.2.2. La pugna pacífica por la superioridad naval

Si bien es cierto que después del Combate naval del Dos de Mayo de 1866, en el Callao, durante la Guerra con España, la fuerza naval de este país se retira y desaparece el peligro común ante el cual, para enfrentarlo, se conformó la Cuádruple Alianza entre Ecuador, Bolivia, Chile y Perú, no es menos cierto que casi automáticamente, aquel se presenta luego por el choque de los intereses nacionales, en particular de los tres últimos países, que vendría a desembocar a fines de la década de 1870, en la llamada Guerra del Pacífico. El milagro de San Martín de Porres de hacer comer de un mismo plato a perro, pericote y gato, fue muy efímero. Toda esta situación internacional, generada por el conflicto de intereses durante el período, se analiza en el volumen 1 de este Tomo por el doctor Percy Cayo y, complementariamente, en este mismo capítulo, pero con énfasis particular en lo que concierne a los nubarrones precursores de dicha guerra y la influencia del poder naval en las negociaciones diplomáticas.

Para comenzar, conviene mostrar en que consistía la superioridad naval del Perú en el escenario sudamericano del Pacífico en el año 1870. El

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

inventario que se presenta es tan evidente, que no necesita de muchas explicaciones, aunque cabe remarcar la absoluta ausencia naval de Bolivia a lo largo de todo el siglo XIX.

	PERU	1870	CHILE
Blindados de alta mar	2		-
<i>Huáscar</i>			
<i>Independencia</i>			
Monitores para defensa de puertos	2		-
<i>Manco Cápac</i>			
<i>Atabualpa</i>			
Buques de Madera	1		4
<i>Unión (P)</i>			
<i>Esmeralda (CH)</i>			
<i>Covadonga (CH)</i>			
<i>Chacabuco (CH)</i>			
<i>O'Higgins (CH)</i>			
Transportes	1		1

La *Memoria de Marina de 1870* consigna más naves peruanas que no se enumeran en el cuadro anterior, por la simple razón de que su valor militar era tan escaso, que no merecen ser consideradas.

Vista así, y sin necesidad de entrar en una comparación de características, era obvio que existía una superioridad numérica y de poder de fuego por parte del Perú, en lo que se refiere a blindados, mas no en materia de buques de madera. Sin embargo, por el estado de alistamiento del material y del personal, a causa del estado de desarme que se acaba de reseñar, dicha superioridad era más nominal que real. Los historiadores se han referido frecuente y equivocadamente, a la hegemonía marítima del Perú en el Pacífico, como una excusa para justificar la existencia de una amenaza a los países de esta área y, en consecuencia, de la adquisición por parte de Chile, de sus blindados. Si se aplica el concepto verdadero de hegemonía, se verá que tal cosa nunca existió desde la independencia de nuestros países. En efecto, no es dable aceptar que existió supremacía del Perú o de cualquier otro de los Estados sobre los demás. Ni siquiera se dio en la Cuádruple Alianza contra España. Cabe preguntar: Tuvo el Perú la preponderancia política y la dirección marítima de esa Alianza? Es evidente que no, como tampoco la tuvo después de terminada la guerra. Así, pues, el Perú sólo tuvo superioridad numérica sobre Chile, que no la planificó ni alcanzó para expandirse territorialmente a costa de vecinos, sino sólo para enfrentar un peligro común: España. El tema de su expansión naval ya ha sido tratado en los Tomos VII y VIII de esta obra.

La mayoría de los historiadores chilenos coinciden en señalar que las inquietudes para adquirir blindados para este país se remontan, primero al año 1864, como medida previsora ante una probable guerra con España. Luego en 1866, cuando el Gobierno de Chile realiza gestiones reservadas ante el de los Estados Unidos de Norte América, para adquirir el vapor blindado *Idaho* (llamado después *Dundenberg*), que no se materializaron⁴¹. Posteriormente, en 1867, la inquietud cobró actualidad cuando don Abdón Cifuentes, a la sazón ministro del Interior y de Relaciones Exteriores del Presidente don Joaquín Pérez, lo instó a comprender la urgente necesidad de que Chile “se armara para contrarrestar toda posible ofensiva de la poderosa armada peruana”. En esta ocasión, sus temores no fueron compartidos por el Presidente Pérez⁴².

El 18 de setiembre de 1871 asumió la Presidencia de Chile, don Federico Errázuriz. Cifuentes, ya en su calidad de Ministro de Justicia, Culto e Instrucción presenta, en la sesión del Consejo de Ministros del 3 de enero de 1872, un proyecto de ley sobre blindados, que es aprobado por unanimidad, con el solo voto en contra del ex-Presidente Pérez, nombrado por Errázuriz Consejero de Estado, y que decía:

“Artículo 1º. Se autoriza al Presidente de la República para adquirir uno o dos buques de guerra blindados.

Artículo 2º. Se le autoriza igualmente para adquirir un vapor de carga capaz de armarse de guerra y destinado al servicio de la colonia de Magallanes.

Artículo 3º. Se le autoriza finalmente para levantar un empréstito que produzca dos millones doscientos mil pesos, el cual servirá exclusivamente para el pago de los mencionados buques.

Artículo 4º. Esta autorización durará dos años⁴³.

Fuenzalida comenta, que meses antes de aprobado el proyecto de ley, en un informe de jefes de marina emitido el 26 de octubre de 1871, ya se había resuelto que el tipo de buques por adquirir serían acorazados o blindados medianos de 3560 toneladas, que se llamarían *Almirante Cochrane* y *Valparaíso*, y que el barco menor para atender a la Colonia del sur, fuese de 950 toneladas, que se llamaría *Magallanes*. La secuencia de los hechos protagonizados por Cifuentes, indica que había existido una coordinación previa con la Marina de Chile. La ley, luego de aprobada por el Congreso, fue promulgada el 4 de marzo de 1872⁴⁴.

En diciembre de 1871, el Presidente Balta había comenzado a recibir los primeros indicios sobre los aprestos bélicos de Chile, a través de una carta que recibiera del Cónsul del Perú en Valparaíso, coronel don Adolfo Salmón, fecha 20 de ese mes, y cuyas partes pertinentes, seleccionadas por Arosemena, se reproducen a continuación:

“... a todas luces parece que este Gobierno se prepara a todo trance para luchar contra nosotros... Para que pueda Ud. apreciar en toda su verdad lo lógico de mi opinión,

la adjunto un rasgo del discurso del señor Tocornal (diputado); fíjese Ud. en el sentido de las palabras tarjadas: "pueden ofrecer en venta uno o más buques de primer orden que convenga adquirir pronto en prevención de eventualidades que se temen y que puedan realizarse". "Qué eventualidades teme Chile pronto, que no debe esperar construir sus buques y necesita comprarlos hechos?"... "pero el velo se corre al poco rato por boca del general Pinto, Ministro de Guerra y Marina (Presidente de Chile que declaró la guerra en 1879) quien en dos palabras nos dice que el enemigo somos nosotros: "Es muy urgente poner fin al negocio de la gratificación peruana" (al Ejército Restaurador chileno en la guerra de 1836-1839). "Porqué esa urgencia en enajenar los bonos de la gratificación peruana?"; es muy claro, "para no perjudicar a los tenedores chilenos en la eventualidad de los acontecimientos que se teme". La carta concluye con estas palabras: "Ud. me encargó mucho que le avisara cuando se aprobara el proyecto del Gobierno de Chile para comprar buques y cumpla con su encargo, advirtiéndole que esté muy precavido porque, según entiendo, tratan no de construir, sino de comprarlos hechos; y quizá ya estén comprados. Cuidado señor, esta gente pica muy alto y son muy cautos"⁴⁵.

El Presidente Balta dispone, entonces, que por el Ministerio de Relaciones Exteriores, se inicie una búsqueda de información en Inglaterra y Francia, que permita confirmar la probable adquisición de buques de guerra por parte de Chile, sea que se compren construidos o que se manden construir. Para este objeto, el Ministro de Relaciones Exteriores, J. Loayza, dirige a los Agentes Diplomáticos del Perú en Europa y los Estados Unidos de Norte América, la Nota Circular Nº 10 (Reservada) de fecha 10 de febrero de 1872, que decía:

"Ha llegado la noticia a S.E. el Presidente, que el Gobierno de Chile trata de realizar en Europa y Estados Unidos la compra de varios buques y de un armamento militar y aún es de pública notoriedad que el Congreso de esa República se ha ocupado de este asunto en sus últimas sesiones. No puede escapar de la penetración de Ud. lo importante que es para el Gobierno tener noticia exacta de la marcha de esas negociaciones y de su resultado; y en esta virtud me dirijo a Ud. para encargarle que procure averiguar cuanto se relacione con este asunto en ese país, en cuyo mercado es muy posible que trate de realizar dichas adquisiciones el Gobierno de Chile.

Para mayor ilustración de Ud. le transcribo a continuación lo que a este respecto me dice nuestro Agente Diplomático en Santiago, con fecha 27 de enero último.

"El Capitán de Navío Segnoret es el Jefe de la Comisión que va a Europa con el objeto de construir los buques y comprar el armamento.

Se ha suscitado en el Gobierno mismo divergencias acerca de la clase de buques de guerra que sería preciso construir. El Almirante Simpson y el Jefe actual de la Escuadra Williams Revollo, han informado de distinto modo que la Comisión Especial que estuvo por la construcción de uno o dos monitores; perteneciendo el último Jefe nombrado a dicha Comisión. Le ha hecho valer por aquellos la idea de que hoy día está fuera de toda duda que no hay blindaje que resista el tiro de cierta artillería y que la clase de buques de guerra que prevalecerá y cuya construcción debiera imitarse, serán los buques pequeños de madera con cañones de largo alcance y máquinas de mucho andar. Parece, pues, que el Gobierno ha acordado no resolver

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

definitivamente nada sobre el asunto, esperando nuevos informes y que los Gobiernos de gran poder marítimo den el ejemplo de la nueva forma que se asegura deberán tener los buques de guerra, en adelante.

Por lo que hace a adquisiciones de armamento, se comprará de cuatro a cinco mil Chasapot o carabinas de otra fábrica, si se conceptúan mejores y dos ametralladoras que se emplearán contra los *indios Arauco* (sic). Lleva la Comisión algunos oficiales distinguidos (dos de entre ellos muy notables - Double y Martínez) para que aprendan el manejo de las armas y de los cañones de la nueva artillería volante; lo que hace asegurar que también se comprarán algunos cañones. Se embarcará la Comisión, de seguro, en el vapor del 13 de febrero próximo”.

Espera pues el Gobierno que Ud. se esforzará por recoger y transmitir cuantos datos puedan llegar a su noticia acerca de tan delicado asunto.

Dios guarde a Ud. *JOSE J. LOAYZA*”⁴⁶.

En los meses siguientes, los pedidos de información empiezan a ser satisfechos por parte de las Legaciones del Perú en Londres y en París, que confirman la compra de armas y equipos bélicos para el Ejército de Chile, y de buques para la Marina de este país en abril de 1872.

En este mes, en efecto, el Ministro Plenipotenciario de Chile en Francia e Inglaterra, don Alberto Blest Gana, contrató con la Compañía Earl de Hull, Inglaterra, la construcción del *Cochrane*; pocas semanas después, en junio, la del *Valparaíso*, y con los señores Green Hnos. de Greenwich, la construcción de la *Magallanes*. Blest Gana contrató, también, como consultor para los blindados, al Sr. E.J. Reed, ex-Arquitecto Naval del Almirantazgo británico⁴⁷.

Anteriormente se ha visto que a mediados de 1871, el Presidente Balta percibe una amenaza externa, pero sin embargo, ordena el desarme de los buques principales de la escuadra; luego, como en diciembre de 1871, lo alerta el coronel Salmón, a lo que se agrega la autorización del Congreso Chileno para la construcción de blindados. Por otro lado, se produce una situación de tensión entre Chile y Bolivia acerca del Tratado de Límites de 1866, con ocasión del derrocamiento de Melgarejo, asunto que se ve con más detalle en otra parte de este Tomo. Así, pues, con esos antecedentes, Balta reúne al Consejo de Ministros un 14 de febrero de 1872 y plantea la probabilidad y posibilidad de que el Perú pierda la superioridad naval que ostenta en esta parte del continente, y del peligro que ello puede significar.

Como resultado de dicha sesión, se promulgó una resolución suprema de la misma fecha, que a la letra dice:

“En atención a que el extenso litoral de la República y la vigilancia de los depósitos de guano, requieren de la existencia de una marina capaz de garantizarlos contra cualquier ataque; y a que es preciso reemplazar algunos buques de la Escuadra que se encuentran en mal estado a causa de su largo tiempo de servicio; de acuerdo con el voto unánime del Consejo de Ministros, resuélvese: que se mande construir en

Inglaterra el número de vapores blindados de primera clase, que se determinará en especiales instrucciones, y dos cañoneras guardacostas, todo con arreglo a los últimos adelantos adoptados en la marina de guerra; destinándose para dicho objeto la suma de tres millones de soles, que el Ministro de Hacienda pondrá a disposición del de Guerra y Marina, quien dará cuenta de esta resolución al próximo Congreso. Comuníquese y Regístrese. Rúbrica de S.E. el Presidente de la República. *GUTIERREZ*"⁴⁸.

En una ampliación de esta decisión, Arosemena comenta en su obra ya citada, que también se resolvió adquirir armas para el Ejército.

Parece oportuno comparar los niveles de los dispositivos legales en que se deciden estas adquisiciones. Así, mientras en Chile se autoriza mediante una ley del Congreso, en Perú es sólo una resolución suprema. Fácil es advertir que, en ese momento, las Cámaras no estaban funcionando y no podía discutirse proyecto de ley alguno. Pero tampoco se consideró la conveniencia de un decreto supremo. Por otro lado, como se recordará, no existió presupuesto aprobado por el Congreso para el bienio de 1871 y 1872, aunque los gastos de los ministerios, según decreto supremo que también se ha comentado, debían regirse por lo que habían gastado en el bienio anterior, y en lo que respecta a Marina, en su presupuesto no había habido partida para semejante gasto. Finalmente, dada la crisis fiscal en que se debatía el país, según la describe el doctor Palacios en este Tomo, no se especificó de donde y como obtendría los recursos económicos el Ministro de Hacienda.

El paso siguiente para llevar a efecto lo decidido en Consejo de Ministros, consistió en el nombramiento, con fecha 24 de febrero⁴⁹, de una comisión que se encargase, en Inglaterra, de la contratación y vigilancia de la construcción de los buques respectivos, y a ese objeto fueron designados los jefes siguientes:

Capitán de navío gdo., don Manuel Ferreyros, como Jefe de la Comisión, quien, desde 1870, venía desempeñándose como Comandante General de Marina. En su reemplazo fue designado el capitán de navío don Diego de la Haza, llamado al servicio por resolución suprema del 24 del mismo mes⁵⁰;

Capitán de navío, don Enrique Carreño;
Capitán de fragata, don Guillermo Black;
Capitán de fragata, don Julio Tellería, y
Capitán de fragata, don Marcelo Proaño.

En lo referente a sueldos, la norma legal disponía que serían abonados por la Agencia Financiera de la República en Londres, gasto que sería cargado a la Partida 1295 del Pliego del Presupuesto, ordenándose finalmente, que se girasen las órdenes respectivas en cumplimiento de aquella norma. Es decir, que en lo que a cumplimiento concierne, debían tomar acción los Ministros de Guerra y Marina, coronel T. Gutiérrez, y el de Hacienda,

don F. Masías. Nótese que no habían instrucciones para el Ministro de Relaciones Exteriores, J. Loayza.

Obviamente, el ministro Gutiérrez no pudo cumplir con dar cuenta al Congreso, porque en julio de ese año dirigió un golpe de Estado; ni tampoco lo hizo el Gobierno provisional que siguió, ni menos el nuevo ministro de Guerra y Marina, general José Medina, del primer Gabinete de don Manuel Pardo. Pero no sólo eso, sino que en el lapso de febrero de 1872 a julio de ese año, el ministro de Hacienda tampoco puso a disposición del correspondiente de Guerra y Marina, los tres millones de soles aprobados, que fueron causa de muchos desvelos de Ferreyros, primero, y de Muñoz, después y, finalmente, de la tormenta de 1879.

La decisión del Presidente Balta encargando a Ferreyros la jefatura de la comisión, fue puesta en conocimiento del Ministro Plenipotenciario del Perú en Inglaterra, don P. Gálvez, por el ministro de Guerra y Marina, según un oficio, de fecha 24 de febrero, que decía:

“El Gobierno ha dispuesto que se construyan en ese reino varios buques de guerra, para que nuestra costa pueda ser defendida en caso de necesidad, y al efecto ha nombrado una Comisión de Jefes, presidida por el capitán de navío gdo. don Manuel J. Ferreyros a quien se han dado las instrucciones reservadas y respectivas al desempeño de este encargo, poniendo a su disposición fondos con que debe atender a él.

El Ministro de Hacienda debe ordenar por este mismo correo a la Agencia Financiera de la República en esa ciudad, que abone el sueldo de los cinco Jefes en Comisión, debiendo el señor Ferreyros disfrutar el de Comandante en Jefe con las gratificaciones de ese puesto, y los demás de sus clases militares con los de mando y mesa. Todo lo cual aviso a Ud. para su conocimiento, advirtiéndole que debe facilitar a los Jefes enunciados los permisos necesarios para visitar los Arsenales Militares y prestarles las facilidades que hubieren menester”.

El ministro Gálvez acusó recibo con fecha abril 16 de 1872⁵¹.

El Ministro de Hacienda sólo respondió con el grado de urgencia que demandaba el Presidente, en lo referente a sueldos, mas no así en materia de los fondos a disposición de Ferreyros para que pudiera atender a la construcción de cañoneras y blindados, sino que por el contrario, muchas fueron las dificultades que encontró, como se podrá apreciar en el curso de este período.

Por otra parte, el ministro Gutiérrez transcribía el 26 de febrero al comandante Ferreyros⁵², el decreto citado y, en otra comunicación del mismo día le ordenaba que, en su calidad de Comandante en Jefe, viajase con la Comisión a Europa por la vía de Panamá, el 28 del mismo mes. Además, le requería manifestar, ante él y antes de viajar, todo lo que “conceptuase conveniente al mejor éxito de la importante Comisión que se le confía, debiendo observar durante ella, las instrucciones que al efecto encontrará incluidas en este oficio”⁵³. El pliego de instrucciones, de carácter reservado, se transcribe en su totalidad en el *Anexo C* al presente capítulo.

Del tenor de tales instrucciones se deduce que la contratación y construcción de las dos cañoneras era un hecho decidido, mas no así la de los blindados, que debiendo ser de mayor poder ofensivo que los blindados chilenos, supeditaba a Ferreyros a esperar si Chile los adquiría o no, y en qué cantidad y poderío. En caso afirmativo, Ferreyros estaba autorizado a firmar el respectivo contrato, aunque la decisión final, en todo caso, sería tomada en Lima en vista de que la financiación era un problema que tenía que resolverse en Lima y no por Ferreyros en Londres.

Otro aspecto curioso de las instrucciones, residía en que si Chile suspendía el contrato de construcción de sus blindados, el Perú debía hacer lo mismo, como si un contrato de esa naturaleza fuese algo simple, un juego, aparte de que demostraba que el Gobierno procedía por reacción y no porque tuviese claro su objetivo de mantener una definitiva superioridad naval para garantizar la integridad territorial.

Este actuar, por reacción, viene desde la época de Castilla, a quien se atribuye la expresión: "Si Chile compra un buque, el Perú debe comprar dos". Al respecto, cabe mencionar que mejor hubiera sido pensar siempre con previsión, anticipando eventos y esperándolos. Así, se podría ir adelantando una conclusión en cuanto a que la decisión tomada por el Gobierno, de conservar la superioridad naval, respondía al efecto deseado de proteger nuestros intereses nacionales que se veían amenazados. Fallaba, sin embargo, en su factibilidad, por cuanto no se dieron ni negociaron las disposiciones financieras adecuadas para asegurar los fondos pertinentes a través de los agentes financieros en Europa y, además, no se midió correctamente el riesgo que significaba la pérdida de invalorable vidas de peruanos, de la riqueza del guano, del salitre, del cobre y de territorio, versus la atención de necesidades presupuestables legítimas y de obras públicas, en particular de los ferrocarriles. No fue, pues, una decisión sólida, como debe corresponder a un acto de gobierno. Con buenos deseos el país no podía, ni puede, ni podrá, marchar al futuro.

En cuanto a las relaciones de Ferreyros con la representación diplomática del Perú en Londres, al no haberse determinado ninguna relación de dependencia, ellas se limitaban a dar cuenta del objeto de su comisión, y a solicitar el apoyo diplomático para visitar los recintos militares ingleses. En lo que respecta a la disposición de los fondos necesarios para la contratación de los blindados, se le hacía saber a Ferreyros, que la Agencia Financiera en Londres ya tenía orden de proporcionarlos, lo cual resultó no ser cierto, como más adelante se verá.

En posteriores instrucciones, el ministro Gutiérrez ordenaba a Ferreyros obtener y remitir, a la mayor brevedad, un reglamento de la Fábrica de Pólvora de propiedad del Gobierno inglés⁵⁴.

En la misma época en que se encargaba a Ferreyros la citada misión, se encontraba en Londres para carena, la corbeta *Unión*, en cuya dotación revistaba el teniente 1º don Francisco Balta. En nota dirigida a Ferreyros, el ministro le hacía saber que dicho oficial pasaría a desempeñarse como ayudante de la comisión, cambio que ya habría sido notificado al Comandante de la corbeta, capitán de navío don Nicolás Portal, y al ministro de Hacienda para los fines respectivos. El ministro dispuso, además, que el teniente Balta, en adición a sus funciones, debía concurrir diariamente a presenciar los trabajos que se realizaran en la obra viva de la *Unión*, hasta su conclusión⁵⁵.

Obviamente, la designación de la comisión de Ferreyros, no pasó desapercibida para la opinión pública. *El Comercio*, decía así:

"En el vapor que sale pasado mañana para Panamá, marcha una Comisión de jefes de marina que el supremo gobierno envía a Inglaterra con el objeto de hacer construir nuevos buques de guerra; al menos así se nos ha asegurado. Lo que si creemos saber de una manera positiva es que la Comisión será compuesta de los siguientes señores: capitanes de navío graduados don Manuel J. Ferreyros y don Enrique Carreño; y capitanes de fragata don Julio Tellería, don Marcelo Proaño y don Guillermo Black..."⁵⁶.

La comisión, en efecto, salió del Callao para Inglaterra el 28 de febrero de 1872, por la vía de Panamá. Es interesante resaltar que la primera Lista de Revista se pasó en altamar, en marzo de 1872, a bordo del buque mercante en que viajaba. Esa lista consigna los nombres de los Jefes de Marina ya citados y, además, el del capitán de artillería volante don Pedro I. Rosel, y el del Armero contratado, don Jorge M. Anschutz. La Comisión llegó a Londres el 7 de abril de 1872. Casi un año después, el nuevo Jefe de la Comisión, capitán de navío don Alejandro G. Muñoz, el teniente 2º grdo. don Vicente Espinosa y el primer Maquinista don John Gregory, pasarían revista un 14 de febrero de 1873, a bordo del *Aconcagua*, en la mar, latitud 37º16'S, longitud 56º24'0, en acto que fue certificado por el capitán de dicho barco.

Sobre la salida de la comisión, *El Comercio* difundía esta noticia:

"En el último vapor que ha zarpado para Panamá, ha marchado con dirección a Europa, una Comisión de Jefes y oficiales de Marina, con el fin, según se dice, de hacer construir varios buques de guerra. Bien está que se trate de aumentar nuestra Marina de Guerra con el fin de sostener el rango que ha alcanzado el Perú desde hace tiempo; pero creemos que ha debido principiarse por rearmar los buques que ahora tenemos, y con los que, si pudiera temerse complicaciones, se podría hacer frente a cualquier conflicto. Los Jefes comisionados son de los más distinguidos de nuestra Marina y estamos seguros que desempeñarán cumplidamente el encargo que se les ha encomendado"⁵⁷.

La presencia del capitán de fragata Tellería en la Comisión, fue brevísima, pues en marzo, no bien había salido del Callao, el ministro Gutiérrez

disponía su inmediato regreso a Lima, así como la salida de su relevo, el 4 del mismo mes, el capitán de navío gdo. don Ruperto Alzamora⁵⁸. Pero Tellería no fue el único en ser relevado tan de inmediato, sino que también corrió la misma suerte el capitán de fragata Black. Ambos salieron de Londres un 16 de abril, llegando al Callao por la vía de Panamá, el 18 de mayo⁵⁹.

Ferreyros mantuvo contacto con el capitán de ejército Rosel y con el armero Anschutz, pues según instrucciones del ministro Gutiérrez, a los tres se les había dado explicaciones detalladas respecto a las adquisiciones en Europa de las mejores ametralladoras, explicaciones que las amplió con el deseo del Presidente Balta de que una vez terminada su investigación de mercado en Europa y de no quedar satisfechos, pasasen a los Estados Unidos de Norte América, para hacer un estudio comparativo de esas armas, informando luego directamente a Lima. Para este fin, Ferreyros debía proporcionarles pasajes de ida y regreso más tres sueldos⁶⁰. Respecto a sus relaciones con los comisionados del ejército, no se harán, en lo que sigue, mas referencias.

Confirmando el resumen de las instrucciones para Ferreyros sobre la contratación de blindados, el ministro Gutiérrez le reiteraba en abril que, por orden del Presidente, "sólo debía llevarse a cabo en caso de que los comisionados de la República de Chile contraten o compren aquellos que se asegura haberse encargado. A la sagacidad de Ud., le decía el ministro, queda el apreciar las circunstancias con exactitud para proceder conforme a los deseos del Gobierno al cual consultará Ud. en caso necesario, excepto en lo que concierne a las cañoneras que este Ministerio supone ya en vía de construcción"⁶¹.

Anteriormente se han mencionado los aspectos relacionados con los Agentes Financieros en torno a la comisión encargada a Ferreyros. Pues bien, en mayo, este jefe daba cuenta de que, en víspera de firmarse el contrato de construcción de las cañoneras, había requerido de los señores Dreyfus Hermanos, el monto equivalente a un quinto del valor total del contrato en concepto de primera cuota, como normalmente se estila en estos casos. Las otras cuatro cuotas se pagarían sucesivamente conforme progresase la construcción. La respuesta de Dreyfus, escribía Ferreyros, había sido "que no pueden prestarse a esos pagos porque los arreglos hechos en Lima por el ministerio de Hacienda y que determinan los fondos que con ese objeto deben aplicarse no son como debieran y que la Casa había escrito para que se hiciese un nuevo convenio, debiendo por consiguiente, esperar la contestación, antes de entrar en gastos de ningún género". Continuaba, Ferreyros, su informe, diciendo que debido a su insistencia por la urgente necesidad que tiene el Gobierno de esos buques, "había conseguido que pagasen la primera cuota, pero que en las sucesivas no lo harían si no

recibían órdenes para ello". Concluía diciendo al ministro, "que esta situación podría hacerse muy desagradable, si en su oportunidad no pudiera hacerse frente al pago de los otros dividendos y sería demás desdorado para el país, me apresuro en ponerlo en conocimiento de Ud. suplicándole se sirva tomar este asunto en seria consideración y dar, si lo tiene a bien, las órdenes respectivas para que todo venga arreglado a vuelta de vapor, pues para esa época debe vencerse el primer período de la construcción y por consiguiente el pago del segundo dividendo"⁶².

Para darse una idea de los tiempos muertos, el ministro Gutiérrez tramitaba, el 6 de junio, este pedido al de Hacienda y que había sido presentado por Ferreyros el 2 de mayo, tiempo muerto en el que tenía especial influencia el correo marítimo. Nótese que el nuevo convenio a que se refería Dreyfus, era para financiar las cañoneras, pero sin referencia alguna a los blindados.

Si bien Ferreyros pasó muchas tribulaciones para lograr que Dreyfus proveyese los fondos para las cañoneras, lo cual era en realidad responsabilidad del Ministro de Hacienda Masías, en cambio no sucedía lo mismo con la financiación de los blindados chilenos. En efecto, el historiador Encina, comenta que "en enero de 1873, el Gobierno contrató con el Banco Nacional de Chile, Oriental Bank Corporation y City Bank Ltd. de Londres, un empréstito por £2'276,500 nominales, en bonos del 5% de interés, 2% de amortización, 1% de comisión y la garantía del proyectado ferrocarril de Curicó a Angol. Con los diez millones y medio de pesos que, en números redondos, produjo el empréstito, se pagaron los blindados (S/. 2'000,000), los armamentos y se saldó el déficit cercano a los S/. 7'000,000 que dejara el ejercicio financiero de 1874"⁶³. Sin embargo, no aclara, como fue que el astillero inglés se dio por financiado en abril de 1872 cuando se firmó el contrato, cabiendo suponer que fue con una letra por £ 40,000, aproximadamente, equivalente al 20% del valor del contrato, girada sobre Londres y aceptada en esa plaza. Igual cosa pudo haber sucedido en junio con el segundo blindado, y con los contratos por el armamento, pagándose las cuotas restantes con el empréstito citado. Cabe preguntar, ¿tan malo había sido el manejo financiero durante el período Balta, como para no haber podido conseguir algo parecido para los blindados que deseaba, y no achacarse esa situación sólo a Dreyfus?

La inquietud del Gobierno por los blindados del país del sur, se traduce en mayo, en otra comunicación⁶⁴ del ministro Gutiérrez a Ferreyros, informándole del conocimiento que se tenía sobre los giros hechos últimamente por Chile sobre Inglaterra por fuertes sumas de dinero, instándolo a averiguar si, como ya se sabía, dichos fondos se aplicarían realmente a la adquisición de buques y armamento para su ejército. Esa preocupación,

también, la transmitía el ministro Gutiérrez al Ministro del Perú en Washington informándole que, por personas fidedignas se había impuesto de que el Gobierno de Chile tenía en Nueva York 17,000 rifles en trato, aparte de fuertes remesas de dinero últimamente hechas sobre Inglaterra. “Como este considerable armamento, decía el ministro, no puede de manera alguna sernos indiferentes, espero Ud. practique las mas prolijas investigaciones sobre el particular, e informe a este despacho a la posible brevedad de cuanto pueda descubrir sobre tan delicado asunto”⁶⁵ Se habla de fuertes remesas de dinero pero, de dónde salían si de acuerdo a lo consignado por Encina, en 1872 la hacienda pública no andaba bien, y el empréstito se levantaría recién en enero de 1873? La explicación bien podría estar en lo dicho líneas arriba, en cuanto a que las £ 80,000 pagadas con letras en 1872, permitieron atender el problema financiero inicial.

Inmediatamente de llegado a Londres, Ferreyros procedió a pedir propuestas a los astilleros ingleses para la construcción de las dos cañoneras, en concordancia con las especificaciones prescritas por el Gobierno. En su informe al respecto, daba cuenta, también, que luego de haber indagado discretamente acerca de las gestiones chilenas por construcción de buques, resultaba que el ministro de este país había pedido datos a algunos constructores sobre buques blindados, pero que “no había llegado ninguna Comisión con ese objeto ni parece que se trate de formalizar ningún negocio”⁶⁶, pero que había tomado sus providencias para el caso.

En el primer informe que, sobre la misión encomendada, elevase Ferreyros con fecha 2 de mayo⁶⁷, daba cuenta de las propuestas recibidas de varios astilleros, pero sin incluir el armamento. Ellas fueron como sigue:

- Casa Flesher, que declinó por exceso de trabajo;
- Señores Renié y Co., por un buque de 500 toneladas de primera clase y maquinaria moderna, £ 29,000.
- Señores Young y Cía., por iguales buques y máquinas de sus propias fábricas, £ 28,500;
- Señores Green Hermanos, (constructores de la fragata *Apurímac*), a razón de 25£ 10s la tonelada, y 68£ por caballo de fuerza; valor total £ 24,130. (En este astillero se construyó la cañonera chilena *Magallanes*).
- Señores Wigram e Hijo, (constructores de la fragata *Amazonas*), a razón de 25£ 16s por tonelada y máquina Penn de 160 caballos de fuerza, por su valor conocido en plaza de £ 11,050; valor total £ 23,950 por buque.

La buena-pro fue concedida a la casa Wigram, en vista de que, decía Ferreyros, “no sólo ofrecía el mejor precio, sino por la grandísima ventaja de tener para los buques las máquinas de Misses Penn, que son indudablemente las mejores y que habían construido ya algunas otras para el Gobierno del Perú”. Luego de la buena-pro, Ferreyros procedió a discutir los detalles de la forma, materiales y condiciones de los buques, y después de consultar

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

con los mejores ingenieros, llegó a la conclusión de que “no era posible hacer las cañoneras con las condiciones de velocidad y demás que se requieren con sólo el porte de 500 toneladas y resolví entonces, decía, hacerlas de 600 toneladas y dar a las máquinas el poder de 180 caballos de fuerza nominal que según el sistema moderno puede levantarse a un poder efectivo de 1,080 caballos”. Por todo lo anterior, el valor real de cada cañonera que construiría Wigram, resultaba ser:

Por casco de 600 toneladas	£ 15,520
Por máquina de 180 caballos	£ 13,200
Valor total	£ 28,720, que al cambio aproximado de 48 peniques por sol, representaban 143,600 soles.

También comentaba Ferreyros, “que el aumento dado a las dimensiones de los buques y poder de las máquinas, producirá la ventaja de un andar superior, mejores condiciones marineras y mayor capacidad que sin duda es una cualidad muy importante en el servicio de nuestras costas”. Hasta aquí respecto del casco y máquinas. En cuanto al armamento, que sería otra licitación y otro contratista, se tenía la intención de equipar a cada cañonera con dos colizas rayadas de 70 libras, sistema Armstrong, y de cargar por la recámara.

El aparejo de las cañoneras sería de barca y la hélice podría izarse para cuando se navegase a la vela. Respecto a la calidad de los materiales, todos serían conforme a las especificaciones del Almirantazgo inglés. Finalizaba su informe Ferreyros, anunciando la remisión de los planos así como de una copia del contrato que estaba por firmarse. A su vez, el ministro Gutiérrez, al acusar recibo de ese informe, indicaba que una vez recibida la copia del contrato, lo sometería a la aprobación del Presidente y daría luego a conocer, oportunamente, lo que se resolviera al respecto⁶⁸. Merece resaltar esta respuesta, pues hace ver la ausencia de consulta a la opinión profesional de los marinos sobre los asuntos técnicos.

En uno de los párrafos iniciales de este capítulo, se mencionó que no había ocurrido la suficiente y necesaria coordinación entre los Ministros de Guerra y Marina y el de Relaciones Exteriores, en torno a la decisión de mantener una superioridad naval ante la amenaza externa percibida, lo cual se puso de manifiesto en las instrucciones de Ferreyros y en las comunicaciones independientes de cada ministro al representante diplomático del Perú en Londres. Esta falla se corrobora al examinar una nota que, precisamente, dirige el ministro Loayza a Gutiérrez⁶⁹, transcribiéndole un oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, don P. Gálvez. Esto interesa resaltarlo, porque no se puede soslayar que en la función clásica de prepararse para la guerra, el tema no es ni será jamás exclusivo de los militares, sino que intervienen todos los sectores de la

administración pública y la población, en la medida que se determine. La participación de la organización diplomática es, pues, ineludible y vital, la mayoría de las veces.

Claro está que de la época que se esta tratando, tal concepto integral no era doctrina en el Perú, pero tampoco desconocido. Así, era deseable que existiese, cuando menos, una coordinación, aunque fuese imperfecta, entre las fuerzas armadas, la diplomacia y la economía. Cualquiera de ellas que fallase ante la amenaza detectada, ponía en riesgo la seguridad nacional y eso era, en cierta forma, lo que estaba ocurriendo. Por lo pronto, ya se ha visto, en parte, lo concerniente a las finanzas. Ahora se verá el aspecto diplomático, comentando sólo en sus partes más saltantes la comunicación del ministro Gálvez a que anteriormente se ha aludido.

Gálvez, en efecto, daba cuenta al Ministro de Relaciones Exteriores haber recibido un oficio del Ministro de Guerra y Marina, que ya se ha citado, en el que le informaba sobre la Comisión Ferreyros, que el ministro de Hacienda daría las órdenes para la provisión de fondos, y de la solicitud para que brindase facilidades a los miembros de la Comisión para el cumplimiento de su cometido. Gálvez, por supuesto, reiteraba que la Legación siempre había prestado y prestaría apoyo a todo cuanto el interés del país lo demandase, tan es así, que ya estaba atendiendo a lo requerido por el ministro Gutiérrez, en la medida de sus posibilidades, así como también a los comisionados Rosel y Anschutz.

Luego de esa introducción, el ministro Gálvez pasaba a exponer sobre el procedimiento seguido en esta oportunidad, como atentatorio contra la unidad y la eficacia que el servicio requiere para todo caso, independientemente de la armonía entre las cualidades personales de los funcionarios en el exterior. Así, decía, que "son los representantes de los gobiernos los que dan esa unidad y los únicos que pueden actuar oficialmente como personeros de sus gobiernos, puesto que han sido reconocidos, lo que no sucede con los Comisionados, que si bien en el país de origen son personas caracterizadas, no tienen representación en el exterior".

Se refería, también, a que cada vez que había alguna dificultad, "son las legaciones las que hacen oficiosamente, lo que debería hacerse oficialmente; sólo que si lo hicieran de este segundo modo, el crédito del país se sostendría a mayor altura y no habría, por decirlo así, una excepción en el modo de ser de los agentes diplomáticos del Perú en el extranjero, respecto a lo que son los de las demás naciones". Reclamaba, por consiguiente, una subordinación oficial de los Comisionados puesto que los hombres de mas elevada jerarquía de otras naciones no se desdeñan cuando en el exterior tienen que reconocer y respetar la autoridad de los agentes diplomáticos. En ese sentido, afirmaba Gálvez, que es del "mas vital

interés sostener la respetabilidad de sus agentes diplomáticos porque la disminución de su autoridad sin hacer ganar nada a la de los Comisionados que se envían con cualquier motivo, no sólo llegará a quitar a estos el apoyo que ahora puedan recibir para cumplir sus encargos, sino que cuando se llega a un completo desprestigio, el Gobierno del Perú carecerá del mas poderoso medio con que cuentan los gobiernos civilizados para sostener en el exterior la política y los intereses de su país”.

Reclamaba, pues, una coordinación con el Ministro de Relaciones Exteriores para que “éste dé las órdenes o las transmita con aquella unidad y aquel prestigio en el exterior que sólo pueden darse de este modo”, y terminaba sugiriéndole que buscarse se adoptaran las medidas mas a propósito para los fines indicados. No le faltaba razón al ministro Gálvez, pero también es evidente, como antes se ha comentado, que los ministros Loayza y Gutiérrez no hicieron en Lima las coordinaciones del caso, y que Loayza tampoco tuvo iniciativa para dar instrucciones específicas a Gálvez. De haber existido, el ministro en Londres pudo haber contribuido a resolver el problema de financiamiento de los blindados, previa coordinación con el Ministro de Hacienda.

Cabe destacar, por otro lado, que a raíz de la Nota Circular Nº 10 (Reservada) de 10 de febrero de 1872 del Ministro de Relaciones Exteriores a los agentes diplomáticos en Francia, Inglaterra y Estados Unidos de Norteamérica, éstos cumplieron con informar periódicamente cada quince días, a dicho ministro, los datos solicitados sobre adquisición de armamentos y buques por parte de Chile, los mismos que, por lo general, eran transcritos al Ministro de Guerra y Marina⁷⁰.

En una de esas comunicaciones de fecha 16 de abril, el ministro Gálvez escribía lo siguiente:

“Ud. calculará cual debe ser nuestra actitud ante la conducta de nuestra vecina, sin que comprometamos prematuramente nuestra política, puesto que no podemos saber que aplicación inmediata habrá de dar a estos elementos de guerra. En mi opinión, el Perú necesita, por regla general y aparte de toda circunstancia accidental, ser más fuerte en marina que sus vecinos del sur y del norte, pues no teniendo él pretensiones, la superioridad significaría únicamente una política de paz. En esta mira, nuestro Gobierno obrará con prudencia, estando siempre bien apercibido, aunque sin manifestar nunca recelo alguno, que le crearía antipatías inmerecidas y perjudiciales. No puedo dejar de insistir en que asuntos graves requieren ser tratados con plena confianza. Sobre todo respecto a la legación, donde el hábito de entender asuntos serios y donde los procedimientos y demás medios de que se puede disponer, dan una fuerza moral, que no ofrece ninguna persona por elevada que sea su posición y por grande que sean sus cualidades particulares. Digo esto, no por una queja inútil, sino porque careciendo la legación de toda otra instrucción sobre este asunto, que la de comunicar a Ud. los datos que adquiera, ella no podría en caso preciso, tomar alguna medida que avanzase en nuestro tiempo los planes que el Gobierno se haya

propuesto realizar y en los que la cooperación de esta oficina sería indudablemente tan patriótica como oportuna⁷¹.

Como se puede apreciar de lo expuesto, no sólo se han venido anotando opiniones respecto de la Marina vertidas por los medios de comunicación de la época, con ocasión del desarme de la Escuadra en julio de 1871, y de los conceptos vertidos en las *Memorias* y en el Acta del Consejo de Ministros de febrero de 1872, sino que ahora se consignan las provenientes de una brillante personalidad como lo era Gálvez, quien desde esa época sostenía la necesidad de una superioridad naval que tuviese poder disuasivo, demostrando una visión de estrategia marítima de largo plazo para con nuestros vecinos, estrategia disuasiva que hoy se esgrime con tanta novedad, y que se debió y debe, practicar siempre. Aparte de este documento, no se ha podido encontrar otro de parte del Ministerio de Guerra y Marina, que enunciase esta concepción con tanta claridad.

No se puede afirmar que existiera una absoluta incomunicación entre los Ministros de Guerra y Marina y el de Hacienda, en relación a las dificultades financieras que experimentaba Ferreyros, y es así como al transcribir el primero al de Hacienda una carta de Ferreyros de fecha 2 de mayo en torno a las relaciones con Dreyfus, le manifestaba que teniendo en consideración "lo que sufriría el crédito del país con la falta de pago de los dividendos estipulados en el contrato y la necesidad de que esos trabajos no sufran retardo alguno", le requería hiciere "en el día un nuevo arreglo con la casa de Dreyfus, de manera que puedan verificarse con exactitud dichos pagos, sirviéndose remitirme las órdenes respectivas para enviarlas por este despacho al Jefe de la Comisión en el vapor que zarpa el 14 de junio"⁷².

A pesar de que la decisión de construir buques en Inglaterra se había adoptado en febrero, recién en junio el representante de Dreyfus en el Perú, daba aviso al Ministro de Hacienda que estaba comunicando sus instrucciones a la casa matriz de París, "para que entregase la suma de 400,000 soles para la reparación de la *Unión* y adquisición de las dos cañoneras, monto que sería descontado en los meses de julio y agosto, cargándose los intereses respectivos"⁷³. Nótese que, a pesar del tiempo transcurrido, en Lima no se había podido solucionar el financiamiento para los blindados.

Para el 15 de mayo, Ferreyros ya tenía noticias concretas acerca de la construcción de los blindados para Chile y, en este sentido, daba cuenta que desde el momento mismo de su llegada a Londres, había iniciado la búsqueda de información al respecto. Así, decía, que los comisionados de ese país habían solicitado propuestas por dos blindados y que, luego de recibidas, habían rechazado la de los señores Leard y Ca., y aceptado la de Earl Shipbuilding de la ciudad de Hull, Inglaterra y que el contrato se

había firmado en la semana del 15 de mayo. Describía los buques como de 2,000 toneladas cada uno, con un blindaje de siete pulgadas de la línea de agua y ocho en la batería; montarían seis cañones de 300 libras, su andar sería de hasta 12 millas y tendrían aparejo de barca. También comentaba Ferreyros que, contractualmente, Chile estaba obligado a la construcción de un blindado, quedando sujeta la del otro a la previa aprobación del Gobierno, pues como el costo de cada uno era de 1'150,000 pesos (aproximadamente £ 230,000), muy por encima de lo que se había autorizado a los comisionados, debían esperar una aprobación de su Gobierno.

Continuaba informando Ferreyros, que con esos datos había procedido, de acuerdo con sus instrucciones, a pedir propuestas por "buques del último sistema del porte de 3,000 toneladas con un andar de quince millas, nueve pulgadas de blindaje y cañones de quinientas libras, es decir, de incontestable superioridad en todas sus condiciones a lo que hará construir el Gobierno de Chile". En cuanto al aspecto financiero, es interesante anotar la percepción de Ferreyros sobre la poca disposición de Dreyfus, pues decía que "cuando tenga estas propuestas me pondré de acuerdo con la casa Dreyfus y trataré de que se presten a pagar aunque sea el primer dividendo como han hecho con las cañoneras"⁷⁴. Lamentablemente, todos estos esfuerzos de Ferreyros y sus alternativas para contratar aunque sólo fuese un blindado, se vieron frustrados. En esta carta, ni en otras comunicaciones que cursara al ministro hasta el término de su cometido, se ha podido determinar cual fue el astillero o astilleros que presentaron propuestas, y por que monto.

Es natural que, en situaciones como de la que se trata, las inquietudes se trasladen a la familia. Y así se puede apreciar de los párrafos de algunas cartas que corren en el Archivo Histórico de Marina, que don Manuel Ferreyros, padre, escribía a su hijo el marino, en Londres. Así, una misiva fechada 27 de mayo, le comentaba:

"Aunque me dices en tu carta el 16 de abril último en cuanto a buques de guerra chilenos, que nada había resultado de tus indagaciones, he visto en *El Americano* de Varela, la noticia de haber llegado una comisión chilena, compuesta de cuatro individuos, con el objeto de comprar armamento; lo que me hace presumir que esta sea la Comisión de que se ha hablado antes, encargada de la construcción de buques. Si así fuese, se debe contar con que los Comisionados habrán llevado especiales instrucciones para proceder con cautela y disimulo, a fin de que la Comisión peruana no penetre su principal objeto, haciendo creer que sólo se trata de fusiles, municiones, etc., con la mira de que la peruana se abstenga de emprender considerando sin objeto su misión por lo que hace a blindados. Pero al cabo, será difícil que puedan mantener la reserva por mucho tiempo... *MANUEL FERREYROS*"⁷⁵.

En otra carta de junio, el padre de Ferreyros le escribía:

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

“Por tus cartas de 1º y 6 de mayo último, presumo que a la fecha pueden haber principiado los trabajos de construcción de cañoneras, cuyo contrato quedaban examinándose, según me has dicho, para firmarlo. En periódicos de Europa se ha escrito que dos individuos de la Comisión vigilarán la construcción de monitores de gran poder y otros dos de las cañoneras; y aquí en el periódico *La Patria* del viernes 1º se reproduce de los de Chile, lo siguiente: “Monitores y remolcadores. Por cartas de Europa se sabe que un constructor ha admitido la propuesta para hacer los dos remolcadores para los ríos del sur de la República, por la misma cantidad presupuestada por el Gobierno: en diciembre de este año estarán aquí. La propuesta para la construcción de los monitores exceden en 50,000 pesos a la cantidad presupuestada. Aconsejaríamos al Gobierno que los monitores sean de un andar de doce a catorce millas porque si las máquinas han de ser de menor fuerza que la de los buques que surcan el Pacífico, mas vale no encargar nada, que tener tortugas”. En cuanto a la situación política interna escribía: “poco falta para la solución definitiva de la cuestión eleccionaria. El Gobierno atacado dura y tenazmente por la prensa, hizo cerrar y sellar la imprenta de *El Comercio*, y por segunda vez la de *El Nacional*, que empezó a funcionar ofreciendo su primer número, que también fue el último, hacerlo peor de lo que había hecho antes. Bien se estaba de ver que en eso vendría a parar tanta y tan importante provocación y tan rencorosa hostilidad: las de *La Nación* y *El Centinela*, sección La Sabatina, también cerradas... MANUEL FERREYROS”⁷⁶.

Finalmente, en otra nota de junio le decía: “Ya se ha hablado en los papeles públicos de buques blindados para Chile, cuyo contrato se ha hecho ya, como me indicas en tu carta del 16 de mayo último. Por consiguiente, hay que construir también blindados para el Perú. Siempre creí así sería... MANUEL FERREYROS”⁷⁷.

El ministro Gutiérrez, al acusar recibo del oficio de Ferreyros del 16 de mayo, le manifestaba que, “S.E. el Presidente me encarga diga a Ud. en respuesta, que en el vapor próximo se le impartirán las órdenes convenientes para que en concepto a ellas proceda Ud. con el acierto debido y de acuerdo con sus instrucciones”⁷⁸. A los pocos días, la reiteraba esta disposición mediante otro oficio en el que le decía que, “S.E. el Presidente me recomienda prevenir a Ud. que no estipule ningún contrato para construcción de buques blindados mientras no reciba orden terminante para efectuarlo. No obstante Ud. debe seguir adquiriendo nuevos datos sobre el número y cualidades de los buques que el Gobierno de Chile se decida a hacer, comunicándolos a este Despacho a fin de que pueda adoptarse oportunamente la resolución que convenga”⁷⁹.

Como se podrá apreciar de lo anterior, Ferreyros había sido muy preciso en torno al contrato de los blindados chilenos y a los pasos a seguir para cumplir las instrucciones recibidas. Sin embargo, la insistencia de que no firmase ningún contrato indica que, a nivel gobierno, se había generado una incertidumbre en cuanto a la ejecución de la decisión adoptada en Consejo de Ministros del 14 de febrero, porque no era válida, como ya se ha

visto, por la situación fiscal y financiera del país la cual, no había sido tomada en consideración, al igual que la medida del riesgo. Y es que no hay factor que pese más en la estrategia, la táctica y la logística, que el de los medios disponibles, en este caso el económico. Tantas prevenciones sobre la firma del contrato, hacen dudar en cuanto a la inquebrantable decisión del Presidente Balta de mantener, una superioridad naval que garantizase la integridad territorial del Perú.

Por otro lado, el ministro Gutiérrez remitía a Ferreyros dos oficios fechados 13 de junio⁸⁰, en uno de los cuales le expresaba, que “tan luego como Ud. remita al Gobierno los planos de los buques mandados construir por el de Chile y los de los blindados que en consecuencia deben hacerse por nuestra parte, se le impartirán las órdenes e instrucciones necesarias para que proceda y recabe los fondos destinados al efecto”. En el otro oficio, el ministro manifestaba, que el “señor ministro de Hacienda comunica hoy a este despacho que ha arreglado definitivamente con la casa de Dreyfus se pongan a disposición de Ud. en esa ciudad los dividendos que se vayan venciendo a fin de llevar a cabo la construcción de las cañoneras que se le han encargado”.

Como se puede apreciar, en víspera del cambio de gobierno y luego de varios meses de un ir y venir de informes y prevenciones entre Ferreyros y el ministro, éste último condicionaba la decisión del Gobierno a que se obtuvieran los planos de los blindados chilenos, como si ello fuese una cosa muy simple y, también, aquellos de los que se habrían de construir para el Perú. Ante esto, cabe una conclusión: que la decisión del 14 de febrero de 1872 y las instrucciones, sólo fueron buenos deseos, amén de que los únicos fondos que se llegaron a librar, con muchas dificultades, fueron para las cañoneras.

Ferreyros, sin embargo, no cejaba en buscar una oportunidad para que el Perú no perdiera su situación de superioridad naval en el Pacífico. Así, el 30 de junio⁸¹, además de comunicar que hacía un mes, en Hull, se habían iniciado los trabajos de construcción de los dos blindados chilenos, daba cuenta no haber logrado acuerdo alguno con la Casa Dreyfus, pero que él ya tenía listos los contratos de manera de proceder de inmediato en cuanto recibiera de Lima la autorización correspondiente y, que de arreglar el señor Dreyfus este asunto satisfactoriamente durante su visita a Londres, a comienzos de julio él firmaría de inmediato el contrato.

A fin de junio, Ferreyros informaba al Ministro de Guerra y Marina⁸², que la Comisión chilena había resuelto no esperar la aprobación de su Gobierno para cerrar definitivamente el contrato por el segundo buque. Había, pues, cabe deducir, una urgencia motivada por la situación tensa de Chile con Argentina, o bien un conocimiento perfecto de las condiciones

difíciles que enfrentaba el Perú para conseguir financiamiento, y que ellas lo serían aún más, si Chile contratara dos blindados en vez de uno solo. Además, los comisionados chilenos debían estar bien informados de las acciones de la Comisión Ferreyros, al igual que éste lo estaba de la de ellos. Y es que, en este tema, nunca hay nada secreto, o que se pueda conservar en ese estado por mucho tiempo, pues son los propios vendedores de armas, de antaño y hogaño, los que se encargan de alimentar el armamentismo. En ese mismo informe, Ferreyros comunicaba que había viajado a París, en donde sostuvo una larga conferencia personal sobre el financiamiento con el señor Dreyfus, quien le había manifestado que “el estado de sus asuntos con el Gobierno no le permiten hacer nuevos desembolsos y sobre lo cual dice haber escrito extensamente en correos anteriores”. Ferreyros, consciente de su responsabilidad histórica, expresaba que enviaría a Dreyfus una comunicación “manifestándole (a Dreyfus) las graves consecuencias que esa demora puede ocasionar al país” y, “aunque ya conoce cual puede ser la respuesta, lo hace para salvar la parte de responsabilidad que más tarde pudiera hacerse recaer sobre la Comisión”.

Lamentablemente, en los archivos no existe copia de tal comunicación a Dreyfus, pero es definitivo que su responsabilidad está a salvo, con sólo la lectura de su oficio al ministro Gutiérrez, a quien en el párrafo final le decía: “Ud. en vista de la gravedad del asunto y tomando en cuenta las funestas consecuencias que esta demora pudiera ocasionar, resolverá lo que estime conveniente”.

En contestación, el ministro Gutiérrez escribía a Ferreyros en los primeros días de julio⁸³, que “quedaba impuesto S.E. el Presidente de cuanto me significa Ud. en su oficio de 31 de mayo último el mismo que también he transcrito al Ministro de Hacienda, a fin de que adopte una medida eficaz para que la casa Dreyfus proporcione los fondos necesarios con destino a los buques de coraza. Del acuerdo tenido acerca del particular puede esperarse que se allanarán los inconvenientes presentados por la citada casa; mientras esto sucede, Ud. no debe celebrar contrato respecto de esos buques, pues sería asumir una responsabilidad que nos procuraría mayores dificultades. En consecuencia sus estudios y observaciones sobre buques de esa clase pueden continuar hasta el momento que se subsanen los embarazos actuales”. Los inconvenientes no se allanaron y no hubo financiación.

Estando Ferreyros en París para tratar la financiación con Dreyfus, envió desde esa ciudad un telegrama, por la vía de West India & Panamá Telegraph Company Limited, al ministro Gutiérrez, a quien por supuesto no le llegó directamente, sino por la vía marítima, pues por ese entonces todavía no existía el cable al Perú. El cable llegó a Lima por intermedio

de Davidson Colthirst & Co. de Kingston, Jamaica, mediante el vapor *Nylo*. En ese telegrama, Ferreyros anunciaba las dificultades que se presentaban para el desempeño de su comisión, y que lo habían decidido a viajar a Lima a consultar personalmente con el ministro, debiendo llegar aproximadamente el 16 de agosto⁸⁴. Entre la fecha de su telegrama, 18 de julio, y su arribo en agosto, la situación cambió dramáticamente, pues se dio la revolución de los Gutiérrez, el asesinato de Balta, la asunción de Manuel Pardo a la presidencia, un nuevo Consejo de Ministros y toda una política de gobierno distinta a la que se había venido siguiendo con Balta.

Ferreyros, en efecto, viajó a Lima, y estando ya en esta ciudad, dirigió con fecha 18 de agosto, un oficio⁸⁵, al nuevo Ministro de Guerra y Marina, general don José Medina, informándole del fracaso de sus gestiones con la casa Dreyfus, sobre fondos para contratar la construcción de los blindados, de acuerdo con la instrucciones recibidas en febrero. Ferreyros viajó a Lima, pues nada tenía que hacer en Londres si Dreyfus, a su vez, también viajaba a Lima. Esperaba, pues, tratar personalmente con el ministro acerca de todos los detalles y recibir las órdenes que convinieran. Había quedado a cargo de la construcción de las cañoneras, el capitán de navío, don Enrique Carreño.

1.2.3. Término de la Comisión Ferreyros y algunas aclaraciones

Así concluyó la comisión encomendada al comandante Ferreyros, en lo que concierne al buen deseo del Presidente Balta de adquirir blindados para mantener la superioridad naval del Perú en el Pacífico. De la documentación exhibida hasta ahora, al igual que lo demostrase Arosemena en su comentada obra, se concluye que Ferreyros sólo alcanzó a redactar un proyecto de contrato con algún astillero inglés y, obviamente, al no haber suministrado Dreyfus un solo penique, tampoco había porque indemnizar con £ 50,000 al supuesto astillero. La única suma importante de dinero que administró, fue £ 11,488 que le entregó Dreyfus para pagar, y que pagó, al astillero de Money Wigram and Sons, por concepto de la primera cuota, a la firma del contrato para la construcción de las cañoneras. Ferreyros, marino pundonoroso, no contravino en momento alguno las reiteradas prevenciones que, en nombre del Presidente Balta, le hizo el Ministro de Guerra y Marina, coronel T. Gutiérrez, de no firmar contrato alguno por blindados sin la previa autorización de aquel. ¿Qué conversó Ferreyros con el general Medina, Ministro de Guerra y Marina, y con el Comandante General de Marina, a su llegada a Lima? Nadie lo sabe, ni se sabrá. Pero los documentos que se han dado a luz, tanto por parte de Arosemena, como en este capítulo, revelan lo que sucedió realmente. A fin de no perder el

hilo de este asunto, aun cuando se está tratando del período de Balta, se avanzará algo en el período de Pardo.

En efecto, cuando Pardo asume la Presidencia, no existía, pues, contrato alguno suscrito para la construcción de blindados. Por lo tanto, carecen de fundamento las citas que se atribuyen a Modesto Basadre y Chocano, diputado en el Congreso de 1873, respecto a que “el primer acto del Presidente Pardo fue anular el contrato celebrado para construir dos blindados grandes en Europa, pagando la multa de £ 50,000”. Como enemigo, que fue de Pardo, lo más razonable es aceptar que, tal como lo expresa don Jorge Basadre, el diputado “repitió de buena fe, una noticia propalada por los enemigos de Pardo”⁸⁶.

Por otro lado, el capitán de fragata e historiador, don Manuel I. Vegas hace varias precisiones en torno al tema de los blindados, que es conveniente aclarar. Así, al tratar de la “Marina de 1872” expresa que “siendo por esta época, Comandante General de Marina, el capitán de navío don Miguel Grau, pasó un informe que, original, hemos tenido a la vista y que se ocupaba del estado de los buques... indicaba las deficiencias y el modo de subsanarlas... Llamaba la atención, también, sobre el poder que iba adquiriendo la Marina de Chile...”⁸⁷. En primer término, entre 1872 y 1876 Grau fue comandante del *Huáscar* y Diputado por Paita y, por lo tanto, al no ser Comandante General de Marina no pudo presentar en ese carácter informe alguno, como si lo hizo cuando desempeñó dicho cargo en 1878.

En otro párrafo de ese mismo capítulo, Vegas expresa: “No faltaron tampoco en la memoria de Marina en julio de 1872 las advertencias (sobre Chile) del ministro llamando la atención de los representantes a Congreso. Pero pareció como si todos durmieran”. Esta es otra afirmación temeraria. En efecto, como ya se ha demostrado, a raíz de la revolución de los Gutiérrez, los ministros del último Gabinete de Balta en julio de 1872, ni aquellos que acompañaron a Herencia Zevallos durante su desempeño Provisional de la Presidencia, entre el término de la revolución y la asunción de Pardo a ese alto cargo, presentaron memorias ante el Congreso. Mal pudo hacerlo el de Guerra y Marina, el coronel Tomas Gutiérrez, quien fuera precisamente el revolucionario de julio de 1872, y muerto además.

Continúa Vegas comentando, que apenas si en 1872 se construyeron en Inglaterra dos pequeñas barcas, refiriéndose a las cañoneras. Lo cierto del caso, como se ha demostrado, es que el contrato recién se firmó en 1872 y los buques llegaron en 1875. Es cierto, también, que esos buques fueron conducidos al Callao por Muñoz y Alzamora, pero injustamente no menciona la esforzada labor del comandante Ferreyros para materializar dicho contrato. Comenta, en cambio, que esos dos jefes, habían “presenciado día a día la construcción de los acorazados *Blanco Encalada* y

Cochrane y los conocían naturalmente en todos sus detalles, pues no tenían mas que caminar unos cuantos pasos desde las gradas donde se construyeron nuestros guardacostas hasta las de los citados buques chilenos...”. Esta es otra afirmación, que no se ajusta a la verdad, ya que está claro que las cañoneras se construyeron en un astillero londinense, y los blindados chilenos en uno de Hull, a muchos kilómetros de distancia, y no a unos cuantos pasos.

Continuando con su análisis de 1872, Vegas comenta que sólo a raíz de las noticias que trajeron Muñoz y Alzamora, al llegar al Callao en 1875, es que el gobierno “pidió al Congreso la autorización necesaria para gastar dos millones de soles en la adquisición de dos acorazados superiores a los chilenos”. Ello tampoco es cierto, en primer lugar, porque fue el Consejo de Ministros, en febrero de 1872, quien decidió se gastase hasta tres millones de soles para los blindados y cañoneras, pero sin la autorización del Congreso, pues en ese momento no estaba reunido en Legislatura. En segundo lugar, fue también en 1872, luego del regreso en agosto de ese año del comandante Ferreyros, en que a iniciativa del Senado se consignan en el presupuesto del Ramo de Marina, para el Bienio de 1873 y 1874, hasta 4'000,000 de soles para construir blindados, como más adelante se verá.

Pero lo más censurable de Vegas, es el juicio que emite, siempre dentro del capítulo que trata de la Marina en 1872, cuando afirma “lo que es peor aún y servirá como un estigma en la reputación de sus autores, fue la información que, respecto a la fuerza relativa de las Marinas peruana y chilena, dieron al Presidente de la República (Pardo) los jefes convocados por éste y que se consideraban como los más entendidos en asuntos navales. Con argumentos especiosos y que ocultaban mal el afán de defender ante todo las adquisiciones anteriores como ya algunos de ellos lo había hecho años antes en folleto repartido profusamente, se opusieron a la compra ya decidida. Sólo Grau opinó redondamente porque se persistiese en aquella adquisición y además se mejorara el estado de la Armada en general. No hubo, pues, ni la oportunidad de un empate y el gobierno que había, después de todo, ordenado la construcción, tuvo que pagar una prima para rescindir el contrato”. Sigue Vegas, “sin embargo, para honra de la Marina, hemos de consignar que aparte de Grau y fuera de los miembros de esa junta funesta, hubo muchos jefes tan reputados de expertos como aquellos, que clamaron constantemente al gobierno porque se adquirieran buques. Entre ellos, aparte de Salcedo y Muñoz que dieron la voz de alerta, debemos recordar al viejo capitán de navío Villar, a José Rosendo Carreño, Antonio de la Haza, Luis Germán Astete y otros. Tuvieron, pues, ese gobierno y el que le sucedió la enorme culpa de dejar en su estado desastroso a nuestra escuadra y no puede alegar mucho en su favor el

haberse regido por la opinión restringida de sólo tres jefes, por entendidos que fueran”.

Este párrafo es un cargo muy serio que carece de fundamento, no se basa en documentos, ni señala quienes fueron, presuntamente, los que mal informaron al Presidente de la República sobre el poderío relativo de ambas escuadras. Incurre, además, en el tremendo error de afirmar que el gobierno tuvo que rescindir un contrato y pagar una prima, con la opinión favorable de varios jefes de Marina, excepto la de Grau. El contrato, como se acaba de demostrar, jamás existió y, resulta obvio, que no se podía rescindir lo que no existía, ni menos pagar una prima por ello. Además, los jefes supuestamente convocados por el Presidente Pardo, en agosto de 1872, tuvieron que haber sido los miembros de la flamante Comisión Consultiva de Marina, en número de siete, y no de tres, y cuya conformación se tratará más adelante. De los demás jefes que cita y que no pertenecieron a la Consultiva, no hay constancias escritas, oficiales o en los medios de comunicación de la época, de ese clamor constante al Gobierno porque se adquirieran buques. Es, pues, un párrafo pleno de subjetividades. Es penoso, tener que rebatir a un colega, pero la verdad histórica no puede empañarse por la pasión. De otra manera, no podrán ponerse en evidencia, en forma objetiva, los errores del pasado, para evitar incurrir en ellos nuevamente. De otro lado, Vegas tampoco tuvo acceso a repositorios que hoy si es posible investigar.

Lamentablemente, otro historiador, don Rosendo Melo⁸⁸, hizo las mismas afirmaciones, mas tarde recogidas por Vegas, que ya se han comentado. Melo tampoco las pudo sustentar con hechos y, además, exhibe una confusión de personajes y de fechas. Nada menciona acerca de la Comisión Ferreyros. Parecería que ambos historiadores ignoraron, en su relato histórico, a este jefe, uno de los llamados “cuatro ases de la Marina”. Quizás, la cercanía de sus obras en el tiempo a la secuela de la guerra, a la ilegal ocupación de Tacna y Arica, y al Plebiscito sobre estas ciudades, influyeron en el ánimo de ellos, al momento de escribir los hechos de 1872 a 1876. Hoy, con mas objetividad, se puede precisar que las cosas no ocurrieron tal como las han venido comentando desde 1911.

Por otro lado, Basadre⁸⁹, también cita que el Diputado por Cotabambas, del departamento de Apurímac, don Rafael Grau (17 enero 1876 - 4 marzo 1917), en la sesión de la Cámara de Diputados del 11 de noviembre de 1912, correspondiente a la Legislatura Extraordinaria, expuso en el curso de ella lo siguiente: “Y aunque sea personal, por referirse a mi primogénitor (Miguel Grau), voy a mencionar un caso en que dos tenían razón contra muchos. Cuando se discutió en el Perú la rescisión de los contratos de los acorazados que adquiriera el país, se nombró una comisión de mari-

nos, y sólo mi padre, y el del H. compañero señor Carreño, sostuvieron que debía llevarse adelante este contrato, costare lo que costare". Esta cita merece dos observaciones. En primer lugar, insiste en la rescisión de un contrato inexistente, pues como ya se ha demostrado, Ferreyros sólo alcanzó a formular un proyecto de contrato. En segundo lugar, esa comisión de marinos, sólo pudo ser la flamante Comisión Consultiva del Ramo de Marina, creada por Pardo en agosto de 1872. Entre sus miembros estaban el contralmirante Valle Riestra, los capitanes de navío Ferreyros, J. Carreño, Pardo de Zela, Aurelio García y García, Miguel Grau y Camilo N. Carrillo. No se ha encontrado el acta de la sesión realizada el 26 de agosto de 1872, a la que también asistió el senador y marino, don Lizardo Montero, sesión en la que se trató del tema en cuestión. Lo que se dijo fue secreto, como secreta lo fue, también, la sesión de la Cámara de Senadores, que trató del tema y en cuya acta, que se revelará más adelante, después de 122 años, no se menciona contrato alguno firmado ni pago de prima. Con los antecedentes que enaltecen y adornan a Miguel Grau, resulta altamente dudoso que cometiera la infidencia de revelar a terceros lo tratado en esa sesión de la Consultiva, entre los que, obviamente, no podía haber estado su hijo Rafael, que naciera cuatro años más tarde; ni tampoco es probable que su padre se lo contase antes de su muerte en Angamos, el 8 de octubre de 1879. Dándole el beneficio de la duda, el diputado Rafael Grau repitió lo que otros decían, pero sin pruebas.

La Comisión Ferreyros duró, pues, desde febrero de 1872 hasta agosto del mismo año. Llegó a Londres con una misión imposible: llevar a efecto una decisión cuyo fin no se había adecuado a los medios disponibles, esto es, cerrar un contrato para la construcción de dos blindados y dos cañoneras por un monto de tres millones de soles (aproximadamente £ 450,000), sin dinero y sin apoyo del Estado para obtenerlo, y sin el apoyo mandatorio del Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres. ¿Cómo podía Ferreyros cerrar un contrato por ese monto y esa naturaleza si la situación financiera era, en 1872, desastrosa? Pero ello se verá más adelante.

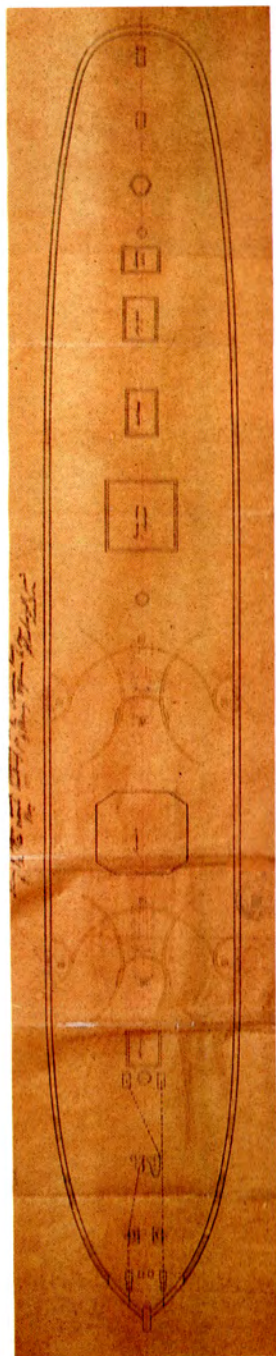
1.2.4. La contratación de las cañoneras

Regresando a las actividades de Ferreyros en Londres, este jefe informaba el 21 de mayo acerca de la remisión a Lima de la copia del contrato celebrado con Wigram and Sons, en conformidad con las instrucciones, y que una copia de dicho contrato quedaba en la Legación y otra en su poder.

Al examinar el Ministro de Guerra y Marina la copia del contrato, encontró que la artillería de a 70 rayada no era lo bastante fuerte, por lo que dispuso se estudiara, si aún era posible y sin alterar las condiciones marinerías del buque, la posibilidad de montar cañones de mayor calibre, "pues

Capitán de navío MANUEL FERREYROS
En febrero de 1872, viajó en comisión a Inglaterra
para hacer construir cañoneras y blindados.
Regresó a Lima en agosto de 1872 sin haber podido
cumplir con lo último, porque el Gobierno no
habilitó los fondos requeridos. (Oleo existente en
el Museo Naval del Perú).





Plano de la cañonera *Pilcomayo*, construida en Inglaterra entre 1872-1874. Se incorporó de la Escuadra en 1875. (Tomado de: Comisiones de construcción naval en Inglaterra, 1873, doc. 21, Archivo Histórico de Marina).

el Gobierno desea tanto que sean respetables (las cañoneras) como ligeros en su marcha y puedan navegar convenientemente a la vela⁹⁰. El mismo ministro, en el que fuera uno de sus últimos actos antes de realizar el golpe de Estado al cual la Armada se opuso decididamente, dispuso la conformación de una junta para traducir el contrato, trabajo que luego de realizado le fue enviado por el Comandante General de Marina, don Diego de la Haza, anotando que por la premura remitía la única copia que se había hecho de la traducción del contrato para la construcción de dos “buques avisos” como los llamó el Comandante General⁹¹, traducción del término “despatch vessels” consignados en el contrato. Nótese que la junta designada fue sólo para traducir el contrato, sin que se le pidiera opinión sobre las características de los buques y menos sobre la artillería, que sería una decisión presidencial.

El financiamiento de las cañoneras se arreglaría, no total pero sí parcialmente, el 15 de junio, cuando el representante de la casa Dreyfus en Lima, don Guillermo Shell, oficiara al ministro de Hacienda y Comercio para comunicarle que:

“En cumplimiento de la orden que Ud. se ha servido remitirme por su muy estimable oficio del 13 del corriente, hemos informado a nuestra Casa de París para que proporcione en Europa la suma de F.400,000 para la reparación de la corbeta *Unión* y la adquisición de las cañoneras de que están encargados los Comandantes Ferreyros y Portal debiéndose rebajar esta suma de las mesadas que tengamos que entregar aquí, en la Caja Fiscal, en los meses próximos de julio y agosto c/u 200,000 y con la condición de que se abone o cargue al Supremo Gobierno los intereses que puedan resultar de la liquidación final⁹².

El contrato en sí, es un extenso documento, que consta de una parte principal y de dos anexos, que corresponden a las especificaciones generales del casco y cubierta, y de las plantas propulsoras, respectivamente. Se comentará sólo en las partes más importantes.

Fue firmado en Londres el 17 de mayo de 1872, entre Money Wigram and Sons de Blackwood Yard London Shipbuilders, y el capitán de navío don Manuel J. Ferreyros de la Marina Peruana. Se convenía que Money Wigram and Sons construirían, por las sumas acordadas a ser pagadas por el comandante Ferreyros, dos “despatch vessels” o buques aviso, o cañoneras, como se les conocía oficialmente en el Perú. La construcción habría de realizarse según los planos y especificaciones, instalándose en cada buque una máquina a vapor de 180 caballos de fuerza colectiva fabricada por los señores John Penn and Sons, de Greenwich. Las cláusulas eran las normales que se estipulan para este tipo de construcción y, así, se especificaba que el comandante Ferreyros o cualquier otra persona designada, podía visitar el astillero y los talleres, e inspeccionar el trabajo y los materiales que se estaban empleando, asistiéndole el derecho de pedir su corrección

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

o cambio si no se ajustaban a las especificaciones. Igualmente, se podía introducir alteraciones, adiciones o cambios a los planos, a pedido de la parte peruana, pagándose los extras que ello representase, pero siempre que se solicitasen por escrito. Se especificaba que los buques se lanzarían al agua listos para recibir la máquina en los plazos siguientes: el primero, doce meses después de la firma del contrato (17 de mayo de 1873), y el segundo catorce meses después (17 de julio de 1873). Se convenía de que después de dos meses del lanzamiento, los buques serían entregados terminados y listos en todo sentido. El precio pactado por los dos buques fue el siguiente:

Por el casco y cubierta,	£	31,040
Por las máquinas,		26,400
Total	£	57,400 ó unos
	S/.	287,200

Este total sería pagado, en efectivo, en cinco armadas iguales, como sigue:

- 1ª cuota - La quinta parte, £ 11,488 a la firma del contrato;
- 2ª cuota - Cuando los buques tengan colocados su cuadernas, £ 3,104 por cada uno, £ 2,640 cuando se taladren los cilindros de cada una de las máquinas.
- 3ª cuota - Cuando estén empernados los baos de la primera cubierta, y colocado la mitad del forro de los fondos, por cada buque £ 3,104.
- 4ª cuota - Cuando los buques sean lanzados el agua, por cada uno £ 3,104; y
- 5ª cuota - Cuando estén concluidas la construcción de los buques y máquinas, y listos para su entrega, por cada buque £ 5,744.

El contrato estipulaba, igualmente, que cualquier discrepancia se resolvería por un arbitraje, conformado por tres personas competentes e imparciales, designadas de mutuo acuerdo, siendo obligatorio para ambas partes, la resolución del árbitro. El contrato indica que fue asentado en la Legación del Perú en la Gran Bretaña, el 17 de mayo de 1872.

Las dimensiones principales de cada uno eran:

Eslora entre perpendiculares	171 pies o pulgadas
Manga máxima	27 pies 4 pulgadas
Puntal de bodega	14 pies 6 pulgadas
Tonelaje de arqueo O.R.M. (Old Register Measurement)	600 ^{24/94} toneladas
Material predominante del casco	Roble inglés, forrado en cobre
Arboladura	Tres palos y bauprés
Sistema de Gobierno	A mano, con dos ruedas de gobierno y guardines de hierro

De acuerdo al Anexo "B" las características de cada máquina eran:

Fabricante	John Penn and Sons
Potencia (colectiva)	180 HP, pero cuando se use expansivamente todo el vapor que puedan generar las calderas en pruebas, se espera una potencia indicada de 1,080 HP.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Tipo de máquina	Compound, con dos cilindros horizontales, uno de alta presión, de 38 pulgadas de diámetro, y otro de baja presión, de 64 pulgadas de diámetro; carrera del émbolo 2 pies 6 pulgadas
Condensador	De superficie, con bomba de circulación, bomba de aire, etc.
Bombas auxiliares	De alimentación de calderas, de sentina accionadas por la máquina principal; auxiliar de alimentación con su máquina; bomba de mano para alimentación de calderas
Calderas	Tubulares, para generar vapor de 60 libras por pulgada cuadrada
Hélice	De bronce, levadiza o rebatible, para cuando se navegue a la vela
Consumo de carbón	A máxima potencia, 2 1/4 libras por HP indicado de vapor por hora; 3 1/4 libras cuando se esté a media potencia
Máquinas auxiliares a vapor	Bomba contra incendio y de servicio general, y de achique de sentinas.

Es de notar que en el contrato no se fijó la velocidad que podrían desarrollar las cañoneras, navegando a la vela o por máquinas, ni tampoco el número de calderas en cada buque, ni la capacidad de carboneras, ni de agua dulce. Se observa, además, que habiendo sido construidas en la misma época que los blindados chilenos, no se les equipó con generadores de corriente eléctrica, ni cabrestante a vapor, ni sistema de gobierno a vapor, como si los tuvieran aquellos. Es decir, que no se cumplió la resolución del 14 de febrero de 1872, que establecía que las cañoneras tendrían "los últimos adelantos científicos adoptados en la marina de guerra". Con toda seguridad, la escasez de fondos no lo permitió, lo que demuestra una vez más la falta de la prueba de factibilidad.

El contrato fue aprobado por el Gobierno peruano ya en el período del Presidente Pardo, mediante decreto del 27 de setiembre de 1872, previa revisión por la Junta Consultiva de Marina, según lo dispusiera el nuevo Ministro de Guerra y Marina⁹³, general Medina, a diferencia del procedimiento seguido por el ministro Gutiérrez, como se ha visto. Por otro lado, el ministro Medina, oficiaba al comandante Carreño, Jefe accidental de la Comisión en Londres, que instruyese al capitán Rosel y al armero Anschutz para que regresaran a Lima de inmediato, a dar cuenta de la comisión desempeñada en Europa⁹⁴.

En cuanto al avance de los trabajos de construcción, Carreño informaba con fecha 17 de agosto, que la quilla de una de las cañoneras ya estaba colocada, que en la otra el avance era mayor, pues se habían colocado además de la quilla, una tercera parte de las cuadernas, y que tenía fundadas esperanzas de que ambas serían terminadas en el tiempo estipulado en el contrato⁹⁵.

2. ASPECTOS ECONOMICOS

Anteriormente se planteó la interrogante: ¿Cómo podía Ferreyros celebrar un contrato por ese monto y esa naturaleza, si la situación financiera era, en 1872, desastrosa?

En efecto, Revoredo describe lo sucedido en el período Balta como sigue:

“La deuda interna consolidada ascendía, según documentos presentados ante el Congreso en 1870, a 7'716,535 soles. Pero a fines de 1871, debido a la emisión de los denominados “vales provisionales”, se había elevado a 12'814,000 de soles y a julio de 1872 a 14'000,000 de soles. En esta fecha, existía además, una deuda flotante (esto es, de corto plazo que teóricamente debía cubrirse con recursos del Tesoro Público) de 9'000,000 que habían sido retirados del Fondo de Obras Públicas. En cuanto a la deuda externa, iba a llegar a la cifra de 180'000,000 de soles por los empréstitos contratados en 1870 y 1871 para la construcción de ferrocarriles y obras públicas”⁹⁶.

En razón de qué, entonces, tenía Dreyfus que acceder a los requerimientos de Ferreyros para los blindados, si el Gobierno de Balta, en Lima, le exigía, como una aspiradora, dinero y más dinero, pero sólo para cubrir el déficit presupuestal y el importe de las obras públicas, y a duras penas podía obtener financiamiento para las cañoneras?

Durante la administración de Balta de 1868 a 1872, continúa comentando Revoredo:

“Se celebró un contrato con Dreyfus Hnos. y Cía. propiciado por el Ministro de Hacienda, don Nicolás de Piérola, para la venta de dos millones de toneladas de guano. Ya se ha manifestado que los ingresos que se percibían por el comercio de ese fertilizante, era la principal y mas cuantiosa de las rentas del fisco. En el mencionado arreglo, Dreyfus se obligaba a entregar al Gobierno del Perú, además de dos millones de soles al celebrar el contrato, la suma de 700,000 soles mensuales. Esto era antes de que esa Administración emitiera los empréstitos de 1870 y 1871, es decir, cuando la deuda externa llegaba a 41'000,000 de soles”⁹⁷.

Como Dreyfus era, también, el Agente Financiero, ocurre que el Gobierno levanta un empréstito, el 10 de mayo de 1870, de 59'000,000 de soles, y el 7 de junio de 1871, otro por 75'000,000 de soles, siendo en tales circunstancias Ministro de Hacienda, el mismo Piérola, con lo cual la deuda externa se elevó a 180'000,000 de soles. Para 1871, el mismo año en que Balta percibe la amenaza contra la integridad territorial, se tenía una deuda interna de 23'814,048 de soles, que sumada a la deuda externa de 180'000,000 de soles, llevaba las obligaciones del Perú a 203'814,948 de soles, aproximadamente £ 40'000,000. Más aún, del empréstito de 1871, el Gobierno pidió a Dreyfus 7'500,000 de soles “adelantados” y 21'000,000 de soles en “mesadas adelantadas” (30 meses de 700,000 soles), comprometiendo así el segundo semestre de 1872, y los años de 1873 y 1874, esto es, los treinta primeros meses del Gobierno de Pardo⁹⁸.

Es fácil notar, que de los 28'500,000 soles adelantados del segundo empréstito, cuando ya Balta había percibido la amenaza chilena y había enviado a Ferreyros en comisión a Inglaterra, no consideró se asignaran los 3'000,000 de soles para los blindados y cañoneras. Los adelantos fueron para aplicarse sólo a ferrocarriles y pequeñas obras de irrigación, a cuyos contratistas pagaba Dreyfus directamente. Por añadidura, las ventas del guano se contrajeron y con ello las rentas y también las mesadas afectadas al servicio de los empréstitos de 1870 y 1871. Cabe preguntar: ¿Hubo alguna posibilidad de cancelar proyectos de nuevos ferrocarriles, sin discontinuar los que estaban en ejecución, que equivalieran a 3'000,000 de soles? ¿Entregarse a Dreyfus había anulado todo otro camino viable de financiamiento? ¿Era este el resultado de la preocupación de Balta de capitalizar al país, que menciona Arosemena, pero a costa de la integridad territorial? Los hechos indican que no fue una política que trajera ni bienestar ni seguridad. Todo el aspecto económico y de obras públicas aparece detalladamente descrito por el doctor R. Palacios, en el volumen 1 de este Tomo.

Como consecuencia del turbulento final del Gobierno de Balta, no hubo, pues, Memoria de los Ministros salientes al Congreso que se instaló en 1872. Sin embargo, cuenta Arosemena en su obra *El Coronel José Balta 1814-1872*⁹⁹, que el mismo 30 de julio, durante el velatorio de los restos del Presidente, su hermano, el coronel J.F. Balta envió al señor Federico Torres, redactor del diario *La Patria*, una carta adjuntándole el Mensaje auténtico que el Presidente Balta debió leer al inaugurar las sesiones del Congreso el 28 de julio, y que ese diario publicó el 31 de julio. A continuación, sólo se transcriben las partes que tienen alguna relación con la política interna y externa, y con las adquisiciones de armas. El lector puede juzgar. Decía así:

“... 18 meses transcurridos desde el receso de la anterior legislatura. Si la República disfruta de la paz interior, a que debe la realización de muchas y muy importantes obras, llamadas a cambiar completamente su antigua manera de existir, viviendo con todas las naciones del mundo en la mejor inteligencia, cultivando con él las relaciones de sincera y recíproca amistad, y extendiendo cada vez mas esas mismas relaciones, lo que habla muy en alto en pro de la civilización de nuestra patria. Y este lisonjero estado de nuestra vida internacional se debe, sin duda, a la lealtad en el cumplimiento de nuestros pactos y a la fe que inspira el honor nacional comprometido con ellos. Ya tenéis anticipado conocimiento de la tregua celebrada entre las repúblicas aliadas y la España, con la amistosa intervención del Gabinete de Washington, y ese pacto aguarda de vosotros la respectiva aprobación... Se ha renovado con ventaja, el antiguo armamento de nuestra infantería, se ha mandado construir algunas naves para reemplazar otras que en el transcurso del tiempo va inutilizando; se ha comprado un buque destinado a que la distinguida juventud que se educa en la Escuela Naval (barca *Nereyda*) bajo la hábil dirección de un distinguido jefe de marina, haga estudios prácticos navegando en nuestra costa y fuera de ella... La Hacienda Pública, que además de atender a todas las exigencias del servicio, ha tenido que hacer frente a

costosísimas obras, no puede ofrecer por ahora la holgura que sería apetecible; pero en cambio nuestra riqueza no se ha consumido improductivamente, ni convertidas en cañones ni aprestos bélicos para sostener luchas fratricidas que tan tristes recuerdos y tan amarga experiencia nos ha legado... La multitud de asuntos que ocuparon preferentemente la Legislatura de 1870 impidieran se sancionara el Presupuesto de la República, pero a falta de él, ha procurado el Gobierno arreglarse al que rigiera en el bienio anterior, con pequeñas modificaciones de que se dará cuenta en la respectiva memoria. Ella os instruirá extensamente del estado de las negociaciones de crédito, emprendidas con vuestra autorización”.

3. ASPECTO SOCIAL

Aunque este tema está extensamente desarrollado por el doctor Palacios en el volumen 1 de este Tomo, conviene mencionar que el programa de construcción de ferrocarriles, encargado principalmente al ingeniero norteamericano, don Enrique Meiggs, quien anteriormente había trabajado en Chile en obras similares, lo llevó a contratar personal chileno, originando así, una corriente migratoria que, a su vez, sería causa de debate en los medios periodísticos, como de algunos otros problemas sociales.

Así, el corresponsal de *El Comercio* en Iquique, escribía en febrero de 1871, como sigue:

“Otra calamidad no menos grave que tenemos igualmente con motivo de que los trabajos de esta línea van terminando, los peones que ya no tienen ocupación están viniendo al puerto. Fuera de la multitud de pililos que residen aquí, han bajado de ayer a hoy mas de 500 que poco a poco irán aumentándose con los que vengan de la misma línea y los que traen todos los vapores desde Mollendo; fácil es por consiguiente calcular la excitación o temor de que se ha apoderado el vecindario con tan peligrosos huéspedes.

Sin embargo, contamos en todo caso con la actividad y energía de nuestro Prefecto, Subprefecto y de la policía, a cuya reconocida vigilancia se debe el que no ocurran a toda hora los desórdenes que antes han tenido lugar.

Todos reconocen en el señor Navarrete un mandatario particular como cumplidor de su deberes; todos palpan lo que trabaja haciendo esfuerzos supremos para atender a todas ocurrencias del servicio; pero es preciso confesar que no tiene apoyo ni elementos para conjurarles y que no es posible exigir de una autoridad el sacrificio de la vida sin provecho alguno, cuando puede evitarse todo ayudándolo con auxilios oportunos.

El puerto de Pisagua se encuentra en iguales conflictos por haberse reunido otra partida de peones chilenos que como los de acá no tienen ocupación; y cuando se les concluyan enteramente los pocos recursos de que ahora pueden disponer qué hará tan crecido número de individuos para conseguir medios de subsistencia? No es cierto que sucederá al fin lo que tanto se ha pronosticado, el saqueo y con él toda clase de crímenes y desgracias? Después de ejecutado todo esto será que se quiera poner remedio?

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Llamamos muy seriamente la atención del Supremo Gobierno para que fije en las circunstancias críticas que atravesamos y mande auxilios de tropa que es la que necesita el señor Prefecto para que pueda garantir con mas seguridad nuestras vidas y propiedades que minuto por minuto corren grande peligro. La cuestión no es para desentenderse.

Vemos, repetimos, al digno señor Navarrete hacer toda clase de esfuerzos -como no los puede hacer otro alguno- pero necesita mas fuerza, fuerza, y fuerza, porque no es suficiente la que existe a sus órdenes para todo lo que tiene que atender. Ya que el Congreso nada ha concedido para obras públicas de esta provincia, porque desgraciadamente ha tenido un representante mudo, esperamos al menos que S.E. el Presidente y el Sr. Ministro Santa María nos favorezca dándonos tranquilidad en nuestros espíritus, lo cual se conseguirá remitiéndole al Sr. Prefecto mayor fuerza¹⁰⁰.

El Comercio, en su edición de agosto 4 de 1871 publicaba, bajo el título *Inmigrantes chilenos*, lo que sigue:

"*El Nacional*, en su editorial del N° 1896 se refiere a los inmigrantes chilenos manifestando las ventajas que reportan en el Perú, libertándose de la miseria y hambre que padecen en su patria y combate a nombre de la libertad a un escritor chileno que con justicia y buena fe se opone a su realización, expresando con bastante juicio los fundamentos en que se apoya.

Los editores de *El Nacional* no conocen seguramente la República chilena ni menos sus producciones de todo género con que se alimentan sus habitantes sin que "la miseria y el hambre" los aflija para emigrar. Ese país es esencialmente hospitalario como lo acreditan los extranjeros de todas las naciones que por emigración voluntaria o por negocios de comercio se hallan allí muy contentos y amparados en las leyes sin que por eso se aumente la "fuerza de la gendarmería".

Así como estos caballeros no conocen aquel país, así tampoco ese notable escritor chileno sabe la suerte que les ha cabido a sus paisanos en las varias expediciones del ejército libertador, porque si él hubiese tenido la historia de que esos soldados desde el año veinte desaparecieron de sus filas a centenares por sólo la variación de temperamentos antes de pelear con el enemigo común: ese escritor, repito, se habría apoyado en mejores fundamentos en favor de sus incautos y desgraciados paisanos. Hoy mismo se diezman, apestados en el camino de La Oroya, cómo sucederá con los que últimamente han llegado?

No se puede tampoco llamar inmigración la especulación de su empresario que va a contratar jornaleros para trabajar ferrocarriles, pues éstos o mueren en la demanda o los que sobreviven se alimentan y visten con el salario que se les paga y nada más.

Palpitanes están los lamentables recuerdos de los inmigrantes alemanes contratados para el trabajo de minas y las expediciones forzadas para la agricultura de los isleños canacas que al pisar este clima desaparecieron como sucede con los peces del mar cuando salen de su seno.

Firma un peruano¹⁰¹.

A los pocos días, en *El Comercio* se daba la noticia de la llegada en el vapor *Garonne*, de 96 peones chilenos contratados para trabajar en la obra del ferrocarril de La Oroya¹⁰².

Como habrá sido el impacto del medio ambiente en los inmigrantes chilenos, que el Gobierno de ese país se vio obligado a dictar medidas para

su repatriación, que reprodujo *El Comercio* en su edición de enero 24 de 1872, en los términos siguientes:

“Se ha expedido el Supremo Decreto que sigue:

Santiago, enero 11 de 1872

Habiendo expuesto el Encargado de Negocios de la República en Lima, que tanto en esa ciudad como en el Callao y otros puntos de la costa del Perú existe una cantidad considerable de trabajadores chilenos, que contratados para los ferrocarriles que allí se construyen se han visto en la necesidad de abandonar los trabajos por consecuencia de las enfermedades que reinan en esos lugares y teniendo en consideración que no es justo ni conveniente dejar abandonados a dichos trabajadores y expuestos a las consecuencias de su propia miseria y desamparo y siendo útil también su repatriación por cuanto con ella se aumentan los brazos de que carece nuestra industria, decreto: Se autoriza al referido Encargado de Negocios para que se invierta hasta la cantidad de dos mil pesos en la repatriación de chilenos desvalidos existentes en el Perú, celebrando al efecto el correspondiente contrato de transporte con la Compañía de Vapores que ofreciera condiciones más ventajosas. La Legación de Chile en el Perú rendirá la competente cuenta instruida y documentada de la inversión de esta suma con una razón nominal de las personas repatriadas en virtud de este decreto. Impútese este gasto al ítem único partida once del presupuesto de este Ministerio. *ERRAZURIZ. IBAÑEZ*¹⁰³.

No perdió tiempo el Encargado de Negocios de Chile, don Eleodoro Toro Mazote, pues gestionó en *El Comercio*¹⁰⁴ la publicación, en su edición de enero 25, de un aviso por el que hacía saber a sus compatriotas que daría pasaje gratis a todos los que desearan regresar a su país, ocurriendo para el efecto a la Oficina de la Legación, esquina de Mercaderes y Plateros de San Agustín.

En lo que hace al costo de vida en el período, Basadre indica que no se dispone de datos al respecto.

4. ASPECTOS DE LA SITUACION EXTERNA

4.1. RECAPITULACION HASTA 1868

Tratar este tema implica, obligadamente, hechar una mirada retrospectiva de ciertos hechos que ayudarán a comprender la situación a partir de 1870.

En efecto, durante el siglo XIX, luego que el Perú y Bolivia nacen a la vida independiente, por una u otra razón, se vieron amenazados por Chile, en su seguridad, particularmente la externa, amenaza que al final de la década de 1870, se habría de materializar con toda crudeza en la llamada Guerra del Pacífico. El eminente don Víctor Andrés Belaunde, en su obra *Nuestra Cuestión con Chile* escrita en 1919, decía que “a pesar de la copiosa literatura que existe sobre este punto, tal vez el más interesante de la histo-

ria contemporánea de la América del Sur, no se puede decir que está agotada la materia. Todavía hay que profundizar algunas cuestiones, exhumar muchos papeles y estudiar aspectos olvidados o contemplados superficialmente. Este trabajo exhaustivo interesa profundamente al Perú¹⁰⁵. Mas adelante expresaba, que “poco a nada prueban en realidad los documentos oficiales de Cancillería a Cancillería y destinados a la exportación; pero los documentos que podríamos llamar de comunicación interna o íntima, como las notas de instrucción de un gobierno a sus gentes son por su naturaleza de una fuerza probatoria innegable sobre las intenciones o miras de dicho gobierno”¹⁰⁶. Es, en esa línea de pensamiento, que el doctor Percy Cayo desarrolla el aspecto internacional, que se complementa con lo citado en este capítulo, y de ahí la profusión de citas a muchos documentos exhumados y la reconsideración de algunos aspectos fundamentales, para el Tomo IX en general.

En efecto, Chile se adueñó de todo el desierto de Atacama; también de la provincia peruana de Tarapacá; ocupó y desoló el territorio peruano varios años en todo lo que pudo, como un Atila del Pacífico; incumplió el Tratado de Ancón para, finalmente, quedarse con Arica y condenó, adrede, a Bolivia, a la mediterraneidad. Además de la sangre derramada de miles y miles de peruanos de todo origen y condición social, el Perú pagó una indemnización fabulosa de 2,350 millones de pesos que, según demostró el señor Alejandro Garland en su obra *Los conflictos sudamericanos en relación con los Estados Unidos*, representaron “los gastos correspondientes a 148 años”¹⁰⁷.

El guano, el salitre, la plata, el cobre y otros minerales de esos territorios se incorporaron a la economía chilena y extranjera, dándole un gran poder económico que contribuyó a la formación, hacia fines del siglo, de una de las escuadras más poderosas del mundo. Confirmando lo escrito por Portales en 1836, Balmaceda, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile en 1882, diría años después en la Cámara de Diputados de ese país: “Razones históricas, legendarias, geográficas e industriales, hacían necesaria llevar la guerra a su último término. En el litoral del Pacífico de la América del Sur, no hay sino dos centros de acción y de progreso: Lima y el Callao, Santiago y Valparaíso; es preciso que uno de estos centros sucumba para que el otro se levante. Por nuestra parte necesitamos de Tarapacá como fuente de riquezas y a Arica como punto avanzado en la costa”¹⁰⁸.

Así, durante las décadas posteriores, Chile ejercería una hegemonía política y económica en esta parte del Pacífico Sur. Los gobiernos del continente americano y de Europa, conocieron de la barbarie chilena y aceptaron esa hegemonía en el fondo, aunque la disimularon muy bien en la forma. En 1991, esas mismas potencias y países de entonces, se rasgan

las vestiduras y presionan militar, política y económicamente a Iraq, por exactamente la misma acción que hiciera Chile contra Perú y Bolivia. Se dirá que los tiempos han cambiado, pero lo cierto es que en el siglo XIX, estos dos países no representaban sus intereses económicos vitales. Les complacía la hegemonía chilena, pero todo ello se verá en más detalle en los próximos tomos.

El origen de esta guerra, que perfectamente puede calificarse de conquista, se caracterizó por el afán de crecimiento y poderío de Chile, complementando con una aspiración de hegemonía política, que se exteriorizó en una real expansión territorial y hegemonía económica. El desarrollo de los hechos, en particular desde la constitución de la Confederación Perú-Boliviana en 1836, lo demuestra contundentemente. Sobre ella, Belaunde escribió: “la idea de Santa Cruz consagraba un principio elevado de integración, e iba a determinar el establecimiento en el Pacífico de una nacionalidad fuerte. Los hombres dirigentes de Chile decidieron oponerse denodadamente a los propósitos de Santa Cruz... intereses políticos y errada apreciación de las conveniencias nacionales dieron a Chile en su empresa la eficaz colaboración de distinguidos militares peruanos”¹⁰⁹. En los tiempos actuales, el retiro de Chile del Pacto Andino de integración, así como un proceso comercial similar de los países del Atlántico Sur, deja a Chile otra vez aislado y fuertemente armado para defenderse dice, de muchos enemigos; ¿no estará representando en documentos íntimos la orientación de Portales?

Aunque la guerra que Chile declaró a la Confederación Perú-Boliviana ya ha sido minuciosa y brillantemente desarrollada en el Tomo VI volumen 1 de esta *Historia Marítima*, por el doctor F. Denegri Luna, es conveniente, sin embargo, recordar muy brevemente algunos episodios claves registrados en dicho trabajo, que ayudan a comprender lo afirmado al comienzo de este párrafo.

Belaunde, recuerda, en efecto que “las instrucciones de Diego Portales, alma de esa política, a su ministro Egaña, que son la revelación más saltante de las miras chilenas y manifiestan la incompatibilidad de intereses entre Chile y el Perú y Bolivia, unidos en una sola y fuerte nacionalidad”. Decía Portales, continúa Belaunde: “La incorporación de las dos repúblicas en una, bajo la forma federativa u otra cualquiera, pone en manifiesto peligro la seguridad de los Estados vecinos y no es posible consentir en ello sin dejar a merced de la más funesta contingencia la suerte futura del país”¹¹⁰.

Por otro lado, de la carta fechada 10 de setiembre de 1836 que dirigiera el ministro Portales al almirante chileno Blanco Encalada, apenas un mes y medio antes de que se declarase constituida la Confederación por decreto de Santa Cruz, se extrae lo siguiente:

“La Confederación debe desaparecer para siempre jamás del escenario de América... por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico arrebatándonoslo... Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser su máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre”¹¹¹.

No puede ser, pues, mas evidente, que el origen real de esta guerra era la hegemonía política expresada claramente en un documento de un funcionario chileno que tanta influencia tuvo, y la sigue teniendo, en la formación de la política exterior de su país, sin que por el lado de la Confederación se pueda exhibir documento alguno que evidencie objetivo semejante. Sólo se esgrime una intención de Santa Cruz. La causa inmediata de la guerra iniciada por Chile, la brindó la denuncia por el Perú, del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación suscrito con Chile. Tanto la firma como su abrogación, fueron el resultado de la pugna de intereses económicos privados de ambos países. La citada carta de Portales, revela, también, un concepto de primacía de la estrategia naval para llevar a cabo la guerra y, por ello, Chile buscó incrementar, desde mayo de 1836, sus fuerzas navales mediante un empréstito.

El Perú, por el contrario, había dispuesto, en febrero de ese mismo año, no sólo el desarme de su escuadra, muy superior a la de Chile, sino también la venta o alquiler comercial de algunos de sus buques. Ni Santa Cruz ni Orbegoso demostraron visión de estadistas en cuanto a la importancia vital que representaba el poder naval, para preservar la integridad territorial de sus respectivos países, ni a la Confederación de los embates que veíanse venir¹¹².

En una etapa previa a la declaratoria de guerra, sin que mediase dicha formalidad, y sin disparar un solo tiro, el Perú perdió la superioridad naval de que gozaba, como resultado, en primer lugar de la medida de desarme, luego por un artero y sorpresivo golpe de mano en el Callao la noche del 21 al 22 de agosto de 1836, y finalmente, por la sublevación de la tripulación gamarrista de otro buque. Las seis naves de guerra que conformaban la escuadra peruana en mayo de 1836, pasaron a poder de Chile, que en ese momento sólo contaba con dos, por lo que no le fue necesario levantar el empréstito. Por otro lado, la ofensiva diplomática chilena lograba, a pesar de sus desacuerdos sobre límites con la Confederación Argentina, que ésta declarase la guerra a la Perú-Boliviana en mayo de 1837 que, en la práctica devino en operaciones bélicas secundarias.

Don José Antonio de Lavalle, político y diplomático, escribió una obra titulada *Mi Misión en Chile en 1879*, que permaneció inédita hasta 1979, cuando el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, la dio a luz

pública, con un excelente e impecable prólogo del doctor Félix Denegri Luna, Miembro de Número del Instituto y autor del Tomo VI de la *Historia Marítima del Perú*. Contiene los antecedentes, actuación y resultados de esa misión.

Pues bien, en dicha obra¹¹³, Lavalle escribía que al recorrer la costa peruana en el curso de su viaje a Chile para cumplir con la misión encomendada por Prado en 1879, comprobó el perfecto y aterrador abandono de nuestra vasta costa, y sin que se apartara un punto de su imagen, el pérfido asalto de 1836. Lavalle, citando al más notable de los escritores chilenos, don José Victorino Lastarria, transcribía:

“Después de aquel tremendo suceso, el asesinato de don Diego Portales, que había sido una sangrienta protesta del ejército y del país contra la guerra que el dictador por sí solo había emprendido contra la Confederación Perú-boliviana, iniciando las operaciones con un acto de piratería que comprometía a la nación”.

En las fases posteriores se produjeron varias acciones de disputa del control del mar, y de operaciones de las fuerzas terrestres chilenas en territorio peruano como consecuencia de la pérdida de ese control del mar. La guerra terminó en febrero de 1839, sin alteración de las fronteras de los tres países, pero el objetivo político de ella se cumplió: la Confederación terminó.

Se plantea así, una interrogante. ¿Cómo es que entre 1836 y 1839, teniendo Chile un poder naval y terrestre superior al de la Confederación, no reivindicó o recupera, el territorio de Atacama, cuya propiedad venía ostentando Bolivia, sin discusión, desde su independencia un 6 de agosto de 1825, pero que en 1842 argumentaría Chile haberle pertenecido siempre? ¿En virtud de que habría que aceptar que hasta 1841 Chile había permitido graciosa, magnánimamente que ese territorio fuera considerado como propio por Bolivia? ¿Cómo interpretar el silencio de Chile cuando en la década de 1850 el Perú actuó con sus buques de guerra sobre litoral boliviano ante conflictos suscitados con Bolivia?

La forma de actuar de Chile con respecto a Bolivia, indica que no fue precisamente, filantrópica, ni en favor de la paz continental. En efecto, es recién a partir de 1841, que el interés económico chileno en el guano del litoral boliviano le señala, como objetivo de largo plazo, la expansión territorial hacia el norte, pues el otro, hacia el este, a pesar de los títulos que lo apoyaban, no era viable en ese momento. El Perú tampoco planteó objeción alguna. La descripción detallada de la evolución de las discusiones limítrofes entre Bolivia y Chile, aparece en los capítulos desarrollados en este Tomo, por el doctor Percy Cayo.

Conviene recordar, sin embargo, que en 1863 las relaciones entre Bolivia y Chile, a raíz de las diferencias y escaramuzas de diversos tipos gene-

radas desde 1841 por causa del guano, se deterioran al punto que, en el mes de junio, la Asamblea Legislativa boliviana, autoriza al Poder Ejecutivo a declarar la guerra a Chile, si éste no restituye, por la vía pacífica, el territorio de Mejillones.

Ante este hecho, bien pudo el Perú permanecer neutral, pero vigilante. Sucedió, empero, que resultó involucrado en el diferendo limítrofe cuando días antes, esa misma Asamblea autorizaba al Gobierno de Bolivia a buscar un acuerdo con el Perú, ofreciéndole participación comercial en las guaneras de Mejillones, a condición de que cooperase en la reivindicación de este lugar, mas la obligación de cuidar con su marina de guerra el litoral boliviano. Esa misma autorización permitía que el Gobierno celebrara pactos con otros países amigos para recobrar Mejillones y la costa de Atacama.

Era obvio, entonces, que si Bolivia llevaba a efecto tal resolución, fuese con la cooperación del Perú o de otra potencia amiga, la probabilidad de una guerra era muy alta. En este caso extremo, el Gobierno boliviano estaba autorizado para aumentar los efectivos del ejército, recurriendo a empréstitos. Pero la mente de sus líderes políticos, al igual que el pueblo y su capital, estaban muy lejos del mar, pues no contemplaron, como antes tampoco, ni después, el desarrollo de una fuerza naval boliviana, aunque justo es decir, que sólo por una vez, en 1842, Bolivia armó el bergantín *General Sucre* que logró apresar en Cobija, la barca chilena *Rumenia*, que a la postre terminó fugándose, al cortar la cadena de su ancla¹¹⁴. Tendría que ser la Escuadra peruana, o la de otra potencia amiga, la que asumiera ese rol estratégico vital.

Por otro lado, los problemas limítrofes entre Perú y Bolivia, se superaron con la suscripción, en noviembre de 1863, de un Tratado de Paz y Amistad, que el Congreso peruano aprobó en 1864, canjeándose ratificaciones en enero de 1865.

El Tratado, venía a ser de Alianza defensiva, en virtud de su Art. 3º que, en parte, decía "Cualquier ataque exterior dirigido contra algunos de aquellos inestimables bienes respecto de la una, será mirado por la otra, como un ataque dirigido contra ella misma; y estipulan que se ayudarán recíprocamente para salvar su independencia y sus instituciones fundamentales". Tres años más tarde, y otros ochenta después, con mas o menos las mismas palabras, pero igual concepción estratégica política, se formaría la Cuádruple Alianza en el primer caso y, en el segundo, los países americanos suscribirían el Tratado Inter-Americano de Asistencia Recíproca (TIAR), siempre ante la amenaza de un peligro común extracontinental.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Cabe anotar que, otra vez, el Gobierno peruano, sin una concepción marítima clara, sólida y válida, adquiría con el Tratado de 1864, un compromiso en el que el control del mar seguía constituyendo un factor clave para el éxito de los fines de la Alianza, y sólo de responsabilidad del Perú. En ese momento, nuevamente la comparación de fuerzas navales, peruana y chilena, indicaba una superioridad por parte del Perú, como se aprecia del cuadro siguiente:

PERU ¹¹⁵	1864	CHILE ¹¹⁶
Fragata <i>Amazonas</i>	33 cañones	Corbeta <i>Esmeralda</i> 18 cañones
" <i>Apurímac</i>	19 "	Vapor <i>Maipú</i> 5 "
Vapor <i>Loa</i>	4 "	Vapor <i>Maule</i> * 3 "
Vapor <i>Lerzundi</i>	6 "	Vapor <i>Independencia</i> 2 "
Vapor <i>Sachaca</i>	6 "	* Escaso valor militar
Vapor <i>Tumbes</i>	2 "	En 1864 encargó, a los astilleros Green
Bergantín <i>Guisse</i>	12 "	Brothers and Co. de Inglaterra, la construcción de las corbetas <i>Chacabuco</i> y
Trasporte <i>Chalaco</i>	4 "	<i>O'Higgins</i> , que se incorporaron a la escuadra en 1868.
Trasporte <i>Huaraz</i>	4 "	

Pero esa superioridad era mas nominal que real, pues la fragata *Apurímac*, por ejemplo, que se había hundido en San Lorenzo tres años nueve meses antes, acababa de ser reflotada y estaba en proceso de rehabilitación en el segundo semestre de 1864, para enviarla a Chile¹¹⁷.

Lo dicho líneas arriba, ha sido una suerte de parámetro para los gobernantes y pueblos del Perú. Para esta ocasión, se extractan algunos comentarios hechos por Romero. Así, dice, que se tenía el concepto que "el Perú poseía la mejor marina de guerra y que estaba en capacidad financiera para comprar o construir buques de combate. Se creía que por entonces, nuestro país, poseía un núcleo naval al que se podían añadir monitores cuya adquisición se negociaba. Se ignoraba el estado de debilidad a que la Marina había llegado "y que Pezet había dicho a los Miembros del Congreso Americano reunidos en Lima, que la Armada se hallaba en estado tan deplorable que nunca podría ser bien bosquejado"¹¹⁸.

Romero se refiere, también, a la inspección que el capitán de navío don Antonio de la Haza, pasara el 5 de setiembre de 1864, a siete de los buques arriba enumerados, cuyo resultado puso en evidencia que el número no hace a la calidad, ni al alistamiento para la guerra¹¹⁹. Su lectura es muy sugerente.

La Cuádruple Alianza que se forma en 1866 para enfrentar a España, lleva a Bolivia a superar sus diferencias con Chile en beneficio de un deber sudamericano, y abroga la ley de 1863 que autorizaba a su Gobierno a

declarar la guerra a Chile. No obstante esta amenaza común, el Gobierno de Chile tramaba, en 1865, intrigas en el Ecuador contra el Perú¹²⁰. Mas tarde, en 1866, el mismo gobierno, a través de su Ministro en La Paz, don Aniceto Vergara Albano, promovería intrigas en Bolivia contra el Perú ofreciendo compensaciones territoriales, lo que repetiría en 1872¹²¹.

En 1866 ocurren tres hechos que habrían de tener implicancias en el curso de los eventos por venir. Uno, es la guerra con España, brillantemente analizada en los Tomos VII y VIII de la *Historia Marítima del Perú*, que lleva al país a modernizar e incrementar su poder naval, pero sin fines hegemónicos o de conquista territorial a costa de otros países sudamericanos, sino para la defensa común contra aquella potencia europea. Otro, lo constituye el primer Tratado de Límites entre Chile y Bolivia desde la independencia de este último, que convalida la primera fase del objetivo de expansión territorial, de largo plazo, de Chile hacia el norte, fijando como límite el paralelo 24°S, pero que introduce un factor legalizado de permanente discordia al establecer una especie de comunidad administrativa y comercial entre los paralelos 23°S y 24°S. En esta oportunidad, el Perú tampoco expresó objeción alguna a esa política expansionista chilena, como sí lo haría en ocasión del Tratado de Límites entre Bolivia y Brasil de 1867.

El tercer hecho, es la introducción como causa económica para la expansión territorial, ya iniciada con el guano en 1841, de un nuevo interés económico, el salitre, que José Santos Ossa y Francisco Puelma, chilenos, descubren en "las pampas del litoral boliviano en Salar del Carmen en Antofagasta"¹²², pues tales salitreras se ubicaban al norte del paralelo 24°S, flamante y flamígera frontera entre Bolivia y Chile. La concesión para explotar esas salitreras en territorio boliviano, que otorgara el gobierno del Presidente Melgarejo a Ossa y Puelma, marca el inicio de la segunda etapa de la penetración pacífica de los intereses económicos chilenos, en el territorio boliviano, con ventajas que vulneraban el interés nacional boliviano, y la convierte en la competidora de las ricas zonas salitreras de Tarapacá. La sucesiva evolución, entre 1866 y 1868, de los traspasos de esa primitiva concesión, primero a la Compañía Explotadora del Desierto de Atacama, luego de esta a Melbourne Clark y Cía., y finalmente a la Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, marcan, también, la intervención del capital extranjero en la explotación del salitre en el territorio boliviano.

Aún adelantándose algo en el tiempo, es interesante recordar lo que en 1884 revelara Paz Soldán, respecto de los accionistas de esta última compañía en base a su 10ª. Memoria correspondiente al primer semestre de 1877, que tuvo a la vista y en la que aparecía la nómina de aquellos, entre

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

los cuales figuraban hombres públicos de Chile, algunos con cargos oficiales como se identifica con la cursiva:

"1ª Emisión A

José Basterrica	<i>Luis Pereira</i>
Mariana Brown de Ossa	Santiago Prado
Evaristo del Campo	Julián Riesco
<i>Máximo del Campo</i>	<i>M. Subercasseaux</i>
Enrique Cood	<i>Cornelio Saavedra</i> (Ministro de Guerra)
<i>Agustín Eduards</i>	Rafael Sotomayor
<i>Escobar y Ca.</i>	Miguel José Urmeneta
<i>Guillermo Gibbs y Ca.</i>	<i>Francisco J. Vergara</i>
<i>Eliodoro Gormaez</i>	<i>José Eugenio Vergara</i>
Mauricio J. Garcés	<i>Antonio Varas</i>
Ramón Guerrero	<i>Miguel A. Varas</i>
<i>Jorje 2º Huneus</i>	Santiago J. Velásquez
Jorje Hicks	<i>Julio Zegers</i> (Ministro de Justicia)
Ambrosio Olivos	Enrique J. Walker
<i>Francisco Puelma</i>	Federico Puelma

2ª Emisión B

Antonio Domingo Bordes	C.S. Miller
Ernesto Decombe	<i>Luis Pereira</i>
<i>Escobar y Ca.</i>	<i>Ulderico Prado</i>
<i>Agustín Eduards</i>	Valentín Saldías
L.C. Gallagher	Miguel Saldías
<i>Guillermo Gibbs y Ca.</i>	Federico Varela
<i>Eliodoro Gormaez</i>	Enrique J. Walker
J.D. Hunter"	

También señala Paz Soldán, que Alejandro Fierro, Ministro de Relaciones Exteriores, era accionista de la Chacabuco de Caracoles, y "que la mayor parte de las acciones particulares han sido ya compradas por la Casa de Gibbs, quedando sólo en manos de chilenos, las de Ministros, Senadores, Diputados y otros personajes de jerarquía oficial"¹²³.

4.2. EL ENTORNO INTERNACIONAL ENTRE 1868 Y 1872

No es del caso recordar las diferencias derivadas entre Chile y el Perú en relación a la incorporación de las corbetas chilenas *Chacabuco* y *O'Higgins*, construidas en Inglaterra, por ser un tema ya desarrollado en los Tomos VII y VIII de la *Historia Marítima del Perú*. Sólo se hace notar que, en diciembre de 1868, dichas corbetas vinieron al Callao, para cumplir con el encargo de repatriar a Chile, los restos del general O'Higgins.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Conviene recordar cual era a 1870, la nueva comparación de las fuerzas navales de Perú y Chile, según se ve en el cuadro que sigue, de buques de valor militar.

	PERU ¹²⁴	1870		CHILE ¹²⁵
Blindados de Alta mar				
<i>Huáscar</i>	4	cañones		-
<i>Independencia</i>	14	"		-
Monitores para defensa de puerto				
<i>Manco Cápac</i>	2	cañones		-
<i>Atabualpa</i>	2	"		-
Buques de Madera				
Corbeta <i>Unión</i>	12	cañones	Corbeta <i>Chacabuco</i>	9 cañones
			Corbeta <i>O'Higgins</i>	9 "
			Corbeta <i>Esmeralda</i>	18 "
			Cañonera <i>Covadonga</i>	3 "

No es el caso, en este momento, entrar a un análisis de la comparación de características, pero del cuadro se observa claramente que existía una superioridad naval peruana en buques blindados y poder de fuego, mas no así en lo que se refiere a buques de madera.

En el transcurso de 1870, la Argentina desahució el Pacto de Amistad y Comercio de 1856 con Chile, para proseguir sus reivindicaciones sobre la Patagonia.

En mayo de 1870, el chileno José Ramón Méndez, jefe de la caravana de cateadores de José Díaz Gana descubre, en la sierra de Caracoles, inmensos yacimientos superficiales de plata pura¹²⁶, ubicados al norte del paralelo 24°S, también en territorio boliviano. Su explotación refuerza el interés económico chileno y agrega una causa mas al objetivo de expansión territorial. Según Encina, su explotación produjo 855,000 kilogramos de plata, con un valor de 31'000,000 de pesos de 48 peniques.

En los primeros meses de 1870 se suscitó entre Perú y Bolivia, el incidente denominado de Antezana, por ser ese el nombre de un general boliviano, en el período de Melgarejo, quien recibiera instrucciones para acosar a opositores de éste. Su accionar lo llevó a incursionar dentro del territorio peruano, lo que motivó reclamaciones enérgicas del Gobierno de Balta. El incidente culminó con la firma, en Lima, el 16 de marzo de ese año, de un Protocolo. Al margen de alguna coincidencia, sucedió, también, el desahucio por el Perú del Tratado de Comercio de 1864 con Bolivia. Las negociaciones, para uno nuevo, se vieron obstaculizadas por el ya citado incidente Antezana, acordándose, entonces, dejarlo vigente hasta la ratificación del nuevo, lo que recién vendría a ocurrir en octubre de 1872.

Coincidiendo con aquellos sucesos, el Gobierno peruano envió el *Huáscar* al litoral boliviano y luego a Valparaíso, lo que motivó que los diarios chilenos *La Libertad* y *El Ferrocarril* hicieran algunas publicaciones “con espíritu malévolo para el Perú relativos a nuestra cuestión con Bolivia”, decía el corresponsal de *El Comercio* de Lima en Chile¹²⁷, quien al referirse a los comentarios del primero de ellos que señalaba “la venida del *Huáscar* trayendo... pliegos para nuestro Gobierno sobre la cuestión Perú-boliviana, ha hecho que los ánimos se preocupen mucho más sobre esta cuestión. El interés de Chile en esos sucesos en tanto más natural cuanto ya se da como cierto que el primer paso del Perú, una vez rota sus relaciones con Bolivia, será apoderarse de Mejillones, territorio que Chile explota en unión con Bolivia... Creemos que llegado el caso de que el Perú se apoderase de Mejillones, pues ese es terreno neutral, desde el momento que nosotros tenemos derecho a él con Bolivia y que no se ha fijado todavía los deslindes... nuestro Gobierno se debe oponer enérgicamente”.

Efectivamente, el *Huáscar* llegó a Valparaíso, procedente de Cobija, el 16 de julio de 1870¹²⁸, pero sin que fuera portador de pliego alguno para el Gobierno de Chile. El viaje, sin embargo, respondía a una orden para escoltar, en su etapa al Callao, a un bergantín francés que traía armas para el Gobierno, etapa durante la cual precisamente perdió una aspa de la hélice, como se ve en otra parte de este Tomo. El *Huáscar* llegó al Callao el 26 de julio de 1870¹²⁹.

Coincidiendo con este parte, en *El Comercio* de julio 26¹³⁰, aparecía la noticia siguiente:

“Escriben de a bordo del monitor *Huáscar* con fecha 17 que en breves días saldrán de Valparaíso remolcando a un buque que quedaba embarcando caballos por cuenta de nuestro gobierno, al cual traerían hasta la altura de Cobija, debiendo de allí seguir éste su viaje hasta Islay”.

A los pocos días, el mismo diario traía la noticia siguiente:

“El monitor *Huáscar* ha regresado de Valparaíso. Su larga permanencia en aquellas aguas tenía por objeto esperar a un buque que debía llegar de Europa trayendo una cantidad de rifles para nuestro Gobierno. El buque esperado que era el bergantín francés *Lucie* llegó al fin y el 19 salió con destino al Callao remolcado por el *Huáscar* al cual se le ha roto durante el viaje una de las aspás de la mariposa”¹³¹.

El referido periódico, publicaba en su edición del 25 de julio, que:

“El 16 en la noche llegó a Valparaíso el monitor *Huáscar* de regreso de Cobija. Quedando en aquel puerto esperando el *Meteoro*, en compañía del cual se dirigirá pronto al Perú. Esto al menos se decía en Valparaíso; pero el *Meteoro* como nuestros lectores saben, no ha salido del Callao”¹³².

Así, pues, había una coincidencia sobre el viaje que no era precisamente la atribuida por el escritor chileno.

En enero de 1871, al ser depuesto el Presidente Melgarejo, se generó en los nuevos gobernantes y pueblo de Bolivia, la decisión de anular todo

el régimen de concesiones otorgadas a los intereses económicos nacionales y extranjeros, así como la de revisar los límites territoriales establecidos en el Tratado de 1866, por considerarlo todo ello atentatorio contra su interés nacional. Los detalles de esta nueva situación pueden seguirse en el capítulo desarrollado por el doctor Percy Cayo en el volumen 1 de este tomo.

Por otro lado, conviene recordar que en abril de 1871 se llegó a un armisticio de la Cuádruple Alianza, con España. Por su parte, el Perú recién firmaría la paz definitiva con este país, el 14 de agosto de 1879, en París. Igualmente, por los Protocolos de setiembre de 1871 y más tarde en junio de 1875, el Perú pagó a Chile 1'130,000 soles, mas algunos intereses, como liquidación de cuentas de la escuadra aliada.

Acá, sin embargo, conviene resaltar que son aquellas declaraciones de nulidad y de revisión de los límites, las que vuelven a deteriorar las relaciones chileno-bolivianas, que sumadas a las noticias sobre el rearme naval de Chile, iniciado en 1868 con la incorporación de las nuevas corbetas *Chacabuco* y *O'Higgins*, y que ahora proseguían con la autorización del Congreso para construir dos buques blindados de mayor porte y una cañonera, mas las intenciones revolucionarias de los partidarios del depuesto Melgarejo, emigrados al Perú y a Chile, las que vienen a conformar el entorno político internacional, origen de las inquietudes del Presidente Balta en sus últimos dieciocho meses de Gobierno.

Entre esas inquietudes estaba aquella de prevenir la acción, desde el Perú, de los emigrados bolivianos, lo que lleva al Gobierno a destacar buques de guerra para patrullar nuestro litoral sur, operación que, con la debida autorización de los funcionarios bolivianos respectivos, se extiende hasta Cobija de Bolivia, como se evidencia por la comunicación que en agosto dirige el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, don J. Loayza, al Ministro de Guerra y Marina, general J. Allende¹³³. En este mismo mes, el Gobierno de Chile frustra la primera de una serie de intenciones expedicionarias desde este país¹³⁴, para reponer a Melgarejo, por parte de un nuevo personaje que aparece en el escenario internacional, el general boliviano don Quintín Quevedo, actitud que ese gobierno se ve obligado a adoptar por gestiones diplomáticas, mas no por iniciativa propia.

Así, pues, el Presidente Balta, dispuso que, "para conservar la paz interior por todos los medios que están a su alcance y siendo oportuno vigilar el litoral hasta Bolivia", salga hacia el sur el vapor de guerra *Mayro*, "con el objeto de impedir el desembarque de armas, de personas sospechosas o pertrechos de guerra que pudieran servir contra el orden público". Esta decisión fue puesta en conocimiento del Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Lima, a quien el Gobierno peruano le solicitó, además, su acuerdo "para el caso de necesitarse también de vigilar la costa de Bolivia", lo que

de ser aceptado requería se dieran instrucciones para “que la autoridad política de Cobija y el jefe del *Mayro* en la necesaria inteligencia, procedan del modo mas eficaz para el objeto mencionado”. El ministro boliviano contestó en estos términos:

“Conservar la paz interior es la primera necesidad de los gobiernos honrados, y puesto que el de V.E. para atender a ese deber en su costa del Sud quiere permitir que el vapor *Mayro* llegue hasta las aguas de Cobija, para prestar a la autoridad política de aquel puerto su importante servicio, si acaso son necesarios, con el noble propósito de atender las exigencias del orden público en la costa de Bolivia, esa autoridad lo sabrá utilizar poniéndose para ello en perfecto acuerdo con el Jefe del indicado vapor.

Por correo próximo del 19 daré cuenta a mi gobierno de la amistosa disposición del de V.E. para facilitar la acción de nuestras autoridades en el litoral boliviano, y la primera de Cobija recibirá de esta Legación las instrucciones necesarias para ponerse de acuerdo como he dicho con el comandante del *Mayro*.

Acompaño en copia auténtica el despacho de autorización e instrucciones para el H. Prefecto de Cobija, de cuyo contenido ruego a V. E. dar conocimiento a su Gobierno”.

Estas notas fueron puestas en conocimiento del ministro Allende, dando así lugar a que la Armada Nacional iniciara, con la venia del Gobierno boliviano, el patrullado de su litoral hasta Cobija, el que con algunas intermitencias habría de durar varios meses. A continuación las instrucciones que el Ministro de Guerra y Marina, impartiera al comandante del *Mayro*: “Callao, setiembre 2, 1871

Del Ministro de Guerra y Marina al Comandante del *Mayro*

Luego que con el buque de su mando, zarpe usted del Callao y abra este oficio, dirigirá su derrota al puerto de Arica en el que debe reponer a la posible brevedad todo el combustible y agua que hubiese consumido, terminada esta operación continuará navegando cerca de la costa, reconociéndola hasta Cobija y sujetándose en este último punto a las siguientes instrucciones:

1. A su arribo hará la visita de cortesía al Prefecto del Departamento, mostrándole el oficio adjunto, que es copia del que le dirige el Ministro Plenipotenciario de Bolivia en esta Capital, relativa al objeto de la Comisión que lleva el transporte de su cargo. Con ese motivo debe manifestarle que tiene órdenes para proceder de acuerdo con él en todo aquello que expresen las circunstancias, durante su permanencia en las aguas de esa República.
2. Dispondrá que se visiten por uno de los oficiales de su dotación todos los buques tanto de vapor como de vela, que lleguen a ese puerto, para descubrir si vienen pasajeros sospechosos, armas y otros elementos de guerra, que pudieran emplearse con el fin de alterar el orden público de nuestro país o de Bolivia; encargando a los que fueren nombrados para esas comisiones, que usen de la debida sagacidad en las visitas, ya para evitar cualquiera complicación innecesaria, como para no hacer infructuoso el objeto que el Gobierno se propone, previniéndoles cuales son los principios del derecho marítimo que se relacionan con este asunto, teniendo a la vez presente las obligaciones a que la Nación se halla sujeta como signataria del Tratado de París de 1856 con aquellos que a él se han adherido.

3. Si en cualquier buque descubriese la existencia de armas, elementos de guerra o personas sospechosas, dará aviso inmediatamente al Prefecto de Cobija, para que este haciendo uso de la autoridad que ejerce en las aguas de su país, detenga la expresada nave, la registre, trasborde al *Mayro* los pertrechos de guerra que se sorprendan o tome las medidas oportunas para llevar a cabo las intenciones de ambos gobiernos. En todas estas circunstancias usted los secundará eficazmente con su acuerdo e intervención como se le tiene prevenido.
4. Para evitar dificultades en el curso de su comisión pondrá especial cuidado en usar de las cortesías acostumbradas con los buques chilenos de guerra, que pudieran encontrarse actualmente en esas aguas, avisando a este Ministerio si ellos por su parte omiten de cumplir con estos deberes, o ejercen actos que no estén en armonía con las buenas relaciones que existen entre esa República y la del Perú.
5. Debe ponerse en comunicación con el cónsul general de la República en Valparaíso, a quien se le hacen las prevenciones respectivas a éste objeto, a fin de que le de noticias de los buques o personas, que saliendo de ese puerto le inspiren recelos y le avise todo aquello que considere conveniente y se refiera al desempeño de su encargo.
6. Como no sólo por Cobija y estacionado en ese lugar, pudiera cumplir las instrucciones contenidas en este oficio, hará también reconocimientos de la costa entre los 21°30' y los 22°45' de latitud sur próximamente, cuidando de avisar al comandante del *Tumbes*, situado en Arica, todo lo conducente al mejor servicio. Este ministerio espera de su acreditado celo, que penetrado de la importancia de la comisión que se le confía, procurará desempeñarla a entera satisfacción del Gobierno, desplegando la mayor energía en el desempeño de estas instrucciones, si así lo exigieren las circunstancias¹³⁵.

A los pocos días de emitidas las instrucciones referidas, el Ministro de Guerra y Marina, escribía al Cónsul de la República en Valparaíso, acusándole recibo de su oficio del 16 de setiembre y, en el cual, dicho funcionario consideraba no ser ya de “absoluta necesidad la permanencia del *Mayro* en las aguas de Cobija, teniendo en cuenta lo que se ha observado en esa República sobre lo infructuoso de las tentativas de diversas personas para trastornar el orden público en nuestro país”.

En su respuesta, el ministro Allende, le manifestaba que “a pesar de tal confianza VS. debe siempre redoblar aún mayor vigilancia por si la conducta que se observa, es un ardid para distraer y poner en ejecución planes posteriores, pero sin dejar de considerarlo. El Gobierno no tiene por ahora la necesidad del *Mayro* en las costas del Perú y lo conservará en las de Bolivia, mientras lo juzgue conveniente¹³⁶”.

El patrullaje del *Mayro* hasta Cobija se prolongó hasta los primeros días de diciembre, al recibir su comandante orden del ministro de despedirse del Prefecto de Cobija y estacionarse en Arica para, desde ese puerto, reconocer frecuentemente la costa hasta Ilo, en vista de los temores del Gobierno de que por una de las muchas caletas intermedias se intentase un desem-

barco de armamento y pertrechos de guerra, con el fin de trastornar la paz pública¹³⁷. A los pocos días, escribía nuevamente el ministro al comandante del citado buque, dándole a conocer los informes respecto de un plan revolucionario que involucraba al vapor *Tome* con la misma finalidad de introducir armas y pertrechos, ordenándole al mismo tiempo que su patrullaje se extendiera un poco más al norte, hasta Islay, “reconociendo las caletas intermedias cerca de las que se ha encontrado el mes último, una fragata que conservó la misma latitud en varios días y cuya circunstancia demuestra que tenía el intento de practicar un desembarque clandestino”¹³⁸.

En noviembre de 1871, se produce el incidente del vapor *Tome* en Valparaíso que, en buena cuenta, representa la frustración de una segunda intentona expedicionaria por mar, que el Perú denuncia inicialmente al sospechar que ella podría dirigirse hacia el litoral peruano, sospechas que deben llamar su atención pues habían venido siendo una constante en el pasado y, lamentablemente, lo serían varias veces más en lo que restase del siglo XIX, y siempre por mar, y desde Chile.

Así, pues, al acusar recibo el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, Altamirano, de la nota que con fecha 17 de ese mes le había cursado el Ministro Residente del Perú en Chile, Noboa¹³⁹, además de agradecerle los elogiosos conceptos vertidos por éste por la actitud del intendente de Valparaíso que había conducido a frustrar, lo que califica Altamirano, de “odiosos planes que los expedicionarios se proponían realizar contra alguna de las Repúblicas Aliadas de Bolivia o Perú”, daba cuenta de que para satisfacer los deseos de esclarecimiento en cuanto a si el destino y propósito de dicha expedición se dirigían hacia el Perú o Bolivia, se detuviera, registrara e inhabilitara al vapor *Tome* para seguir prestando sus servicios a los expedicionarios, y que llevado el pedido al Presidente Errázuriz, éste además de expresar “su constante anhelo por la tranquilidad y bienestar del Perú”, había dispuesto lo necesario para que se adoptasen “las medidas preventivas y represivas que la Constitución y leyes del país permiten para evitar que en su suelo se organicen expediciones criminales contra el orden establecido de una nación hermana y Aliada”. Agregaba, Altamirano, que en forma preliminar podía adelantar, que la expedición frustrada en Valparaíso, “no abrigaba miras hostiles contra el Perú”, pero que el buque había sido detenido y registrado y que, de acuerdo al resultado del juicio iniciado contra las personas encontradas a bordo, le informaría del resultado del proceso.

Efectivamente, ocho días después, el ministro Altamirano oficiaba a Noboa, adjuntándole copia del resultado del juicio sumario, expresándole que todo evidenciaba “que la expedición revolucionaria... debía dirigirse a Bolivia y de ninguna manera al país que Ud. representa”¹⁴⁰.

En una nueva comunicación del ministro Loayza al ministro de Guerra y Marina sobre el asunto del *Tome*, le decía:

“Por el artículo marcado en el periódico que remito a Ud. se impondrá Ud. de lo acaecido en Valparaíso con el vapor *Tome* y de los temores que aún existen acerca de las proyectadas expediciones que tienden a trastornar el orden establecido en Bolivia, los cuales quisieran también comprometer la paz del Perú.

En tal supuesto y siendo íntimas y muy cordiales las relaciones que nos ligan con nuestra vecina y aliada la República de Bolivia, Ud. se servirá oficiar al comandante del vapor nacional *Mayro* que se encuentra en Cobija encargada de observar una mayor vigilancia para impedir el éxito de cualquier expedición que se dirige a ese puerto. Con tal objeto he oficiado también a nuestro Agente diplomático en Chile¹⁴¹.

Cabe anotar la mención de aliada, lo cual era correcto, pues hasta ese momento subsistía la Alianza contra España.

En el accionar de la política exterior peruana, no se han obtenido evidencias documentales de que a diciembre de 1871, el Perú hubiera demostrado una hostilidad tal hacia Chile, como para crear lo que Encina denomina “una grave situación internacional”¹⁴² que justificaba la creación del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile que, por lo demás, tenía el derecho soberano de crearlo o suprimirlo en el momento que deseara. ¿No sería mas bien, que cumplía con esa inexorable ley de que la necesidad crea el órgano, y que esa necesidad encajaba en su objetivo de largo plazo de expansión territorial hacia el este y el norte, que le demandaba un órgano a dedicación exclusiva y no compartida con las funciones del Ministerio del Interior? Don Adolfo Ibáñez fue el primero en dirigir el flamante Ministerio, y su política de “llegar a un acuerdo con Argentina sobre la Patagonia y asegurar a Chile contra las amenazas de Bolivia y Perú”¹⁴³, lo obligó incluso, a dar explicaciones a la alarmada Argentina por sus preparativos bélicos, “asegurándole que las cuestiones de límites jamás servirían para suscitar conflictos dolorosos que a todos dañarían”¹⁴⁴.

Llega así 1872, año postrero y fatal para el Presidente Balta, y de muy intensa actividad para los sectores relacionados con la defensa nacional, que se inicia con una prevención del nuevo Ministro de Guerra y Marina, coronel Tomás Gutiérrez, hacia el Cónsul del Perú en Valparaíso y al comandante del *Mayro*, en la vigilancia de los despachos de buques desde Chile, y del litoral, respectivamente, porque se tenían noticias de que el coronel M.I. Prado, a la sazón exilado en Chile, vendría al Perú en el vapor *Tome*, con armas y municiones¹⁴⁵. En su nota al Cónsul lo instaba a corroborar lo que había informado respecto a la propiedad particular del *Tome* por parte de M.I. Prado. Al comandante del *Mayro*, también lo instruía acerca de apresarse este buque, de propiedad del coronel Prado.

A los pocos días, un corresponsal de *El Comercio* en Tacna, escribía que desde Arica avisaban que el *Mayro* había salido nuevamente a recorrer la costa y que en el departamento se disfrutaba de la tranquilidad mas completa¹⁴⁶. En realidad, el rumor acerca de una expedición de Prado al Perú, respondía mas que nada a una tensión psicológica alimentada, probablemente, por el clima electoral, pero al final el propio ministro Gutiérrez comunicaba al comandante del *Mayro* que “a pesar que ha fracasado la expedición de Prado en el vapor *Tome*, debía continuar su patrullaje hasta Cobija, conforme se le había autorizado con fecha 27 de enero”¹⁴⁷. En esta oportunidad, pues, la extensión del patrullaje respondía a una iniciativa peruana y no a un requerimiento boliviano.

El 15 de febrero, desde Arica, el comandante del *Mayro*, Manuel Villavisencio, acusaba recibo no sólo de las instrucciones del ministro de fecha 27 de enero, sino también de otra fechada 6 de febrero, por las que lo autorizaban a extender el patrullado hasta Cobija. Al respecto decía que:

“Por carta particular del Sr. Prefecto de Cobija quedo impuesto del temor que allí hay de una expedición que se prepara en Chile y también que tienen conocimiento que pronto debe llegar un buque que salió hace tres meses de New York con armamento destinado para trastornar el orden público de Bolivia y que probablemente tienen relación con los enemigos de nuestro Gobierno.

Estando de acuerdo con el Sr. Prefecto de este Departamento que debía permanecer en este puerto durante los días del carnaval y además no creyendo aún muy apremiantes las noticias recibidas, no he zarpado para ese puerto pero según las noticias que reciba en el próximo vapor que llegue he pedido a nuestro Cónsul en Cobija y en atención a la última comunicación de VS. pasaré a dicho puerto y en todo haré como se me ordena de acuerdo con esa autoridad política y conforme a derecho.

Actualmente me preparaba para dar una recorrida hasta Islay y reconocer la Caleta de Maca por encargo especial del Sr. Prefecto, pero he determinado esperar el vapor del Sur que llegará pasado mañana y en caso conveniente emprenderé luego el viaje a la costa del Sur”.

Al acusar recibo, de esta comunicación el ministro Gutiérrez, ordenaba que Villavisencio cumpliera con lo dispuesto en las instrucciones anteriores y en otras más que se le habían impartido con fecha 14 de febrero, para vigilar esa parte del litoral¹⁴⁸.

El 18 de febrero, Villavisencio informaba haber zarpado ese día para el puerto de Cobija, pues había recibido una nueva noticia del Cónsul del Perú en ese puerto, a quien a su vez le había asegurado el Prefecto de Cobija de que por allí se habría de introducir armamento y que, incluso por temor, había fletado una lancha a vapor para vigilar esa costa. Villavisencio, manifestaba que luego de enterarse de la situación en Cobija, y después de tomadas sus medidas, regresaría a Arica. Concluía su nota diciendo:

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

“He impuesto al Sr. Prefecto de este Departamento de esta circunstancia para por si tardase y ocurriese por acá alguna novedad pueda darme aviso y pudiendo hacer este viaje en treinta horas solamente regresaré inmediatamente a atender al servicio de esta costa”¹⁴⁹.

Conforme transcurren los acontecimientos, Bolivia siente, cada vez más, la falta de fuerzas navales propias y, en consecuencia, va requiriendo del Perú una colaboración naval cada vez mayor. Así se aprecia de una nota del Ministro Residente de Bolivia en el Perú, cuyo contenido transcribió el ministro Loayza al ministro de Guerra y Marina. Decía así, la nota boliviana.

“Lima, 5 de febrero de 1872

La expedición proditoria del vapor *Tome* que fracasó en Valparaíso últimamente, se trata de reconocer según aviso que mi Gobierno ha recibido de Valparaíso y otras fuentes de la costa.

Una sociedad anónima que busca conveniencias estimuladas por la riqueza litoral, aclimata iras políticas para encontrar instrumentos apropiados a sus miras.

Mi Gobierno toma todas las medidas previsoras que aconseja la providencia, y me encarga llamar la atención de Ud. a una autoridad que, en emergencia, puedan arrastrar también intereses peruanos.

Mi gobierno en la carencia absoluta de medios marítimos para vigilar la costa, cuando fuera de la expedición que se procura reorganizar, hay también noticias de que viene de Nueva York un buque con armas y artículos de guerra, me previene solicite al de V.E. el regreso del vapor *Mayro* a las aguas de Cobija, para evitar con su vigilancia el desembarco de armamento clandestino desde Mejillones al Loa.

Siendo de importancia común para Bolivia y el Perú que su territorio, sus intereses y el orden público recíproco, estén igualmente al abrigo de toda complicación, me prometo que el Excelentísimo Gobierno de V.E. tan solícito en respetar los ajenos derechos como atento para cuidar de los propios reconocerá en su previsión que es el momento de llevar su poder y respetos sobre las costas del Sud, ha llegado”.

Hasta aquí la nota del ministro boliviano. A su vez, el ministro Loayza solicitaba al Ministro de Guerra y Marina, que se sirviera acordar lo conveniente con el Presidente de la República. La decisión que sobre esta nota recayera el 6 de febrero, estipulaba “que el comandante del *Mayro* de acuerdo con la autoridad política de Cobija, prolongue su crucero hasta dicho puerto cuando las circunstancias lo exigen, conforme con anteriores instrucciones”¹⁵⁰.

Resulta interesante esta nota, pues además del tema de las expediciones revolucionarias por parte de los emigrados bolivianos, sugiere la ingerencia de una sociedad anónima que aclimata, dice, “iras políticas”, que podían interpretarse como provenientes de otro país, de los propios peruanos, o de ambos, pero capaces de afectar no sólo los intereses comerciales peruanos, sino también territoriales. Se agregaba, pues, un nuevo indicio al conjunto de ellos que acumulaba el Gobierno peruano acerca de la

amenaza a su seguridad. El pedido para extender el patrullaje naval hasta Mejillones, que fuera aceptado, implicaba asumir una responsabilidad así como una mayor probabilidad de tensión con un país que, como se ha visto, consideraba que cualquier cooperación del Perú para con Bolivia, significaba un obstáculo para su objetivo político de expansión territorial a largo plazo.

En base a esa comunicación, el ministro Gutiérrez oficiaba a los Prefectos de Moquegua y Tarapacá, y al comandante del *Mayro* avisándoles acerca de esa sociedad anónima para trastornar el orden público del Perú y Bolivia, que al mismo tiempo intentaba apoderarse del territorio llamado Caracoles, en Bolivia, expedición que saldría de Valparaíso. A ese objeto, el *Mayro* tenía instrucciones de recorrer constantemente la costa entre Arica e Islay¹⁵¹. En abril, el ministro Gutiérrez remitía nuevas instrucciones al comandante del citado buque, para que patrullase la costa sur en vista de las noticias sobre la salida de Valparaíso, el 14 de abril, de un vapor francés llamado *Ville de Bordeaux*, trasportando armas con destino al Perú¹⁵².

Estas y otras comunicaciones, como la del coronel Salmón de diciembre de 1871, llevaron a la sesión del Consejo de Ministros el 14 de febrero, que se ha reseñado anteriormente, que dieron como resultado la Comisión Ferreyros.

Los brotes de violencia que se suscitan en los primeros meses de 1872, entre soldados bolivianos y mineros chilenos, no llegan a alcanzar niveles que escapen al control de las autoridades, restableciéndose la calma por muchos meses. En abril, el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Chile en Bolivia, don Santiago Lindsay, inicia las negociaciones referentes a la revisión del Tratado de Límites de 1866, de cuyo proceso y resultado da cuenta el doctor Cayo en el volumen 1.

Las preocupaciones del Gobierno peruano acerca de los emigrados bolivianos aumentan, cuando el ministro de Bolivia en Lima escribe, en junio, al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú a ese respecto quien, a su vez transcribe el contenido al ministro Gutiérrez. La nota boliviana decía así:

“Estoy informado por el Cónsul de Bolivia en Tacna, de que algunos emigrados han enganchado gente sigilosamente con el objeto de organizar una expedición sobre Cobija. Se nos hace saber... que don Juan Muñoz, Jefe del Ejército que perteneció a la administración de Melgarejo, ha conducido al puerto de Arica 37 hombres entre oficiales y tropa, bajo el pretexto de ir en busca de trabajo a las salitreras de Tarapacá. Iquique es el punto designado para organizar un atentado sobre Cobija según los mismos informes; y llevo el deber de dar a Ud. este aviso, a fin de que se sirva prevenir la vigilancia necesaria a la actividades del sur, para evitar que puedan prepararse e iniciarse proyectos de subversión desde el territorio del Perú, que traerían inconvenientes para el comercio y desgracias sensibles en el litoral. Sé también que el *Mayro*

se encuentra en la rada de Arica. La situación parece que insinúa su presencia como indispensable en las aguas de mas al sur; y si V.E. lo encontrase así necesario me permito invitarle a que comunique a su comandante las órdenes convenientes¹⁵³.

En realidad, los temores de esa expedición que saldría del sur del Perú, jamás se materializaron. Mas bien, fue el Comandante del *Mayro* quien con fecha 10 de agosto, comunicaba al Ministro de Guerra y Marina, la invasión del litoral boliviano por el general Quevedo, solicitando instrucciones al respecto. Empero, el ministro Medina le reiteraba una orden del 9 del mismo mes, de regresar al Callao para hacer las reparaciones que demandaba su buen servicio¹⁵⁴. Los pormenores de este suceso, también están descritos en el volumen 1 por el doctor Percy Cayo. Ahora bien, la expedición ocurrió, precisamente, en los días en que don Manuel Pardo acababa de asumir la Presidencia de la República, y terminada la revolución de los Gutiérrez. Es justo, pues, concebir los desvelos que dicha noticia debió producir en él y su equipo de Gobierno. Como antes se ha dicho, algunos sucesos de la historia, no pueden separarse en compartimientos estancos. Este es un caso, en el que para no perder la ilación de todos los asuntos relacionados con y derivados de la expedición Quevedo, en sus implicancias marítimas, se analizarán ahora, adelantándonos al entorno internacional de 1872-1876 durante el período de don Manuel Pardo.

A pesar de las denuncias bolivianas a fines de julio ante el Gobierno de Chile, acerca de una nueva expedición de Quevedo¹⁵⁵, ésta salió de Valparaíso, al no haber podido, el intendente de este puerto, detener el despacho del *Paquete de los Vilos*, en vista de que el Cónsul de Bolivia, a pesar de la exigencia del citado funcionario chileno, no llegó a solicitar oficialmente la detención de dicho vapor, según se consigna en una nota que el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile dirigiera al Ministro de Chile en Bolivia, con fecha 3 de agosto¹⁵⁶. Así, pues, el *Paquete de los Vilos* zarpó y se unió al *María Luisa* logrando desembarcar gente y armas en Antofagasta, aunque al final todo fracasara. La expedición, sin embargo, no era un hecho aislado, sino que tenía otras ramificaciones en Bolivia, pues se tenían datos de que el general José Manuel Rendón debía proclamar a Quevedo en Potosí¹⁵⁷.

Pero lo que interesa, en este suceso, es la casual presencia de la corbeta chilena *Esmeralda* en Antofagasta, según Fuenzalida, con cadetes de la Escuela Naval en viaje de instrucción¹⁵⁸. En esto se presenta una contradicción, que se tratará de aclarar.

En efecto, según lo relata el doctor Cayo en el volumen 1 de este Tomo, el general Quevedo llegó a Antofagasta con dos vapores, el *María Luisa* y el *Paquete de los Vilos*; desembarcó y ocupó el poblado de Antofagasta el 6 de agosto. Los historiadores bolivianos, Crespo y Ordóñez, en su obra

Historia de Bolivia, relatan que al enterarse Quevedo que el Prefecto del Litoral de Cobija, marchaba hacia esa caleta, la desocupa y se reembarca con rumbo desconocido, pero no señalan si lo hacen en los mismos buques en que llegaron o en otros. Según esto, Quevedo y los suyos no se asilaron en la corbeta *Esmeralda* en Antofagasta.

Continuando con su narración, dichos historiadores comentan que Quevedo reaparece el 16 de agosto, pero en Tocopilla, bastante al norte, por cierto, de Cobija, en donde desembarca. Nuevamente, al enterarse Quevedo que se aproximan tropas bolivianas, se embarca en los vapores *Morro* y *López Gama*, librando desde ellos una breve escaramuza con las fuerzas bolivianas que desfilaban por punta Blanca. Sólo después de esto, dicen, es que Quevedo y sus hombres deciden asilarse en la *Esmeralda*, restableciéndose la paz¹⁵⁹. Se deduce, que el asilo se produjo en Tocopilla en este buque, y no en Antofagasta. Descripción similar ofrece Jacinto López¹⁶⁰.

El Comercio de Lima, por otra parte, daba cuenta de un comentario de su corresponsal en Bolivia junto con extractos del diario chileno *El Mercurio* de 16 de agosto, en los que entre otras cosas, relata que las fuerzas bolivianas leales, de Mejillones, consistentes en unos 300 hombres fueron enviados desde Cobija a Antofagasta en el vapor *Paita*, y que Quevedo se embarcó en el *María Luisa* ausentándose de Antofagasta¹⁶¹. En ningún momento menciona la presencia de la *Esmeralda* en esa caleta, ni el asilo de Quevedo y los suyos en dicho buque.

Finalmente, el oficio que el Comandante de las Fuerzas Navales de la República de Chile en el Litoral de Bolivia, comandante don Luis Lynch, envía al Prefecto de Cobija, fechado en Tocopilla el 23 de agosto¹⁶², es otro testimonio definitivo, pues dicho jefe daba cuenta de que estando la corbeta *Esmeralda* en Tocopilla, el general Quevedo y los suyos, le piden y él les concede asilo, dando por terminada la lucha en que se hallaba empeñado, y devuelve el vapor *Morro* por pertenecer a las autoridades bolivianas, y el *López Gama* a su propietario del mismo nombre. Queda así demostrado, por fuente chilena oficial, que la *Esmeralda* estuvo en Tocopilla, en donde se concedió asilo a Quevedo y su gente, y no en Antofagasta. Por otro lado, hay que notar el membrete usado por el comandante Lynch, que decía "fuerzas navales de la República de Chile".

En efecto, el Prefecto de Cobija, al acusar recibo de la comunicación de Lynch, menciona que el asilo para Quevedo y sus hombres ha sido "a bordo de los buques de guerra de la nación chilena"¹⁶³, lo que indica que habían varios buques de guerra chilenos, y no sólo la *Esmeralda*.

En otra comunicación que el Prefecto de Cobija dirigiera al Subprefecto de Tocopilla se confirma el tiroteo entre los expedicionarios y las fuerzas defensoras, el embarque de Quevedo y sus hombres en los vapores

Morro y *López Gama* el 23 de agosto, y que al día siguiente 24, viendo Quevedo que el estado de esos vapores no le permitía transportarse a otro puerto, solicitó y obtuvo asilo "a bordo de los buques de guerra de dicha nación que se hallaban en la bahía de este puerto"¹⁶⁴.

¿Cuáles eran, pues, los otros buques de guerra chilenos surtos en Tocopilla en esta oportunidad? La respuesta la ofrece nuevamente otro artículo aparecido en *El Comercio* sobre este tema, en el que decía que "en la bahía de Tocopilla se encontraban también ... la corbeta *O'Higgins* y el vapor *Covadonga*, habiendo salido días antes para Valparaíso la corbeta *Chacabuco*"¹⁶⁵, es decir, la totalidad de la escuadra chilena. Es cierto que nunca se ha podido probar documentalmente, que Chile hubiera colaborado en alguna manera con la expedición de Quevedo; aunque el doctor Cayo abunda en indicios sobre su participación. La presencia no sólo de la *Esmeralda* sino de toda la escuadra de ese país en Tocopilla, precisamente en esos momentos y en territorio que no estaba en disputa, deja dudas que quizás nunca se podrán despejar, pero trae al recuerdo lo ocurrido en el Callao la noche del 21 al 22 de agosto de 1836. Que la *Esmeralda* estaba en viaje de instrucción con los cadetes de la Escuela Naval, puede aceptarse. Pero, ¿qué de los demás buques? Se dice que ello obedecía a que los buques de guerra peruanos hacían demostraciones en el litoral boliviano. Pues bien, ya se ha demostrado con documentos, por qué los buques de guerra peruanos, muy en particular el *Mayro*, realizaban el patrullaje del litoral boliviano hasta Cobija, con pleno conocimiento y autorización de las autoridades de ese país. ¿Habrán tenido las unidades navales chilenas esa autorización, de las autoridades bolivianas, para visitar o vigilar los puertos de Cobija y Tocopilla? También cabe preguntar ¿acaso le preocupaba al Gobierno de Chile que la presencia autorizada de los buques de guerra peruanos frustrasen las intenciones de los expedicionarios bolivianos, fuese un Quevedo o cualquier otro? Si les interesaba que no se frustrase y los buques de guerra chilenos estuvieron presentes en la fecha oportuna, querría ello decir que el Gobierno de Chile conocía de tal expedición, y su presencia allí era para lo que pudiera suceder? De no ser así, Chile debió entregar a Quevedo, sus hombres y sus armas a las autoridades bolivianas, cosas que no ocurrieron en ese momento ni después, aunque podría alegarse que procedió de acuerdo al Derecho Internacional Público, o Derecho de Gentes como se llamaba en aquella época. Tampoco abrió proceso judicial alguno contra los expedicionarios, sino que los desembarcó en Iquique, pero sin la autorización del Gobierno peruano, pues no hay registro en Relaciones Exteriores de una solicitud en dicho sentido, y su correspondiente aceptación. Así, algunas noticias aparecidas en *El Comercio* de Lima, los días 1 y 3 de setiembre, indicaban que Quevedo y sus hombres

habían sido desembarcados y vistos en Iquique, y así también lo informaría el comandante del *Huáscar*, Miguel Grau, quien manifestaba haber adquirido conocimiento por conducto del señor Prefecto de la Provincia, “de que Quevedo y parte de sus expedicionarios se encontraban en este Puerto (Iquique) y que habían llegado la semana anterior en la corbeta chilena *O'Higgins*, de que el resto de sus compañeros chilenos en su mayor parte, fueron conducidos a su país por la corbeta *Chacabuco* pues la expedición revolucionaria fue disuelta en el puerto de Tocopilla”¹⁶⁶. Tampoco hay, sobre este aspecto, documentos oficiales que expresen la protesta de los gobiernos peruano y boliviano.

La presencia de la escuadra chilena, la justificaría después el Ministro de Relaciones Exteriores Ibáñez, al contestar el 28 de setiembre una interpelación en la Cámara de Diputados de ese país, planteada por el diputado Cruchaga, cuya respuesta la consigna Paz Soldán, como sigue: “Tan pronto como se tuvo noticia de esa expedición, el Gobierno se apresuró a enviar al litoral boliviano alguna de sus naves de guerra (en realidad fueron todas), en previsión de posibles desgraciadas emergencias. Y si el hecho se repitiera exactamente como ha sucedido, el Gobierno volvería a tomar igual medida”¹⁶⁷.

¿Y cuándo tuvo Ibáñez noticia de esa expedición, aparte de la denuncia del Cónsul de Bolivia que no mereció crédito? Tuvo que haber sido inmediatamente después, o quizás antes, de la salida del *Paquete de los Vilos* de Valparaíso un 1º de agosto, pues a las 48 horas el ministro Ibáñez oficiaba al ministro de Chile en Bolivia diciéndole que “las noticias traídas por el último correo nos han sorprendido con los sucesos que se desarrollan en el litoral boliviano”¹⁶⁸. Como el desembarco de Quevedo en Antofagasta recién ocurriría el 6 de agosto, sólo pudo tener noticias de ella mediante alguno de los paquetes que hacían la carrera de norte hacia el sur, a Valparaíso, en el mejor de los casos el 10 de agosto y no el 3.

La expedición Quevedo, evidentemente, venía a conformar un elemento de juicio más que delineaba mejor la amenaza que ya se cernía sobre el Perú, por lo que el Gobierno de Pardo, a través del Ministro de Relaciones Exteriores, don J. de la Riva Agüero, y del Ministro del Perú Residente en Chile, Noboa, decidió manifestar ante el Gobierno de Chile, algunos conceptos. Es así como, con fecha 28 de agosto, Riva Agüero se dirigía a Noboa, describiéndole, en primer término los hechos que conformaban la situación, expresándole luego el punto de vista peruano que debía transmitir al Gobierno de Chile. Decía así:

“De poco tiempo a esta parte ha cundido cierta alarma en este país con motivo de los armamentos que, según se sabe, está haciendo el Gobierno de Chile, y especialmente por la compra de dos buques blindados de gran poder, que los Agentes

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

chilenos han mandado construir con cierta reserva en Inglaterra. Esa alarma ha crecido últimamente con la noticia de la llegada del general don Quintín Quevedo y su cruzada al litoral boliviano, y en cuya expedición se atribuye cierta ingerencia al Gobierno de Chile.

Después de estos hechos, se ha sabido, con extraordinaria sorpresa, que la escuadra chilena, se había presentado en Mejillones y Tocopilla casi al mismo tiempo que don Quintín Quevedo desembarcaba en las costas de Bolivia. Las sospechas acerca de la ingerencia de Chile, han venido a robustecerse más todavía; y no es pues extraño que tales hechos que pueden tener una significación gravísima, hayan llamado la atención pública de las Cámaras y del Gobierno.

Ud. sabe que la cuestión de límites entre Bolivia y Chile no ha llegado aún a arreglarse, y presenta serias dificultades para su solución. En tanto aquella República, apenas salida de una terrible crisis revolucionaria, ha estado ocupada en su organización interna, Chile se ha contraído a preparar a sus elementos de guerra y fuerza naval, cuando no tenía motivo ninguno especial que lo aconsejara a precaverse de enemigos exteriores. No es, pues, arriesgado suponer que tales preparativos hayan tenido una mira hostil y agresiva, cuando no se explican por la necesidad de la defensa.

El Gobierno del Perú, en vista de estos antecedentes, y ante la gravedad de los sucesos apuntados, no puede permanecer espectador e indiferente. La situación que se viene creando en el litoral boliviano, es harto grave; y es por consiguiente necesario que la bandera del Perú esté allí representada. Con este motivo se ha dispuesto que el *Huáscar* y el *Chalaco* zarpen al sur”.

“Ud. al recibir la presente nota, solicitará una conferencia con el Excmo. señor Ibáñez para expresarle los vivos deseos que animan al Gobierno del Perú, de que Chile y Bolivia, ligados por tantos vínculos de común interés, arreglen sus cuentas pendientes de una manera honrosa y satisfactoria para ambas partes.

Asimismo, manifestará Ud. a ese Gobierno que el del Perú, que en todo caso verá con sumo sentimiento la interrupción de las amistosas relaciones entre estos dos países, no puede ser indiferente a la ocupación del territorio boliviano por fuerzas extrañas.

S.E. el Presidente confía en que Ud. interpretando fielmente las miras y el espíritu de confraternidad americana, que lo anima, tratará este asunto con la sagacidad y prudencia que él requiere...”¹⁶⁹.

Como se puede apreciar de la nota precedente, no había en ella tono amenazante alguno, sólo preocupación por el desarrollo de los eventos, que Chile sabía habrían de afectar de una u otra forma, los intereses peruanos, pues estaba considerado en su objetivo de largo plazo, al analizar las posibilidades del enemigo. Sin embargo, los historiadores chilenos siempre han esgrimido como una intromisión la expresión del Gobierno peruano de “no ser indiferente”. A Portales tampoco le fue indiferente la Confederación Perú-Boliviana, y llevó a la guerra de 1836. Demuestra también, que la decisión de enviar al *Huáscar* y al *Chalaco*, es después de que hubiese concluido la expedición de Quevedo, lo que desvirtúa la justificación de la presencia de la escuadra chilena motivada, según algunos historiadores, por la presencia del monitor.

Además, el *Huáscar* no se había aparecido por aguas de Bolivia desde julio de 1870, y menos aún en julio de 1872, pues a fin de dicho mes, y en los primeros días de agosto, el monitor, a pesar de las inconveniencias que experimentaba en su operación, estuvo recorriendo el litoral del sur peruano para afianzar la democracia a raíz de la revolución de los Gutiérrez. Fue, precisamente, en esos días que también se dio la expedición de Quevedo. Mal puede, entonces, afirmarse que la escuadra chilena se hizo presente en el litoral boliviano en vista de la presencia del monitor. El Gobierno de Pardo, luego de esa comisión y después de que el *Huáscar* ingresara al dique para carena a fines de agosto, lo envió junto con el *Chalaco*, con instrucciones de vigilar el litoral sur y el de Bolivia, como se verá mas adelante. Ambos buques regresaron al Callao el 30 de setiembre¹⁷⁰.

El tema de la expedición Quevedo, tuvo amplia difusión en la prensa escrita de los tres países interesados. La de Chile, obviamente, nada traslucía de una supuesta participación de su gobierno. En Lima, sin embargo, un artículo titulado “Comunicado-Chile y Bolivia”, escrito probablemente por un colaborador chileno y que apareciera en *El Comercio* del 3 de setiembre, buscaba rebatir apreciaciones de otro colega, boliviano, aparecidas en *La Nación* del 26 de agosto. El citado comunicado hacía una extensa, cerrada y poética defensa del florecimiento del pueblo chileno y de la actuación de su Gobierno, en base exclusivamente a la verdad de los acontecimientos según la prensa chilena, prensa a la cual dedicó un supremo elogio, a su calidad y ética periodística, pues decía: “en los diarios de Chile nada encontramos que pueda despertar inquietudes alarmantes a la prensa de Lima, nada que de medianos ni aun remotos indicios de la intervención oficial del Gobierno de Chile en favor de caudillos revolucionarios en disponibilidad para lanzarse a convulsionar estos países, muy lejos de eso, en la prensa de Chile tan ilustrada como independiente que nos inspira fe y en la que creemos sinceramente porque siempre dice la verdad...” En otro pasaje, el Comunicado expresaba “por lo que respecta a Chile puede (el periodista de *La Nación*) descansar tranquilo que nada tiene que temer, que la ambición territorial en que supone inspirada su pueblo y su gobierno. Chile no necesita de ensanche territorial ... puede llegar al apogeo de su prosperidad sin necesidad de absorción territoriales”¹⁷¹. A los pocos días, *El Comercio* se pronunciaba, en un extenso artículo basado en las declaraciones oficiales del Gobierno de Chile y en los escritos periodísticos chilenos, diciendo que los “documentos publicados por el Gobierno de Chile bastan para declararlo exento y libre de toda responsabilidad”¹⁷². Finalmente, otro artículo aparecido en el mismo diario, reproducía la carta de un marino chileno de la *Esmeralda*, que corrobora algunas de las noticias que habían venido circulando sobre la expedición Quevedo. Decía así:

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

“Nosotros habíamos llegado aquí el 19 del presente (agosto) y supimos que las tropas del Gobierno habían salido para Cobija ese mismo día y que Tocopilla estaba en poder de los revolucionarios; el 20 zarpamos en convoy con la *O'Higgins*, ésta con dirección a Tocopilla y nosotros a Cobija. Llegamos ese mismo día a ese puerto y en la mañana habían salido las tropas a tomar Tocopilla; nos trasladamos a ese puerto, donde encontramos a los revolucionarios embarcados en dos vaporcitos que habían tomado al Gobierno. Ese mismo día a las 3.00 p.m. aparecieron las tropas y el vaporcito chico las atacó disparando como 200 tiros de rifle y vino a poner en conocimiento del General Quevedo que venía, porque este tiroteo tuvo lugar como a dos millas al sur de Tocopilla; pero cuando entraba el vaporcito el otro se ponía en movimiento para dirigirse a Cobija que había quedado solo y que por consiguiente podían tomarlo con mucha facilidad. Sucede que ambos vapores que contenían los 130 hombres con que contaba Quevedo se dan un encontrón, que al vapor chico se le rompió el tubo de escape y salía tanto vapor que quedó sin movimiento, por consiguiente largó su velita y amolló en popa para evitar irse a la playa y ser hecha prisionera toda la gente. El Gral. Quevedo creyó que eso era una traición e hizo un Consejo de sus Oficiales y determinaron batir las tropas con el resto que eran 80 hombres, todo esto eran las 6.00 p.m. del 22 del corriente. Resueltos a rifar la vida, pero no teniendo los medios como desembarcar fue una comisión en que estaba “F” en nombre de Quevedo a proponerle al Comandante Lynch que se viera con el Prefecto y le dijera que les permitiera desembarcar y en seguida se verían las caras. Como tú comprenderás, el comandante no aceptó de ninguna manera una comisión semejante, entre tanto el vapor hacía mucha agua a consecuencia del golpe y había infundido el pánico a bordo porque creían que se iba a pique. Además, no tenían un hombre de confianza que les dijera el estado del vapor y por último el desaliento apareció y todo el mundo mandaba con revólver en mano tanto que le decían al ingeniero que gobernaba la máquina que si no gobernaba el buque lo mataban, porque creían que con la máquina se podía seguir los movimientos del timón. Quevedo viendo que no podía hacer nada se resolvió a pedir asilo al pabellón chileno, el que le fue concedido con el derecho que tenían con la humanidad doliente; pero el Comandante hizo firmar un Acta que decía: “pedían asilo deponiendo las armas y no volviendo a tomarlas mientras estuvieran bajo el pabellón asilante”. Cuando terminaban el Acta y se disponían a firmarla vienen a avisar a Quevedo que el vaporcito venía ya compuesto, entonces él quiere volver sobre sus pasos, el Comandante le dijo que ya era tarde porque había mandado oficiales a bordo de su vapor a hacerse cargo de él y además ingenieros para reconocer las partes por donde hacía agua. Viendo Quevedo, por las razones que le expuso el Comandante que no podía volver atrás sin comprometerlo, tuvo que firmar el Acta con los principales Jefes y esa misma noche se trajo a bordo toda la gente, armamento, municiones, etc., quedando en nuestro poder. Al día siguiente zarpamos. La *O'Higgins* llevando todo el ejército a Iquique y nosotros a Mejillones. Del reconocimiento practicado por los ingenieros resultó que el *Morro* que es el vapor más grande y que los revolucionarios habían tomado engañando al Capitán, diciéndole que pasase a Tocopilla porque necesitaban mandar varios oficios a Cobija. El Capitán fue engañado y capturado el vapor; pues bien, resultó que el vapor era muy viejo, sólo andaba dos millas por estar sus piezas muy mal ajustadas y no había cuidado que se fuera a pique como ellos creían. Los buques fueron entregados al Gobierno de Bolivia, además habían dejado en Paquico la barca *María Luisa* al cargo de dos

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

hombres. También la deben haber tomado. Te aseguro que el armamento de los expedicionarios era magnífico, eso sí muy variado porque hay rifles de todos los sistemas conocidos. Tenían 500 rifles, bayonetas, sables y municiones para batirse un año. Por la manera tan ligera como han obrado han perdido tanto trabajo que les había costado armarse o pertrecharse y los sacrificios que habían hecho para conseguir y reunir la gente. De los 130 hombres de que se componía la expedición habían 14 jefes entre coroneles y tenientes coroneles mas 60 oficiales, el resto eran soldados, cabos y sargentos. Tenían un peso diario de sueldo los soldados. El Gobierno sólo tenía 250 hombres en tierra, cansados porque acababan de hacer un viaje a pie de Cobija a Tocopilla, que hay casi como 80 millas; si a esto se agrega la defensa natural del terreno habrían triunfado, si es que Quevedo no comete la barbaridad de embarcar su tropa en cartuchos¹⁷³.

Pero la Guerra del Pacífico y su dramático epílogo para Bolivia y el Perú, demostraría que si existió un objetivo, para Chile, de expansión territorial a largo plazo, para el que todo valía, como la expedición Quevedo, como lo demuestra una carta de M.D. Muñoz, conspirador allegado a dicho general, que reproduce el doctor Cayo en el volumen 1 de este Tomo.

Como se ha visto, el Gobierno despachó al *Huáscar*, al mando de Grau, y al *Chalaco*, al litoral sur, aunque ninguno de los dos buques llegó hasta Mejillones, como afirma Fuenzalida¹⁷⁴. Lamentablemente, no se han podido encontrar las instrucciones para dichos buques. El *Huáscar* se quedó en Iquique y el *Chalaco* llegó hasta Cobija. Por considerársele de importancia, a continuación se transcribe el primer informe de Grau al Ministro de Guerra y Marina. Decía así:

“Comandancia del *Huáscar*

Al ancla, Iquique setiembre 6 de 1872.

Sr. Ministro de Estado en el Despacho de Guerra y Marina

S.G.M.

Tengo el honor de poner en conocimiento de Ud. que á las 6h (am) del día de ayer di fondo en este puerto, sin haber tenido la menor novedad durante la navegación. Al tomar los informes necesarios para el buen desempeño de mi comisión, adquirí de un modo particular, y por el conducto del Sr. Prefecto de esta Provincia, la noticia de que Quevedo y parte de sus espedicionarios se encontraban en este puerto y que habían llegado la semana anterior en la corbeta chilena *O'Higgins*, de que el resto de sus compañeros, chilenos en su mayor parte, fueron conducidos a su país por la corbeta *Chacabuco*, pues la espedición revolucionaria fue disuelta en el puerto de “Tocopilla”, a consecuencia de la resistencia encontrada a su desembarque y estar espuestas a fracazar por írseles a pique el buque que le condujo a ese punto, que por todos estos acontecimientos, y haber perdido todos sus elementos de guerra quedaba terminada la revolución, que Quevedo y comitiva, intentaron contra el Gobierno de Bolivia.

Esta aglomeración de fuerzas, a cargo de un Jefe acreditado, en aguas de una República, con la que no existe actual armonía, y cuyo ministro, se dice, ha sido retirado, constituye una circunstancia especial para la que no estaba prevenido; pero

que considerándola importante, me determiné seguir al sur; mas, a poco momento, habiendo fondeado el *Chalaco*, me comunicó su Comandante noticias contradictorias a las últimamente recibidas, asegurando que venía de Cobija, donde había estado el Paquete que trajo esta nueva, y que allí, la misma autoridad local ignoraba todo esto y daba por terminada la revolución, desde que además de haberse dispersado las fuerzas que seguían a Quevedo los Comandantes chilenos habían entregado a la autoridad referida, el buque que conducía para los revolucionarios, útiles de guerra.

No obstante de estar ésta autorizada relación, conforme con las primeras noticias de haberse terminado el conflicto de Bolivia, como los díceres que comunicó el Paquete chileno pueden tener algún fundamento, y presentar una complicación digna de ser atendida en el acto, creo no extralimitarme permaneciendo en este punto, hasta estar en posición de datos mas evidentes que, me conduzcan a una determinación segura y sin separarme de mis instrucciones. Con respecto a la estadía de los buques en el punto en que se hallan no creo sea una circunstancia alarmante, pues hace tiempo que acostumbran estacionarse en los diversos lugares de ese Litoral y muy particularmente en Mejillones.

Hoy día 7 a la llegada del Paquete Inglés del Sur, se ha confirmado la permanencia de los citados buques en el puerto de Mejillones, y que estos esperaban a la *Chacabuco*, asimismo, se asegura, que el Gob. de Chile viendo el mal éxito de la expedición Quevedo, ha tratado reanudar las relaciones rotas con el Ministro de Bolivia Sr. Bustillos pretendiendo que ambos retiren las notas que han mediado en esta cuestión. En mérito de lo que dejo espuesto a Ud. he determinado permanecer en este puerto, observando la política, que en la presente cuestión, sigan en adelante ambas Repúblicas, hasta que el Supremo Gobierno determine lo conveniente, y sin oposición a poder obrar, según mis instrucciones, en caso necesario.

Dios gde. a Ud. - S.G.M. *MIGUEL GRAU*

Proveido: Lima, setiembre 12 de 1872

Contéstese en los términos acordados y archívese.- *MEDINA*¹⁷⁵.

Estando el *Huáscar* en Iquique, Grau solicitaba se le enviase marinería para completar la dotación pues, por la premura en salir del Callao, no pudo hacerlo, ni había podido conseguirla en Iquique, pues la del *Mayro*, ya tenía sus contratos cumplidos y no podía contar con ella. Así, pues, pedía el complemento de la tripulación "con el objeto de instruirla y pueda estar el buque en su verdadero estado de guerra"¹⁷⁶. El comandante Grau, con oficio del 14 de setiembre informaba que sólo había quedado en Mejillones la *Esmeralda*, y que el resto de la escuadrilla chilena había dejado ese puerto¹⁷⁷.

Posteriormente, en otro oficio al ministro Medina, también desde Iquique, Grau acusaba recibo de la aceptación por el Gobierno de las medidas que él había adoptado respecto a la Comisión y a la permanencia en el puerto de Iquique, manteniendo al *Chalaco* a su órdenes hasta recibir instrucciones nuevas de Lima. Continuaba diciendo que este punto "era el más a propósito para atender inmediatamente a todo lo que se relacione con mis instrucciones, dedicándome, mientras tanto, al arreglo y disciplina de la actual tripulación... el vapor fondeado en estos días y procedente

del sur, no trae noticias que pueda llamar la atención de Ud.”. El proveído, que con fecha 29 de setiembre recayera sobre este oficio, indica que ya se había ordenado el retorno del *Huáscar* al Callao¹⁷⁸.

Con esto se concluye el asunto Quevedo, y de su narración podrá haberse notado, la presencia de las fuerzas navales en forma pacífica, de ambas naciones, pero que en pocos años más, se enfrentarían en condiciones muy diferentes. Se revela, también, el efecto de la situación de desarme subsistente en el *Huáscar* en lo que respecta a marinería, como se ha visto, y que hasta ese momento, a pesar del cambio de gobierno, seguía vigente.

B. PERIODO DEL PRESIDENTE DON MANUEL PARDO, 1872-1876

1. ASPECTOS DE LA SITUACION INTERNA

1.1. POLITICOS

Aun cuando el tema de política interna está desarrollado en el volumen 1 de este Tomo por el doctor Raúl Palacios R., se considera conveniente, en este análisis, resaltar algunos aspectos importantes, como por ejemplo, que don Manuel Pardo, fue el primer y único Presidente civil, durante el siglo XIX, electo en comicios libres, según el sistema electoral vigente en la época, asumiendo la Presidencia el 2 de agosto de 1872. Le acompañaron como 1er. Vice-Presidente, don Manuel Costas y, como 2do. Vice-Presidente, don Francisco Garmendia.

En lo que respecta al orden público, fue un período muy turbulento, con secuela en la marcha administrativa, sobre todo en los gastos internos para conservar dicho orden. Se produjeron catorce movimientos subversivos, diez montoneras, cuatro asonadas, dos motines y un intento, fallido, de asesinato del propio Presidente Pardo, el 22 de agosto de 1874.

Dos de esos intentos para derrocarlo, iniciando una trayectoria revolucionaria que duraría varias décadas, partieron de otro civil, don Nicolás de Piérola, y cabe preguntar ¿quien o qué grupo financió todos los intentos entre 1874 y 1876? Parece que hasta ahora no se ha obtenido una respuesta exacta y satisfactoria. Si bien es cierto, que cuando ocurren dichos intentos en el período Pardo, ya se había firmado el Tratado de Alianza defensiva con Bolivia, y se había decidido no adquirir los blindados, cabe preguntar, también, ¿si no de haber incurrido el Gobierno en tanto gasto para debelar las revoluciones de Piérola y de otros, se habría podido disponer de fondos y, así, reconsiderar la decisión sobre los blindados? Todo indica que así no habría sido. De las dos revoluciones de Piérola, las más cruenta, de mayor duración y más costosa, fue la guerra civil que iniciara el 1ro. de noviembre

de 1874 en Moquegua. El Presidente Pardo, previa autorización del Congreso, asumió el mando de las fuerzas armadas y de la Guardia Nacional, desde el 23 de noviembre de ese año hasta el 17 de enero de 1875. Quedó a cargo de la Presidencia, el 1er. Vice-Presidente don M. Costas. El Ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freire, acompañó a Pardo durante las operaciones, quedando como interino de esa cartera, el Ministro de Relaciones Exteriores, don José de la Riva Agüero. Pardo derrotó a los revolucionarios en el cerro Los Angeles el 6 y 7 de diciembre, y el 31 de este mes, derrotó finalmente a Piérola cuando trataba de asaltar la ciudad de Arequipa, quedando asegurada la paz de la República en esa región del país. Los detalles de este suceso, están ampliamente descritos en el volumen 1 de este Tomo, por el doctor Héctor López Martínez.

Meses antes de esta revolución pierolista, y en lo que concierne al medio naval, estuvo la presunta participación conspiradora del capitán de fragata, don Luis Germán Astete, como preludeo quizás, a los actos que más tarde, en 1877, protagonizaría en la rebelión del *Huáscar* junto con don Nicolás de Piérola, conforme se da cuenta en el Tomo X de la *Historia Marítima*. Tendría más tarde, como se verá en el Tomo XI, una heroica participación en la Batalla de Miraflores, y en la campaña de la sierra en la guerra con Chile.

El Comercio, en su edición de febrero 26 de 1874, daba cuenta que había sido desbaratado un grupo conspirador al decomisar la víspera el Intendente de Policía, en un callejón de la calle de Potao, perteneciente a una tal señora Lostanau, 36 rifles de diversas marcas y la munición correspondiente, que tenía como fin tomar la caballada de artillería. Igualmente, que el mismo 26, en una huerta de la Alameda de los Descalzos, se decomisaron otros 17 rifles, más munición.

Simultáneamente, fueron acusados y detenidos por el delito de conspiración, don Germán Astete, el teniente indefinido Sojos y don N. Longoria, quienes no hacía mucho habían pasado por lo mismo.

Pocos días después, en la edición del 3 de marzo de *El Comercio*, se publicó un extenso comunicado suscrito por doña Peregrina Guerrero, esposa del comandante Astete, dirigido a la Comisión Permanente del Congreso, en el cual denunciaba la detención arbitraria de su esposo en la noche del 25 de febrero, sin mandato judicial, en momentos en que paseaba por el puente viejo del río Rímac, solo y convaleciente de una enfermedad. La señora decía, que después de permanecer detenido e incomunicado en la intendencia durante cuatro días, sin ser puesto a disposición del Juez, conforme a ley, fue trasladado clandestinamente al monitor *Atabualpa*. En su alegato, exponía una serie de argumentos de orden legal, por los cuales los buques de guerra no estaban considerados como

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

lugares de detención, amén de que ese monitor, decía, era malsano no sólo para su convaleciente esposo, sino para cualquiera que esté libre y sano. Hacía referencia a su detención anterior en una cárcel, durante cuatro meses, de la que salió en libertad a mérito de una sentencia judicial exculpatoria de los delitos políticos que se le imputaban. Pero, en esta oportunidad, no había juicio alguno de por medio. La señora de Astete, explicaba en el comunicado, que el supuesto crimen de su esposo había sido "la expresión sincera y leal de sus convicciones respecto del actual Gobierno". En realidad, el comunicado parecía un manifiesto político en contra del Presidente Pardo, y demandaba que "si mi esposo es justiciable seálo, pero bajo las formas protectoras de que las garantías constitucionales y las leyes secundarias establecen para tales casos". Concluía, doña Peregrina, exhortando a la Comisión Permanente a dirigirse al Poder Ejecutivo para que se enmendaran las infracciones de los artículos 18, 19 y 20 de la Constitución de 1860, cometidas en la persona de su esposo, el comandante Astete.

Los Gabinetes y ministros que acompañaron a Pardo durante su gestión, figuran en la relación que sigue, como ayuda para identificar a los personajes en los momentos de ciertas decisiones.

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	Gral. J. Medina	2 Ago. 1872	3 Set. 1872
Guerra y Marina	Gral. J. Medina	2 Ago. 1872	3 Set. 1872
Gobierno	F. Rosas	2 Ago. 1872	3 Set. 1872
Relaciones Exteriores	J. de la Riva Agüero	id.	id.
Justicia	J.E. Sánchez	2 Ago. 1872	3 Set. 1872
Hacienda	J.M. de la Jara	2 Ago. 1872	3 Set. 1872

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	J.E. Sánchez	3 Set. 1872	1º Feb. 1875
Justicia	J.E. Sánchez	3 Set. 1872	1º Feb. 1875
Gobierno	F. Rosas	3 Set. 1872	24 Ago. 1874
Gobierno	R. W. Espinosa	28 Set. 1874	Ene. 1875
Relaciones Exteriores	J. de la Riva Agüero	3 Set. 1872	12 Ene. 1875
Hacienda	J. M. de la Jara	3 Set. 1872	7 Nov. 1873
Hacienda	C. de N. C. Carrillo	7 Nov. 1873	26 May. 1874
Hacienda	J. I. Elguera	26 May. 1874	Ene. 1875
Guerra y Marina	Gral. N. Freire	4 Set. 1872	Nov. 1874
Guerra y Marina (interino)	J. de la Riva Agüero	Nov. 1874	Ene. 1875

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	Gral. N. Freire	1º Feb. 1875	2 Ago. 1876
Guerra y Marina	Gral. N. Freire	1º Feb. 1875	2 Ago. 1876
Gobierno	C. de N. A. García y García	id.	id.
Relaciones Exteriores	A.V. de la Torre	id.	id.
Justicia	M. Odriozola	1º Feb. 1875	2 Ago. 1876
Hacienda	J.I. Elguera	1º Feb. 1875	2 Ago. 1876

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Como el análisis de este tema abarca tres períodos constitucionales, único en el siglo XIX, se presenta a continuación un cuadro comparativo que, en cierta forma, arroja luz sobre la estabilidad de los Gabinetes y, por consiguiente, de la coherencia en las decisiones de Gobierno que, como se puede apreciar, fue mejor durante el Gobierno de Pardo.

Número de veces que cambiaron los Gabinetes y Ministros

	Balta 2.8.68-22.7.72	Pardo 2.8.72-2.8.76	Prado* 2.8.76-28.12.78
Presidente del Consejo	4	3	4
Gobierno	5	3	6
Relaciones Exteriores	3	2	3
Justicia	5	2	4
Hacienda	7	3	4
Guerra y Marina	4	2	4

* Sólo se ha considerado hasta el 28 de diciembre de 1878.

El violento final del Gobierno de Balta, no permitió, como ya se ha descrito, que los ministros salientes presentasen sus correspondientes Memorias al Congreso de 1872. Sin embargo, en un diario local se publicó la Memoria que Balta había preparado. Aun así, el nuevo Congreso y el país, desconocían el detalle del estado en que Pardo recibía el Gobierno, en particular el financiero. Para superar la crisis y poder actuar con rapidez, el propio Presidente acudió al Congreso el 24 de setiembre de 1872, y presentó un Mensaje dedicado, exclusivamente, a las finanzas públicas, su situación y las medidas que proponía para hacerle frente.

En el segundo semestre de 1875, se inició el proceso político con miras a 1876. El candidato de la oposición fue el general M.I. Prado, y por el partido civil, el senador y marino, contralmirante don Lizardo Montero. Resultó ganador el general Prado. Las incidencias de este proceso aparecen en el volumen 1 de este Tomo y en el Tomo X de la *Historia Marítima del Perú*.

1.2. LA DEFENSA NACIONAL EN EL ASPECTO NAVAL.

LA ÚLTIMA OPORTUNIDAD PARA MANTENER LA SUPERIORIDAD NAVAL.

Tal como se ha visto anteriormente, el comandante Ferreyros, luego de su regreso a Lima, presentó dos oficios acerca de la comisión que el ex-Presidente Balta le encomendara desempeñar en Londres, que se referían al asunto de los blindados, de las cañoneras y de los comisionados del ejército. Respecto del primer tema, no se han encontrado más documentos que las cartas fechadas 16 y 18 de agosto, y sobre su entrevista personal con el nuevo Ministro de Guerra y Marina, general J. Medina, no hay noticia alguna.

Una de las primeras decisiones de Pardo respecto a la defensa nacional, consistió en la creación por decreto supremo del 14 de agosto, de un nuevo organismo denominado Comisión Consultiva¹⁷⁹, que en el caso de Marina se le llamó Comisión Consultiva del Ramo de Marina. Ferreyros fue designado miembro de dicha comisión, por resolución suprema de 21 de agosto de 1872, así como también el contralmirante don Domingo Valle Riestra, los capitanes de navío señores José Carreño, Juan Pardo de Zela, Aurelio García y García, Miguel Grau y Camilo N. Carrillo. Estos tres últimos tenían gran amistad con Pardo, al igual que Lizardo Montero.

En esos días, se había dado a publicidad en *El Comercio*, informaciones periodísticas venidas desde Chile sobre el tema de los blindados, que decían así:

“Chile - *El Mercurio* de Valparaíso. Blindados chilenos.

Dice *El Independiente* sobre la construcción de buques para nuestra escuadra. Un compatriota nuestro residente en el Perú ha escrito a un amigo suyo establecido en Santiago una carta de la cual tomamos los siguientes datos: Están ya en construcción los blindados chilenos, no son monitores sino de batería, en las que montarán seis cañones de 300 libras, el blindaje de ocho a nueve pulgadas, según la opinión de peritos los blindados serán unas excelentes máquinas de guerra. Está también en construcción un Aviso *Magallanes* que montará dos cañones de 150 libras. Este último estará listo en ocho meses más y los blindados dentro de 16 meses. Del Perú han llegado varios oficiales; el Gobierno de esa nación ha mandado también construir varios buques blindados, parece que ya se ha celebrado contrato con los constructores¹⁸⁰.

Obviamente, quien escribía esas líneas, ignoraba que Ferreyros no había podido concretar tal construcción.

Relata Arosemena, que “a los pocos días de regresar a Lima el comandante Ferreyros, su amigo y compañero, capitán de navío don Lizardo Montero, senador por Piura, promovió en su Cámara una interpelación secreta al ministro de Guerra y Marina¹⁸¹.”

La sesión, en efecto, se realizó el sábado 24 de agosto de 1872, cuya Acta¹⁸² se reproduce íntegra en las páginas siguientes, por la importancia especial que merece, dándosele así a luz pública por primera vez en 122 años, gracias a la especial colaboración para quien esto escribe, de parte del Archivo de la Cámara de Señadores.

La lectura de esta Acta es muy ilustrativa y aclara el panorama en torno a la percepción del problema de seguridad nacional y como es que se enfocó en ese Poder del Estado y como en el Ejecutivo, que apenas tenía 22 días en el Gobierno, y estaba en pleno proceso el asunto del general Quevedo con su secuela de inquietudes; que el procedimiento para la autorización era más de forma que de fondo; que Ferreyros no firmó contrato alguno; que las letras de cambio remitidas fueron protestadas por la falta de crédito

Cámara de Senadores

Segun decreto del Senado de 24 de Agosto de 1872.

Presidencia del Sr. Senador

Acta de la sesion en audiencia
del Sr. Agente del Sr. Senado, de ley y apuro sin
preclusiones el acta. S. C.

Aprobado con
modificaciones

S. C. El Sr. Senador indicio
que por no cumplir el reglamento anterior,
la dotacion de Saguinigas, consistia
en la deliberacion de la Cámara; la que
debia acordarse a los ultimos meses
de cada año.

El Sr. Muriel, hizo presente
que tenia motivo para creer, que el Sr.
Saguiniga Alfaro, no cumpliria a
deber su cargo, porque no habia
el primer requisito de la Sr. Cámara
de Diputados, si es que se en
cuentra.

S. C. Ochoa, que solo se trata
de acordar la dotacion a Sagui-
niga, sin fijarse en las personas, e in
dica, que le parecia convenientemente, de
150 pesos al año.

El Sr. Secina opino, porque
la dotacion fuese mayor, pero en la ca-
lidad de que solo dependiera de ella, de
contar las sesiones de la Cámara.

El Sr. Muriel, objeto a la
indicacion, fundandose en, que difi-
cilmente se encuentran, sujetos de

victoria, con empleos de carácter transitorio.
El Sr. García y García, indicó
si la plaza de Topógrafo, era en
propiedad.

S. C. contestó afirmativamente.
El Sr. Salazar, propuso que se le
pagara, como sueldo anual, la cantidad
de 1800 pesos, que era el que, primiti-
vamente, disfrutó el Topógrafo de la
Cámara.

Suministradas estas indicacio-
nes, se resolvió por todos los votos unáni-
me, asignar el sueldo de 1500 pesos anu-
ales, a los que cuampesoren este cargo.

Presentes los Srs. Ministros
de Guerra, P. Casteros y de Hacienda de
dicha lectura a la proposición de los Srs.
Alvarado, La Fuente y Salazar, con el
fin de que se instituyeran en Asturias
El emisor de dicha proposición, por no
haber sido dado conocimiento de él, en la
nota de invitación, a causa de su carac-
ter reservado, cuyo tenor es como sigue:
"Autorizada al Sr. Ejecutivo para hacer
los gastos que demande la construcción
de una o dos fragatas Armadas de 1.^a clase
de..."

El Sr. Salazar, en muchas
y diferentes veces, apoyó la proposición.
El Sr. Alvarado, indicó que de-
stata que los Srs. Ministros, dijeran, si era
o no, necesaria la adopción de esta medi-
da y lo mismo en que el Erario contaba
para su realización.*

Por defecto de la fotocopia original, se ha omitido la
última línea que dice:

* "el señor Vivanco manifestó que..."

Me acuerdo via, meramente gubernativo
y de ediccion por lo común, a la Cédula
del Sr. e Ministro

El Sr. Presidente manifestó tam-
bien, que para que la Comisión, pudiese
dictaminar con toda exactitud, habiéndose
sido de oír a los Sres. Ministros

El Sr. Ministro dijo, que era
necesario, que los autores de la propo-
sición, espusieran las razones de impor-
tancia, que ella tenía, así en que-
re al Sr. Ministro, las pudiese aprobar.

El Sr. Charo, espuso que des-
de el principio, había estado, porque se
habían en los Sres. Ministros, en el objeto
de Comisar, tanto el estado del Erario Nacio-
nal, cuanto las negociaciones del anterior
Gob.^o sobre garmamento Naval.

El Sr. Salazar, admitió sus ar-
gumentos, haciendo algunas revelaciones,
respecto del fin con que el Gob.^o de Chile ha
mandado Comisar, buques de gran poder.

El Sr. Acuña manifestó su mu-
tuo y sin Comisar se había llamado a
los Sres. Ministros, dijo que a ello tra-
ta ilustrar a la Cámara, sobre los puntos
que contiene la proposición.

El Sr. Charo pidió que se re-
gularizara el debate, y que se manifi-
cara la causa, de los temores que se
tienen, por haber mandado Comisar
el Gob.^o de Chile, los buques de gran fuer-
za, que se manifestaban temidos, si
el Perú combatía con los elementos así-
cuntos para oponerle en un caso dado.

El Sr. Jorru y Calanque, opina
que también, en el sentido de que se
malijara la diversión, experimentando
a interrogar a los Srs. e iñibá, y que
una vez que se les oya, la Comisión emi-
tiera su dictamen, según el estado de
ellos en la cuestión.

El Sr. Vivanco, opinó en
este mismo sentido y dijo algunos
datos, sobre las venas de Chile y del
Perú.

S. E. el Presidente hizo algu-
nas aclaraciones.

El Sr. Aras después de exponer
los motivos que había tenido para opi-
nar por la Emancipación de los Srs. eler-
nistas, interpeló al de Guerra, si era
necesaria la construcción de los buques
que piden en la proporción, y al de Ha-
cienda, si había los fondos líquidos sufi-
cientes, para llevarla a cabo.

El Sr. Ab. de D. Exteriores, luego
que expresó el propósito del Gov. de tras-
ladar en la más perfecta armonía y
acuerdo con el Congreso, cuyo carácter es
nuestro y con el que se han justificado que
al presente nada había sido un com-
promiso con la Rep. de Chile, porque
las relaciones entre ambos países, eran en-
diales; que si la cuestión de Magallanes se
presentaba con sus caracteres graves, no
de sea por el momento, razón por la
que era en la urgente la construcción
de los buques.

El Sr. Ministro de Hacienda

Siyo la historia del estado angustioso del Erario Nacional, pasando a una tanta falta, como de exaltacion, como lo hacia, lo crecio y crecio, para sacarlos de un difícil situacion, esta bien si que se habian vendido, las monedas deudas cobradas sobre él, por comisiones y fraudulentas negociaciones, de venta de estas empréstitas, por largo tiempo, las rentas de estufas y por la circunstancia, de haberse vendido el precio del grano, una vez por 12.000.000 de pesos, que esta en la deforma situacion de la Hacienda publica, que seria en consecuencia de la H. Cámara.

El Et. N.º de la guerra, reproduce todo lo que se dice, Et. de H. Est. como habia manifestado, respecto de la buena inteligencia que existia entre el Perú y la Republica de Chile, ocupandose en ayudar de los dos lados a las personas a los asuntos, monumentos construidos por Chile, pero que el Et. no se habia autorizado para el mismo, pero que traspasó la que se le dio en este fin, y que llegado el caso de hacer uso de ella, no se demoraria sacrificio de ninguna especie para salvar la honorabilidad.

El Et. N.º, por lo de una manera eterna, la necesidad de adoptar la preparacion, para el caso de guerra, por el efecto de la guerra, en materia de construcion por Chile.

El Sr. Illustre, reiterando la misma
opinión que había en el Sr. Illustre, dijo que
teníamos imperiosa necesidad de estas
preliminarias para un conflicto.

El Sr. Illustre interpuso al Sr.
Ministro de la Guerra, dice el Sr. Illustre
no, había tratado de algún convenio para
Europa y que cubría hasta todo de ella.

El Sr. Illustre de la Guerra, enton-
to, que había llevado él, para hacer
construir dos buques superiores a los de
Chilo, pero que, había que dar un golpe
a la Constitución, por haberse portado
las letras, que en su día se remitieron

El Sr. Guerra y Carrea interpu-
so también a Sr. Illustre de la Guerra, si en
su concepto, era necesario, que se procedie-
se desde ahora a la Constitución de los buques.

El Sr. Ministro respondió afirmati-
vamente.

El Sr. La Fuente, dijo, que había
por cada un Sr. Illustre, debía
entender de una vez en el debate de la
proposición.

El Sr. Ferrer opinó, por que
se declarara, para entregar al Sr. Illustre
partes de un parte.

El Sr. La Fuente dijo adara
cerca a este respecto.

El Sr. Ferrer opinó como
el Sr. Ferrer, en cuanto a que la auto-
rijación debía seguirse el Sr.

El Sr. Illustre dijo que a disen-
sim, solo debía limitarse a interpretar
a los Sr. Illustres y no enter de este

permiso. El Sr. Morán replicó, que estaba en su deber, al haber la Real Cédula que había por objeto, y que ella importaba una intemperancia.

El Sr. Echegaray preguntó, si existía la necesidad de conceder los dos buques propuestos y la cantidad que ellos importaban.

El Sr. Est. de D. Estorinos, manifestó que el asunto era de mayor importancia y que, si era necesario, tal el caso posible, había necesidad de acordarlo en Consejo.

El Sr. Álvarez pidió que se aplazase el debate.

El Sr. Est. de la Guerra juzgó como al Sr. Estorinos, necesario el acuerdo de todo el Gobierno.

El Sr. Almirante insistió en la necesidad que había de resolver este asunto sin pérdida de tiempo.

El Sr. Echegaray dijo, que se había satisfecho con las contestaciones dadas por los Sr. Almirante, porque decidida haber ocurrido, se conocía el parecer de la mayoría.

El Sr. Estorinos replicó, que era la Comisión de Hacienda la que debía darse por satisfecha para formular su dictamen.

El Sr. Almirante de la Guerra indicó, que la autorización debía verse en la constitución de dos buques de mayor porte que los de Chile.

externo, pero que tampoco se consideraron otras opciones. Se confirma, también, que la visión ministerial era de corto plazo versus el objetivo de largo plazo de Chile, que era de expansión territorial a costa de Bolivia, lo que no necesariamente tenía que traducirse en malas relaciones con el Perú. Que el poder naval era el medio imprescindible para neutralizar ese objetivo, y no el fin de la acción de gobierno. Se confirma, asimismo, las nulas posibilidades de Ferreyros para conseguir financiamiento por parte de Dreyfus, es decir, que en torno a los blindados fue a Londres con una misión imposible, por falta de validez de la decisión política.

La sesión de instalación de la Comisión Consultiva de Marina, se realizó el 26 de agosto, dos días después de la sesión secreta del Senado, y a ella concurrió, según relata Arosemena, como invitado especial, el capitán de navío don Lizardo Montero, Senador por Piura, quien en la carta que dirigiera al ministro Medina con fecha 23 de este mes, anunciando su asistencia, le decía: "los señores que forman la Junta no necesitan de mi concurso; sin embargo, asistiré a ella para ilustrarme y poder sostener en la Tribuna de mi Patria los proyectos que de ella emanasen"¹⁸³.

Es probable que en la sesión de instalación de la Comisión Consultiva del Ramo de Marina, se deliberase sobre el tema de los blindados, y que a ella también asistiera el ministro Medina. No hay Acta sobre dicha sesión en los repositorios investigados. Pero se da el hecho de que al día siguiente, se reunió el Consejo de Ministros para tratar de las repuestas a las tres preguntas del Senado. El texto íntegro de la citada reunión del Gabinete para considerar la respuesta a las tres preguntas de la Cámara de Senadores fue reproducido por Arosemena, tomándolo de la edición del diario *La Prensa* de Lima, del domingo 12 de abril de 1908, y que ahora se transcribe para la *Historia Marítima*. Dice así:

"Acta de la Sesión de Consejo de Ministros de 27 de Agosto de 1872. Reunidos los señores Ministros que suscriben bajo la presidencia de S. E. el Presidente de la República, el Ministro de Guerra, dio cuenta de una nota de la H. Cámara de Senadores en que, de una manera reservada, pide informe al Gobierno sobre la necesidad de aumentar el armamento naval y de tierra; la cantidad que sería necesaria para ese gasto y las condiciones con que se podía obtener esa suma. Hizo presente el señor Ministro que este informe se pedía a consecuencia de una discusión en la Cámara de Senadores acerca de las medidas que deberían adoptarse, en vista de la actitud que está tomando la República de Chile con el ostensible objeto de tener la preponderancia marítima en el Pacífico. Con este motivo leyó, también, algunas comunicaciones del capitán de navío Ferreyros mandado por el gobierno para hacer construir buques de gran poder en Inglaterra, en que avisa la construcción que se hace en esos astilleros de dos buques blindados de gran fuerza para la República de Chile, superiores a los que tiene el Perú, y cuyo costo será de tres millones de pesos y que, en vista de eso, había procurado contratar dos buques de mayor poder, pero que la Casa Dreyfus le había negado los fondos necesarios para la obra. En vista de estos antecedentes, dijo el señor

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Ministro de la Guerra que sometía al Consejo la decisión en los términos del informe pedido por el Senado.

El Sr. Ministro de Gobierno expuso: que el aumento considerable que opera el Gobierno de Chile en marina de guerra, no puede menos que causar gran alarma al Perú, si se considera que las cuestiones que ventila con la República de Bolivia, no le demandan esos enormes gastos, desde que esta República carece en lo absoluto de fuerzas de mar; que tampoco tiene que temer Chile ningún ataque a sus costas por alguna potencia marítima que pudiera obligar a su Gobierno a prepararse a su defensa; que este aumento de fuerzas no puede referirse sino al Perú, con el objeto de ejercer la superioridad en el mar, respecto a este país y que si se atiende al carácter económico y hasta mezquino del Gobierno de Chile, en la administración de sus rentas, la fuerte suma que invirtiera en armarse, debe llamar muy seriamente la atención del Gobierno del Perú, a fin de prepararse de una manera conveniente para cualquier ataque a su dignidad y soberanía y que, en fuerza de tales razones, cree que debe informarse al Senado que era indispensable aumentar el armamento naval, a fin de conservar nuestra preponderancia marítima, cualquiera que fuere la cantidad que hubiera de gastarse, no pudiendo precisarse las condiciones en que se obtendría el dinero.

El señor Ministro de Relaciones Exteriores manifestó, que las que existen entre nuestro Gobierno y la República de Chile son muy cordiales y no hay temor fundado de que puedan alterarse; que así lo ha hecho presente a la Cámara de Senadores en una sesión a la que fue llamado con el señor Ministro de la Guerra; que no obstante creía conveniente tomar medidas para estar preparados en cualquier emergencia que pudiera resultar en vista de la actitud que tomó Chile y que opinaba que se informase en ese sentido.

El señor Ministro de Justicia reconoció la exactitud de las reflexiones hechas por el señor Ministro de Gobierno y opinó porque se informase a la Cámara de Senadores que era conveniente se preparase debidamente, a fin de no perder la superioridad que tiene el Perú en el mar.

Su Excelencia el Presidente, coincidiendo con las opiniones emitidas acerca de la necesidad de aumentar nuestro armamento marítimo, indicó que sería mejor expresar en el informe que el Gobierno considera prudente adoptar las medidas indicadas a fin de no hallarse desprevenidos. Esta indicación fue aceptada y quedó acordado que el informe expresase la necesidad de aumentar nuestra marina con buques de más fuerza que los que hace construir Chile; que siendo el costo de tres millones de pesos, debería abrirse un crédito de cuatro millones para nuestro armamento y que para cuando esto tuviere lugar el Gobierno aceptaría las propuestas mas favorables que se le hicieran para proporcionar los fondos. Con lo que concluyó el Acta. *PARDO - J. M. MEDINA - FRANCISCO ROSAS - J.M. DE LA JARA - JOSE EUSEBIO SANCHEZ*¹⁸⁴.

Luego de estos antecedentes que demuestran que el Gobierno de Pardo también había percibido la amenaza, el Presidente presentó su Mensaje a las Cámaras Legislativas el 21 de setiembre. La apremiante situación financiera y fiscal en que encontró al país y que expuso junto con las medidas mas urgentes, probablemente dejaron en segundo plano todo los demás

temas; aunque es lógico aceptar que en mensajes de este tipo lo usual no era, ni es, tratar temas de carácter reservado, como lo era el de los blindados.

No se conoce el texto de la comunicación que el Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Guerra y Marina, general Medina, dirigiera a la Cámara de Senadores en respuesta a su pedido de información. Cabe anotar que el general Nicolás Freire asumió dicha cartera el 3 de setiembre de 1872. De la lectura del Acta se desprende el conocimiento que había de la importancia de mantener una superioridad marítima, pero nuevamente ratifica que se fallaba en el reconocimiento del por que Chile buscaba la preponderancia marítima. De todas maneras, los ministros ponentes habían indicado su preocupación por el poder naval y así lo manifestarían al Senado. Por otro lado, al tratar el período Balta, se ha resaltado la importancia del factor económico; sin embargo, de la lectura del Acta se observa que, extrañamente, el único que no opinó, pero que la firmó, fue el Ministro de Hacienda, quien era el llamado a ilustrar al Gabinete sobre las opciones para conseguir el financiamiento, es decir, la factibilidad de la decisión adoptada.

El tema de los blindados, sin embargo, por este hecho, no fue olvidado volviéndose mas del interés del Legislativo que del Ejecutivo. Así, la Secretaría de la Cámara de Diputados oficiaba al Ministro de Guerra y Marina con fecha 23 de setiembre de 1872¹⁸⁵, con relación a una Proposición de la Cámara de Senadores, de fecha 31 de agosto¹⁸⁶, autorizando al Poder Ejecutivo a invertir “en la adquisición de buques de guerra de gran porte hasta cuatro millones de soles”, y respecto de la cual debían emitir dictamen las Comisiones Diplomática y de Hacienda, de la Cámara de Diputados. Se le transcribía el texto de la Proposición y, además, el decreto de la Comisión Diplomática y de Hacienda. Se pedía al Ministro de Guerra y Marina manifestara cual era el estado de nuestra Escuadra y el resultado de la comisión enviada a Londres bajo la dirección del comandante Freyre; y al de Hacienda, a que detallase los pasos a cuenta de los buques mandados a construir por dicha comisión; finalmente, se solicitaba que ambos ministros ampliasen sus informes a otros puntos que considerasen convenientes. Lamentablemente, no se ha podido encontrar los oficios de respuesta de ambos ministros.

No obstante lo anterior, cuando el ministro Freire, eleva al Ministro de Hacienda, con fecha 3 de octubre de 1872, para el trámite correspondiente, el Proyecto de Presupuesto para el Bienio de 1873 y 1874, no incluye el citado monto de cuatro millones de soles para la construcción de los blindados. Sólo se refiere a las cañoneras diciendo que: “Construyéndose en Inglaterra dos cañoneras de 600 toneladas cada una que deben reemplazar a los vapores *Meteoro* y *Tumbes* inutilizados para el servicio de guar-

dacostas y debiendo estos buques estar terminados dentro de 18 meses a lo sumo, se considera la suma necesaria para atender a los gastos que exige su conducción a nuestras costas y el sostenimiento de ellos hasta la terminación del inmediato bienio económico”¹⁸⁷.

Pero el tema de recursos financieros para blindados, no dejaba de ser una inquietud para la Cámara de Senadores y es así, como en el Acta de la sesión secreta de fecha 1º de marzo de 1873, con la Presidencia del Sr. Muñoz, durante la estación de Orden del Día, se registra: “Puesta en debate la proposición de los SS G. M. La Fuente, Muñoz D.A. y Montero, acordó la Cámara aplazar el debate hasta que estuviese presente el Sr. Ministro de la Guerra, al cual debía pasársele la nota respectiva”. No se ha obtenido más información al respecto.

En la sesión del sábado 8 de marzo de 1873, cuando en la Cámara de Diputados se discutía un presupuesto sobre inmigración, el Diputado Figueredo expresaba: “quiero suponer los ingresos en 27'387,674 soles. Leyó los egresos: gendarmería, guerra y marina: 21 millones y pico, Justicia 1'777,064 soles, Culto 446,622, Beneficencia 998,309 soles; Gobierno 1'913,453 soles, Correos 843,156 soles; Relaciones Exteriores 602,762 soles, cantidades que ascienden a 27'582,366 soles, sin incluir el presupuesto de instrucción que importa tres millones y mas soles, sin incluir el presupuesto de Hacienda, sin incluir 4'000,000 mas que sabe la Cámara tenemos que agregar a los egresos del presupuesto y sin incluir suma nada para obras públicas... una vez balanceado tendremos un déficit de mas de 8'000,000 soles”¹⁸⁸.

Por otro lado, en una comunicación de la Cámara de Senadores a la Cámara de Diputados, de fecha 24 de abril de 1873, se le hacía saber que: “Esta Cámara ha aprobado en sesión de hoy las reducciones de los pliegos del presupuesto general siguientes: Del Pliego de Guerra y Marina que sin la cantidad de 4'000,000 de soles para la construcción de monitores impuesta al bienio 14'915,423.82 soles. Lo que participo a USS para conocimiento de la H. Cámara de Diputados. Dios guarde a USS. *FELIX MANZANARES*”¹⁸⁹.

El mismo día, en la Cámara de Diputados, se presentaba un proyecto de ley para salvar el déficit del presupuesto 1873-1874, en cuyo Art. 2º se decía: “El Pliego de Guerra y Marina (importante 14'915,423) queda modificado y reducido en globo a la misma suma que ascendió en el último presupuesto o sea la de 10'870,761...”¹⁹⁰.

Al final sería el mismo Congreso el que, a iniciativa de la Cámara de Senadores, asignaría una Partida de 4'000,000 de soles para la construcción de buques, conforme aparece en la ley aprobatoria promulgada el 1º de mayo de 1873, con la rúbrica del Presidente Pardo y la firma del Ministro de Hacienda, don J.M. de la Jara¹⁹¹.



Contralmirante don LIZARDO MONTERO
Senador de la República, batalló tenazmente para que se
consignara en el Presupuesto de 1873-1874 y 1875-1876 la
suma de cuatro millones de soles para la adquisición de
los blindados. (Reproducida de: *Diccionario Histórico y
Biográfico del Perú*, T. VI, por Carlos Milla Batres).

Según la citada ley, el Pliego 5º correspondiente al Ministerio de Guerra y Marina, ascendió a 18'915,423.82 soles que representaba el 23.5% del presupuesto total de la República, importante 80'543,415 soles. De ese presupuesto, el del Ramo de Marina ascendía a 8'260,063.50 soles que venía a representar el 43.7% del asignado al Ministerio, y el 10.2% del nacional, incluidos los 4'000,000 para la construcción de los blindados. Es oportuno resaltar, que si se disminuye este último monto, el presupuesto del Ramo de Marina venía a representar el 28.5% versus el 71.4% del Ramo de Guerra, que muestra un deterioro con respecto a los términos relativos que se dieron en el período de Balta. Según Arosemena, el presupuesto de Marina incluía la Partida N° 1329 por 100,000 soles para cubrir los gastos de las cañoneras, y la Partida N° 1330 con el título de "Gastos Imprevistos", señalaba "Para la construcción de buques: cuatro millones de soles"¹⁹².

Casi un año después, en marzo de 1874, *El Comercio* daba noticias sobre los blindados chilenos, como sigue: "Por una correspondencia oficial remitida al despacho de Relaciones Exteriores, sabemos que el 23 de enero último se echó al agua salada del astillero de Hull, cerca de Londres, uno de los blindados chilenos"¹⁹³.

Al día siguiente, el mismo periódico informaba sobre sus características como sigue:

"La Capital - Noticias Diversas"

La Opinión Nacional pública en su número de anoche, la siguiente detallada descripción del blindado chileno *Almirante Cochrane*.

Tiene de largo 210 pies en la línea de agua; manga 45 pies 9 pulgadas y puntal 21 pies 8 pulgadas. Su calado a toda carga será de 18 pies 8 pulgadas a proa y 19 pulgadas a popa. Esta protegido el casco en toda su longitud cerca de la línea del agua por una fuerte cintura de coraza y armadura de 8 pies de ancho. Las planchas de la coraza tienen 9 pulgadas de espesor en la línea de agua.

Lleva la batería en el centro, y ésta consta de seis cañones de doce y media tonelada, fabricados por Sir Williams Armstrong y Compañía.

El embono es por término medio de 10 pulgadas y tanto éste como la coraza, van pegados a una doble plancha con pernos como la que usa la marina inglesa. La doble plancha de refuerzo va montada por dentro de una armadura de hierro triangular y las chapas longitudinales de hierro angular por fuera están combinadas con el embono para una doble fuerza de la coraza.

El fuego de la batería es muy notable, pues aunque tiene el aspecto de un barco que sólo dispara por sus costados, puede con los tres cañones de cada banda hacer fuego hacia todos los puntos del horizonte. Esta gran ventaja se ha conseguido colocando uno de los cañones de proa y uno de popa en la esquina de la batería y estrechando el costado del barco, de suerte que el cañón mas avanzado puede disparar en línea recta de la proa sobre la paralela de la quilla; haciéndose otro tanto para el fuego del cañón de popa.

Las esquinas de la batería son octogonales, de manera que el cañón que dispara a popa, pueda volver a su posición en la batería y dominar todo el ángulo y la línea de quilla.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Los cañones centrales de cada costado están dispuestos para disparar por andanadas y también para apoyar al fuego de los cañones extremos de un ángulo de veinte grados de la línea de la quilla. Esta poderosa acción del fuego que cubre todos los puntos del horizonte, es una circunstancia muy notable de su construcción y le proporciona un elemento muy eficaz para el combate, cuya importancia mal puede despreciarse.

El espacio entre la coraza interior y la exterior del barco esta dividido en pequeñas secciones herméticamente cerradas.

Los espacios ocupados por la máquina, calderas, pañoles y aparatos del timón, están todos acorazados, y el capitán tiene una torrecilla a prueba de bomba en comunicación con los ingenieros, pañoles y timoneles tanto por telégrafos, como por tubos acústicos.

Calcúlase que el barco tendrá una velocidad de 13 millas por hora. Reunióse mucha gente para ver la botadura al agua, distinguiéndose el almirante Goñi, y los capitanes Peña y Portillo, además de otros oficiales de la armada chilena, Mr. E. J. Reed, el mayor Moncrieff y un gran número de señoras y caballeros que toman interés en asuntos del mar. (*Mail* febrero 2)¹⁹⁴.

Días mas tarde, otra vez *El Comercio*, reproducía la noticia de Chile, que sigue:

"Crónica Exterior - Chile - El *Cochrane*

En nota de fecha 22 de enero último comunica nuestro Plenipotenciario en Inglaterra, que el día siguiente 23 del mismo será lanzado al agua nuestro blindado *Cochrane* y que se prosigue activamente la construcción de ese blindado y del *Valparaíso*"¹⁹⁵.

Quedaba, pues, impuesta la opinión pública peruana, el Gobierno y los marinos, de las características y poderío de los buques chilenos y, por ende, de la futura e inevitable pérdida de superioridad naval en cuanto se incorporasen a la escuadra de Chile. Para equilibrar dicha superioridad, en plazo corto, al Perú sólo le quedaba una opción: adquirir, ya construidos, buques mas poderosos. Otra noticia de *El Comercio* ampliaba la información sobre la construcción de los buques chilenos en Inglaterra, así como del viaje de la *Magallanes*:

"Santiago, mayo 13 de 1874

La *Magallanes*, según telegrama mandado de Buenos Aires por nuestro ministro con fecha 7 del presente, había llegado a Río de Janeiro. A juzgar por los días que ha empleado debe haber hecho su viaje a la vela.

A propósito de este buque y de los blindados en construcción dice lo siguiente una correspondencia que nuestro ministro en Londres, Sr. Blest Gana dirige al Gobierno: "El *Magallanes*. - El 13 del actual (abril) zarpó este Buque Aviso de Plymouth, después de haber tomado a su bordo las municiones de guerra que correspondían a su provisión. Del Támesis a este último puerto hizo el viaje a bordo del *Magallanes* el Inspector de máquinas Sr. Marazzi, y me ha pasado un informe acerca de la función de las máquinas de esa nave durante la travesía, en que se expresan los términos siguientes:

Me es satisfactorio decir a Ud. que durante la travesía tuvimos un día de mar gruesa, lo que me permite apreciar con mas seguridad el buen trabajo de las referidas

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

máquinas y formarse una idea fija sobre el consumo de combustible, pues con un andar de diez millas por hora consumieron sólo catorce toneladas de carbón por cada 24 horas, sin forzarlas, obligándolas a sólo ochenta revoluciones por minuto y cortando el vapor a medio curso en los cilindros.

Posteriormente he recibido del Comandante de la mencionada cañonera un telegrama fechado en Madera el 2 del actual, en que se anuncia haber llegado a esa isla sin novedad después de cinco días del viaje mas favorable...

Blindados

Con insistencia y continuidad he estado excitando por medio de comunicaciones directas a la compañía constructora a fin de que acelere en lo posible la obra de esas naves.

Por notas mías anteriores se halla Ud. impuesto de los pasos que a este propósito he dado, ofreciendo premios proporcionados a la anticipación de la entrega y participar de los mayores gastos que la pronta ejecución de los trabajos demandasen. Todas mis proposiciones y estímulos han sido ineficaces y han ido a estrellarse contra fuerza mayor. Los constructores me han significado que marchan en su tarea con la rapidez que les es posible, teniendo 280 hombres ocupados en el *Almirante Cochrane* y 170 en el *Valparaíso*, a bordo y fuera de los buques, pero trabajando para ellos.

La naturaleza de las obras no consienten aumento en el número de los trabajadores, y no hay medio ni de persuasión ni pecuniario que decida a éstos a prolongar su trabajo más allá de las horas que se les tiene designadas. Por otra parte, para izar y colocar las máquinas a bordo del *Almirante Cochrane* ha sido menester aguardar que les llegara el turno de usar las grúas del dique que existe en el puerto en que se construye, dique que pertenece a una empresa particular que por ninguna consideración ni ningún dinero consienten postergar en obsequio de un cliente, a los que ya tienen derechos adquiridos. La construcción prosigue sin embargo, con todo empeño, y yo no dejaré resorte por tocar para activar en lo posible su conclusión¹⁹⁶.

Las noticias en 1874 de Blest Gana sobre la aceleración de los trabajos en los astilleros, no eran novedad, pues como afirma Fuenzalida "en 1873, al enterarse del tratado de alianza militar secreto con Bolivia en febrero... el Gobierno chileno procuró acelerar en cuanto pudo la entrega de los blindados, dando orden de trabajar de día y de noche sin desmayar un instante, porque en cualquier momento podría sobrevenir un conflicto armado, para el cual la nación no estaba preparada. El peligro de que la alianza argentina-peruana-boliviana se llevara a efecto, movió al Presidente Errázuriz a ordenar que el *Cochrane* saliera tan pronto como su artillería estuviera lista sin esperar la colocación del forro de zinc y madera recomendado por el Ingeniero Reed¹⁹⁷. ¿No es este otro indicio de que Chile tuvo conocimiento del Tratado de 1873?

En efecto, el *Cochrane* llegó a Valparaíso el 26 de diciembre de 1874 al mando del capitán inglés Coneyin, sin el forro citado. Conviene aclarar sin embargo, que el referido forro, si bien importante, no era tan vital, pero si contribuía a evitar la corrosión del casco, más no las incrustaciones. Esto

lo aclara Oscar Parkes al señalar que, luego de emplearse diversos sistemas durante varios años, se había encontrado que asegurando un forro de madera de 3" a 4" al casco de hierro y un forro de zinc en la madera, se evitaba la corrosión, pero no las incrustaciones, debido a que el zinc se aferraba a la madera. Si se aferraba al hierro sería mejor, pues la acción galvánica produciría en el zinc una delgada capa grasosa que impediría las incrustaciones, pero asegurado el zinc a la madera, eso no ocurría¹⁹⁸. Así pues, el mencionado forro de zinc y madera que se instaló en los blindados chilenos no neutralizó las incrustaciones en el casco, y por ello se verá en otro Tomo, que durante la guerra su velocidad se vio afectada por las incrustaciones al casco.

El Ministro de Guerra y Marina, general Freire, al presentar su *Memo-ria a la Legislatura Ordinaria* en julio de 1874, la iniciaba expresando que, "la conveniencia de que la República tenga una marina de guerra respetable, es tan manifiesta y la experiencia la ha demostrado tan claramente en diversas ocasiones, que temería ofender vuestra ilustración y criterio, insistiendo en probároslo".

"En efecto, proseguía, basta hechar una mirada sobre nuestra carta Geográfica, para comprender, que con un litoral tan vasto, y teniendo en el mar inmensa riqueza con que la Providencia nos ha dotado, es indispensable poseer una Escuadra capaz de resguardar el uno y la otra de cualquier ataque como el que tuvo lugar en 1864, y en cuyo castigo tan gloriosa parte cupo a nuestros marinos". Al referirse a la escasez de oficiales Freire expresaba que era consecuencia, en parte, del "estado de desarme a que redujo la Escuadra el anterior Gobierno"... y por otra parte, y esta en mi concepto es la principal, porque:

"... siendo la marina una carrera facultativa, y considerada por consiguiente como de preferencia por todas las naciones marítimas, que en previsión sin duda de lo que en la actualidad pasa por la nuestra, le han concedido renta y preeminencias especiales, que compensan de algún modo las privaciones y penalidades porque tienen que pasar los que a ella se dedican. Por desgracia, hasta hace poco tiempo, y tal vez por no haberse palpado la conveniencia de que la Nación tenga una Escuadra, se ha mirado a la nuestra como innecesaria y hasta gravosa, y bajo tal impresión puede decirse en verdad, que se le ha hostilizado: creo pues llegado el caso, de que reconocidos los remarcables servicios que ha prestado desde la independencia hasta el día, se la haga la justicia a que es acreedora, y que no dudo sabréis vosotros otorgarle".

Concluía Freire, diciendo:

"... que se había abstenido de manifestar ciertas necesidades de gran urgencia para el buen servicio económico y militar de la marina, porque consecuente con las miras de S.E. el Presidente "no he consignado en el proyecto de presupuesto, las sumas que son necesarias para realizarlas, limitándome sólo a consignar aquellas que corresponden a necesidades que no se pueden aplazar... y que tengáis en consideración cuando se os presente los proyectos de ley que el Gobierno someterá a vuestra deliberación, que la Marina es un elemento indispensable en el orden y la paz de la República"¹⁹⁹.

Queda, pues, confirmado lo que anteriormente se dijo, de que en el proyecto de Presupuesto del Ramo de Marina para el Bienio de 1873 y de 1874, el ministro Freire no incluyó la partida para los blindados autorizada por el Congreso, y que fue este Poder del Estado quien lo hizo. Y ello se explica, porque desde 1872, y en particular desde la firma del Tratado de Alianza defensiva con Bolivia en febrero de 1873, y contrariamente a todo lo que debía haberse esperado, el Gobierno de Pardo había decidido no construir los blindados, aunque en el Acta de 24 de agosto de 1872 se hubiera asentado que eran indispensables. Nada dijo, pues, el Ministro Freire, de la Partida para construcción de blindados, aunque sólo fuese para reconocer el interés del Congreso; ni de las medidas para usarla; el tema, en todo caso, hacía rato había dejado de ser reservado. Nada dijo, igualmente, sobre las cañoneras en construcción, ni de la Escuadra de Evoluciones que estaba en plenos ejercicios. Resulta desconcertante, por lo menos, comparar las ampulosas frases de la *Memoria* que se han transcrito, con la realidad de los hechos. Se hablaba para la platea; no se hablaba con el corazón ni con la mente en el futuro del país cuyas riquezas e integridad territorial sabían estaban amenazadas.

Se ha visto, entonces, que en el Presupuesto del Bienio 1873 y 1874 para el Ramo de Marina, se consignó la Partida Nº 1330 por un monto de 4'000,000 para la construcción de blindados. El bienio, empero, terminó pero la Partida no se usó, pues no hubo la menor intención de hacerlo, como se comprueba por la ausencia total de instrucciones, fuesen para el comandante Carreño, que había quedado en Londres como Jefe de la Comisión de Construcción Naval, o para el propio Ministro de Hacienda para que negociara y llegara a un acuerdo con la Casa Dreyfus, o con cualquier otro canal financiero, interno o externo. Y esto se confirma, aún más, por el tenor de la resolución suprema del 10 de octubre de 1872, en la que se designó al capitán de navío don Alejandro G. Muñoz como "Jefe de la Comisión encargada de hacer construir en Inglaterra, dos cañoneras para el servicio del Estado"²⁰⁰, en reemplazo del titular Ferreyros.

Finalmente, en las instrucciones especiales²⁰¹ que se impartieron al comandante Muñoz, ninguna de ellas se refirieron al asunto de los blindados para el Perú, ni las hubo posteriormente. Por lo menos no existen en los repositorios que se han investigado. En consecuencia, dicho jefe no tomó iniciativa alguna, ni tenía porque tomarla, como pudo ser, por ejemplo, actualizar el proyecto de contrato por blindados que había avanzado Ferreyros, o bien indagar sobre blindados ya construidos, en venta. Sólo cumplió con informar sobre el avance en la construcción de los blindados chilenos. Así, con fecha 17 de julio de 1873, Muñoz daba cuenta al ministro Freire haber prevenido al "Cónsul de Hull a nombre de S.E., que pasara

un parte semanal sobre el estado de los buques de guerra que allí construye Chile; según debo presumir, decía, la legación está recibiendo esos partes que indudablemente los pasará al Gobierno por conducto del señor Ministro de Relaciones Exteriores. En cuanto me sea posible separarme de aquí, decía, haré otro viaje y tendré la honra de dar a Ud. un parte detallado de los progresos que hubiesen hecho²⁰². Haré otro viaje, decía Muñoz, esto es entre Londres y Hull, que desvirtúa por completo, como se ha visto, lo afirmado por Vegas, de que sólo bastaba andar unos cuantos pasos entre el dique de construcción de las cañoneras y aquel de construcción de los blindados, pero quizás aceptable para el caso de la *Magallanes*.

El siguiente informe de Muñoz, en enero de 1874, daba cuenta “que uno de los blindados de Chile será lanzado al agua en Hull el 5 del mes próximo y como su máquina y artillería están ya expeditas, dicho buque zarpará de Inglaterra en el mes de mayo de este año; sin esperar el otro que quedará listo cinco o seis meses después. Estos datos son exactos y para trasmitirlos ha tomado todos los informes necesarios”. Comunicaba, igualmente, por primera vez, acerca de la cañonera *Magallanes*, de la que decía ser un buque mixto de unas 700 toneladas, construida en Londres, “que después de estar terminada procedió a la prueba de su máquina, la que ha resultado defectuosa. Se repara activamente y el buque podrá salir para Chile dentro de dos meses a lo sumo”²⁰³.

El informe de Muñoz sobre los blindados, no resultó exacto, como se ha visto, rectificándolo con otro de febrero en el que decía, “el 23 del mes próximo pasado fue lanzado al agua en el puerto de Hull la blindada chilena *Almirante Cochrane*”. Con él remitía un recorte del periódico *Times*, que daba una descripción completa del buque, coincidente con otra previa que había tenido “el honor de hacer a su S.E. el Presidente”, además de que el artículo citado contenía “otros detalles interesantes que sería del agrado del Gobierno el conocerlos”²⁰⁴. Lamentablemente, no se han ubicado ni el recorte del *Times* ni la carta al Presidente.

En junio de 1874, consecuente con lo que diría posteriormente en su *Memoria de 1874*, como se ha visto, el ministro Freire al remitir al correspondiente de Hacienda, el proyecto de Presupuesto del Ramo de Marina para el Bienio de 1875 y 1876 mencionaba sólo un mayor importe de 372,567.80 soles con respecto al del bienio anterior, a pesar de las economías que decía, se habían introducido, excepto en aquellas partidas que son absolutamente necesarias, que no pueden ser suprimidas, pero al haber sido aumentadas, generan el mayor importe mencionado²⁰⁵.

Aunque la citada comunicación no consigna el monto total del Presupuesto del ramo de Marina, que en la Cámara de Diputados se había

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

aprobado por 4'626,003.50 soles, se deduce que en esta oportunidad el ministro Freire tampoco incluyó en su proyecto, el monto de 4'000,000 de soles para la construcción de los blindados.

Por la Cámara de Senadores no cejaba en su intención de facilitar el camino para que no se perdiera la superioridad marítima mediante la construcción de los blindados y, es así, como nuevamente, en otra sesión secreta en marzo de 1875 volvió a tratar del tema, según se aprecia del Acta siguiente:

“Congreso Extraordinario
Cámara de Senadores
Sesión secreta del 9 de marzo de 1875
Presidencia del Sr. Muñoz

Abierta la sesión, con 34 S.S. Senadores y la asistencia de los S.S. Ministros de la Guerra y de Relaciones Exteriores, fue leída y aprobada el acta última.
Orden del día.

Fue puesta en discusión la proposición de los S.S.G.M. La Fuente, Muñoz D.A. y Montero, para que se consigne en el Presupuesto actual la suma de 4'000,000 de soles, que se votaron en la anterior Legislatura, para la construcción de buques blindados.

S.E. el Presidente manifestó que se había invitado al Sr. Ministro de la Guerra, con el fin de saber el éxito de la autorización, que se había dado al Gobierno, para invertir la suma de 4'000,000, en la construcción de buques.

El Sr. Ministro de la Guerra, después de declarar la importancia de la expresada proposición dijo: que la carencia de fondos, había impedido al Gobierno contratar la construcción de los buques.

Tomaron la palabra en diverso sentido, los SS. Aranibar, La Fuente, García y García, Muñoz D.A. y el Sr. Ministro de la Guerra, Althaus D. E., Gómez Sánchez y Montero, fue declarado discutido el punto y procediéndose a votar, fue aprobada la proposición por unanimidad, cuyo tenor es el siguiente:

“Consígnese en el Presupuesto, que va a aprobar el actual Congreso, los expresados 4'000,000 para la construcción de buques de gran fuerza blindados”.

Se dio lectura al dictamen de la Comisión Diplomática, en el proyecto sobre tránsito de tropas desarmadas, por el territorio de la República, y al oficio del Sr. Ministro de R.E. con que fue enviado el proyecto. El Sr. Presidente manifestó que siendo distinto el dictamen de la Comisión con el proyecto del Gobierno, conforme al reglamento, debe ponerse en discusión este a no ser que el Sr. Ministro de Relaciones Exteriores aceptara el dictamen.

El Sr. Ministro aludido aceptó a nombre del Gobierno, el dictamen de la Comisión y en consecuencia fue puesto en debate.

El Sr. Torres discurrió extensamente sobre el asunto y terminó solicitando el aplazamiento de él.

Los SS. Aranibar, Benavides, La Fuente y Forero, apoyaron el pedido del Sr. Torres.

El Sr. Althaus D.E. interpeló al Sr. ministro de Relaciones Exteriores si estaba dispuesto a dar en público, como en secreto, explicaciones referentes al tránsito de las tropas bolivianas por la República.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

S.Sa. el Ministro contestó que en su oficio dirigido al Senado había ofrecido dar cuantas explicaciones fueran necesarias; pero que hallándose pendiente, el pedido de aplazamiento, no creía de su deber tomar parte en el debate.

Dado el punto por discutido se consultó el aplazamiento y fue aceptado por 20 votos contra 15.

En seguida se levantó la sesión²⁰⁶.

Como se podrá observar de lo breve del acto y del Acta, el Ministro de Guerra y Marina, Freire, sólo dijo que no hubo los fondos, pero no dio explicaciones sobre otras opciones, o los riesgos en que se incurría por perder la superioridad naval. Tampoco estuvo presente el Ministro de Hacienda, y la presencia del Ministro de Relaciones Exteriores, don A.V. de la Torre, no fue para explicar el entorno de la amenaza internacional. Así, pues, el tríptico de la defensa nacional, no estaba contribuyendo a la objetividad como debía tratarse esa situación. Casi dos meses antes de estas discusiones, el *Cochrane* llegaba a Chile, y de ello daba cuenta *La Patria* en la nota siguiente:

"Marina Chilena (correspondencia particular)

Valparaíso, diciembre 27 de 1874

Ayer ha fondeado en esta bahía el blindado chileno *Almirante Cochrane*. Es un coloso formidable que puede arrojar sus proyectiles en todas direcciones. Tiene seis cañones de a 300 libras y cada uno puede ser gobernado por sólo dos hombres.

La vista del blindado es majestuosa y de una arquitectura naval hasta hoy desconocida. Los cañones del blindado giran sobre rieles con gran rapidez para operar con ellos sobre popa, proa o costado de una nave enemiga, o si se quiere pueden operar a la vez en todas direcciones. El orgullo nacional chileno está satisfecho con este gran esfuerzo que ha recibido su escuadra antes poco respetable por la escasez de naves poderosas.

Se dice que en dos o tres meses más el *Almirante Cochrane* y dos o tres buques de guerra de la escuadra nacional harán una excursión o viaje en toda la costa del Pacífico tocando en el Callao, Guayaquil y Panamá. Es un hecho que la Compañía de Vapores Chilenos extenderá su línea al otro lado del Estrecho hasta Buenos Aires.

El primer vapor hará su viaje entre dos o tres meses desde la fecha. De modo que a los chilenos ya no les basta las aguas del Pacífico para su comercio y actividad quieren que su bandera flote también a las brisas del Atlántico²⁰⁷.

El tema de los blindados peruanos, no se volvió a tratar en el nivel político hasta el 19 de mayo de 1875, con ocasión del Proyecto de Presupuesto para el Bienio de 1875 y 1876. Nuevamente, el Senado tomó la iniciativa, como se desprende de la comunicación Reservada a la Presidencia de la Cámara de Diputados, redactada en los términos siguientes:

"Presentada una Proposición por los Senadores La Fuente, Muñoz (D. Alejandro) y Montero, referente a que se consignen en el Presupuesto gral. de la República los cuatro millones de soles acordados por el Congreso para construcción de buques blindados, la Cámara de Senadores la ha aprobado en los términos siguientes:

"Consignar en el presupuesto gral. de la República los expresados cuatro millones de soles para la construcción de buques blindados.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Lo que tengo la honra de transcribir a VE para su revisión por la Hble. Cámara de Diputados. Dios gde. a VE - MUÑOZ. La Proposición fue tramitada el 5 de junio de 1875 a la Comisión de Hacienda²⁰⁸.

La Cámara de Diputados, en su sesión del miércoles 21 de abril, había acordado la no insistencia a las modificaciones que había introducido el Senado al proyecto venido de la Colegisladora. En lo que concierne al Pliego de Guerra y Marina, la modificación había consistido, en primer término, en un reordenamiento de las partidas dentro de los nuevos conceptos de ordinaria o permanente, y extraordinaria o transitorias, de conformidad con la ley del 16 de setiembre de 1874, que le diera una nueva estructura al presupuesto y, en segundo término, en un aumento en los egresos del orden de 221,874.90 soles al año. Los pliegos leídos fueron:

Ramo de Guerra	10'026,386.86	soles
Ramo de Marina	4'628,003.50	soles
Total	14'654,390.36	soles

monto muy parecido al enviado por el Ejecutivo, en cuanto a las cantidades. Fue aprobado en la sesión del viernes 23 de abril²⁰⁹.

Por el monto aprobado, se puede apreciar que no estaban incluidos los 4'000,000.00 de soles que el Senado, acordase después autorizar al Ejecutivo.

Posteriormente, la Cámara de Diputados aprobó el Presupuesto General de la República ascendente a 74'377,380.98 soles, importando el Pliego Nº 5 para el Ministerio de Guerra y Marina, la suma de 14'811,623.66 soles²¹⁰ que representa el 19.9% del total. Había pues, con el del Bienio de 1873 y 1874, prácticamente una diferencia de 4'000,000 que correspondían, precisamente, a la partida para construcción de buques en el Ramo de Marina. Reconsiderando, entonces, la repartición por la economía citada, el Pliego Nº 5 se redujo al 17.9% del nacional, el del Ramo de Marina pasó a ser el 35.2% del Pliego Nº 5 y el 6.3% del Nacional. A esta altura del análisis, se puede ya establecer cual fue la evolución de los presupuestos para las fuerzas armadas, y específicamente para la marina de guerra, en comparación con el presupuesto total de la República, entre 1868 y 1876, según cuadro que sigue.

Como se puede apreciar, el pliego del Ramo de Marina, en promedio, en todo el período, fue de 6.3% del total nacional y el 32.8% del Pliego Nº 5 del Ministerio de Guerra y Marina, descontando los 4 millones de soles consignados en el Presupuesto del bienio 1873/1874 para blindados pues no hubo intención alguna de usarlos, además que como presupuesto sólo significaba un tope al gasto, mas no una obligación de efectuarlo y si se podía evitar el gasto mejor, lo único que en este caso el ahorro fue de consecuencias catastróficas. Las cifras entre paréntesis corresponden a la reducción de los 4 millones.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

PRESUPUESTO POR BIENIOS	1869	1871	1873	1875
	1870	1872	1874	1876
Total Nacional (millones de soles)	61.9	58.9	80.5 (76.5)	74.4
Pliego Nº 5 Guerra y Marina				
Total (millones de soles)	10.9	11.5	18.9 (14.9)	14.8
% Respecto al Nacional	17.6	19.5	23.5 (19.4)	19.9
Ramo de Marina				
Total (millones de soles)	4.0	4.0	8.3 (4.3)	4.6
% respecto al Pliego Nº 5	36.6	34.8	43.9 (28.9)	31.1
% respecto al Nacional	6.5	6.8	10.3 (5.6)	6.2

Que la partida de 4'000,000 de soles consignada en el Presupuesto para el Bienio de 1873 y 1874 no se usó, lo demostró el Ministro de Hacienda, don J.I. Elguera, al presentar su *Memoria al Congreso de 1876*, el 28 de julio de ese año. En ella, al referirse a la liquidación del Presupuesto General de la República para dicho bienio, expresaba que se había realizado una economía real, comprobada, entre lo presupuestado y lo desembolsado, que ascendía a 12'473,601.45 soles y que, entre las principales partidas que había contribuido a esa economía, estaban dos del Pliego Nº 5 correspondiente al Ministerio de Guerra y Marina²¹¹, como sigue:

Al Ministerio de Guerra y Marina imputable		
a la suspensión de compra de material de marina:	4'000,000	soles
A economía en los Ramos de Guerra y Marina	2'660,515.05	soles
Total	6'660,515.05	soles

Como se puede apreciar, de la economía total mencionada, el 53.3% se hizo en este Ministerio, y sólo los 4 millones significaron el 32% de ella, que al final vendría a resultar una minucia comparada con lo que se gastaría y perdería pocos años después, en la guerra.

El Ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freire, en su última *Memoria del Ramo de Marina* correspondiente al Gobierno de don Manuel Pardo, que presentase a la Legislatura Ordinaria de 1876, con fecha 28 de julio de este año, decía entre otras cosas:

“... a las acciones para quebrar la paz pública y el orden, pero que el Gobierno encontró siempre lista a la marina... jefes, oficiales y marineros, han manifestado una voluntad inquebrantable para el cumplimiento de sus deberes; y esto, en circunstancias harto difíciles, pues en muchas ocasiones se ha encontrado la escuadra insoluta hasta de nueve meses y casi desnuda. La situación del Tesoro Nacional, muy tirante en 1872 era en 1875 y lo es en este año, lo más difícil que se haya presentado en el Perú desde su emancipación”²¹².

La transcripción de este párrafo indica, pues, que en el período que terminaba, el bienestar y seguridad nacional se habían deteriora-

do, lo que pondría en tela de juicio si fue, o no, un buen Gobierno el del señor Pardo.

Pero, ¿justificaba esa última declaración que en los cuatro años transcurridos no se hubiera llevado a cabo la decisión de aumentar la fuerza naval, tomada en agosto de 1872, y cuyos fondos fueron provistos en el presupuesto para el Bienio de 1873 y 1874? Parecería que sí, pero en el fondo, aunque algo se ha aclarado en torno a este tema, el país sigue sin conocer las verdaderas razones. Unos dicen que el mantenimiento de la paz interna demandó gastos extraordinarios, y que de no haberse incurrido en ellos, pues se habrían destinado a la construcción de los blindados. Sin embargo, los hechos indican que aún antes de que se iniciaran las convulsiones internas, que fueron numerosas, ya el gobierno había decidido ser el apóstol de la paz interamericana a cualquier precio y, ¡vaya el precio que se pagó! pero sin lograrla, en el Pacífico al menos. Otros autores dicen que la crisis financiera y fiscal era de tal magnitud que no había como reunir cuatro millones. Frente a eso, se dice que se pudieron analizar otras opciones por esa cantidad, como suprimir la construcción de nuevos ferrocarriles en un monto equivalente, etc.

De las Actas transcritas, tanto de las que se han obtenido del Consejo de Ministros como del Senado, se aprecia que los diversos ministros de Hacienda nunca aportaron opciones. En fin, se puede especular bastante sobre los hechos mostrados, pero lo concreto es que faltó realismo ante la amenaza externa, detectada e identificada desde el inicio del período. Se podrá entender mejor, al analizar la evolución de las situaciones: económica desarrollada por el doctor Palacios y externa desarrollada por el doctor Cayo en el volumen 1, junto con la reseñada en la totalidad del presente análisis. Sólo el Senado, integrado con hombres realistas, entre los que se encontraba Montero y quizás el verdadero propulsor de las proposiciones, tuvo la visión del largo plazo, e insistió hasta el último momento del Gobierno de Pardo, para que se incluyese en el Presupuesto para el Bienio de 1875 y 1876, los fondos necesarios para los blindados, aunque en esta oportunidad no lo lograra. La superioridad marítima del Perú se perdió, materialmente, a fines de 1874 cuando el *Almirante Cochrane* se incorpora a la escuadra chilena, y así sigue hasta el momento de escribirse estas páginas.

En el curso de este análisis se habrá podido apreciar que en ciertos momentos se habla de superioridad naval y en otros de superioridad marítima. Con la adquisición de sus blindados, Chile alcanzó la primera. En cuanto a la segunda, también la logró al incorporar a su inventario, un elemento importante, como es la flota mercante. En efecto, como reseña Fuenzalida, en los primeros años de la administración Errázuriz, se cons-

tituyó la sociedad anónima Compañía Sudamericana de Vapores, fusión sucesiva de algunas pequeñas entidades privadas. El 1º de enero de 1873, esta compañía tenía al servicio siete vapores con 2423 toneladas y en construcción otros cinco: *Rimac*, *Itata*, *Loa*, *Lontue* y *Angamos* con 6923 toneladas. La Compañía Inglesa, continua Fuenzalida, viendo que podía ser superada en el Pacífico por la chilena, apeló a la guerra de fletes a fin de ahogar a su rival. Pero el Gobierno acudió en ayuda de la nacional, concediéndole una subvención anual de 100,000 pesos, en cambio de ciertas obligaciones para con el Estado, entre ellas, la de poner sus buques a disposición del Gobierno, en caso de guerra externa. Sin embargo, la lucha entre compañías, a pesar de la ayuda estatal, se inclinaba hacia la inglesa y en 1877 la Sudamericana de Vapores se vio obligada a venderle a su rival los vapores *Angamos* y *Lontue* y suspender la carrera a Panamá²¹³. El Perú, en cambio, no logró conformar una compañía naviera de buques a vapor, de esa magnitud, ni del Estado, ni privada. Como se verá en el Tomo XI la casi totalidad de los vapores chilenos antes mencionados, fueron de gran utilidad en la guerra de 1879.

2. ASPECTOS ECONOMICOS

En las páginas anteriores se ha visto que, por causa de la revolución de los hermanos Gutiérrez, el Congreso reunido en Legislatura Ordinaria en julio de 1872, no pudo escuchar las Memorias de los señores ministros salientes, para informarse de la situación del país. El detalle de toda la situación financiera, fiscal, el problema del guano y salitre, las obras públicas etc., puede leerse en el volumen 1 en la parte desarrollada por el Dr. Raúl Palacios R.

No obstante lo anterior, en esta parte algo se dirá en forma muy sumaria sobre este tema que, como se ha visto, fue el argumento empleado para no construir los blindados.

Para ilustrar al Congreso, en particular de los aspectos fiscales y financieros, el Presidente Pardo acude al Congreso el 21 de setiembre de 1872. El Presidente tuvo interés especial en exponer ante este Poder del Estado dicha situación cada vez que iniciaba un período legislativo, fuese ordinario o extraordinario. Así, pues concurrió a cuatro legislaturas Extraordinarias, y a tres Ordinarias. En todas trató de dicha situación.

En la primera vez, decía a las Cámaras, que "el guano del Perú está totalmente afecto al servicio de la deuda externa y demás créditos que gravan sobre él y absorbido por esas obligaciones"²¹⁴. Manifestó, también, que el presupuesto para el gasto interior ordinario del año 1871, presentado al

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Congreso, había sido de 21'375,000 soles, pero que la contabilidad de lo gastado ascendía a 17'129,000 soles. Si el gasto interno durante 1872 se ceñía a 17'100,000, siempre se produciría un déficit del orden de los 8'500,000 en el caso de que los ingresos internos alcanzasen el nivel de 1871, esto es 8'600,000 soles. A ese déficit había que agregar otras obligaciones internas ya contraídas por un monto de 7'358,000 soles, lo cual llevaba a una obligación total interna en 1872, o de corto plazo, del orden de los 15'858,000 soles.

Refiriéndose al empréstito de 1872 por £ 15'000,000 autorizado por el Congreso para ferrocarriles y obras públicas, demostraba Pardo que el producto total aproximado de él, en soles, sería de 48'841,643.83 frente a compromisos de nuevas obras públicas autorizadas y otras en ejecución, del orden 80'121,000 soles, es decir, que se estimaba un déficit de financiamiento aproximado de 31'280,000 soles. Tratando de ser objetivo, se puede resumir las obligaciones como sigue:

Déficit fiscal para el servicio ordinario (año 1872)	15'858,000	soles
Déficit financiero para inversiones	31'280,000	soles
Déficit total	47'138,000	soles

Se debe anotar, sin embargo, que los 31 millones para obras públicas no tenían porque desembolsarse en 1872, por ser una inversión de mediano plazo. Pero bien vale la pena resaltar, que tanto durante el período de Balta como de Pardo, en ninguno de los numerosos empréstitos que se hicieron, se logró incluir los 4 millones para los blindados. Manifestaba Pardo, que su exposición no era para lamentar, sino para remediar, por lo que tocaba a su Gobierno tomar la iniciativa, y para ese objeto, propuso una serie de medidas, entre las cuales estuvieron la eliminación del déficit interno y la creación de recursos para liberarse del producto del guano. Como siempre ocurre, después del despilfarro de los recursos del Estado, esta solución implicaba incrementar impuestos directos e indirectos, mas otras medidas de descentralización del gasto local. En lo que se refiere a los tributos directos, decía Pardo, se elevarían el de "contribución de predios rústicos y urbanos, industrial y de patentes". En lo que toca a los indirectos, serían a la exportación del salitre y el incremento del arancel de Aduana. Respecto al salitre, hacia notar "el monopolio que el Perú ejerce en el mundo, en la producción de los nitratos de Tarapacá".

Pues bien, las leyes para llevar a cabo todas estas medidas o la mayor parte de ellas, se promulgaron, pero no lograron resolver en esos cuatro años, la situación tan crítica en que se había recibido la situación financiera y fiscal. Así, en 1873, para hacer frente a la situación del gasto interno, el Gobierno hubo de recurrir a la emisión de Bonos de Tesorería por 6'000,000 de soles y a un empréstito bancario en 1875 por 18'000,000 de soles.

Según se ve en la parte desarrollada por el doctor Palacios, la exportación de guano iba en disminución, entre otras causas, por la competencia del salitre producido en la provincia litoral de Tarapacá. Pero la competencia no sólo era del producto en sí, sino también del sector que producían ambos fertilizantes. Así, el guano era de producción estatal y el salitre, de producción privada. La combinación de factores como, baja del precio y del tonelaje exportado del guano, la creciente demanda del salitre y sus buenos precios, la angustia del Tesoro Público por las rentas, etc., llevaron primero a la creación del Estanco del Salitre y, después, a la expropiación de las salitreras. Para esto último, el Gobierno solicitó de algunos bancos un empréstito, quienes llevaron a cabo la explotación por intermedio de una empresa privada creada por ellos mismos.

En el interim, a raíz de los resultados de la medición de las guaneras en el sur del país, se produjo en Londres una alza de los bonos peruanos.

Desgraciadamente, a ese mismo centro financiero también llegó la noticia de un motín producido en el verano de 1874, en el cuartel San Francisco, según relata *El Comercio* en su edición de 1º de abril de ese año. El hecho fue presentado por los medios de comunicación en forma exagerada, pero ello bastó para neutralizar el optimismo generado por la medición citada, y las cotizaciones regresaron a lo que habían sido antes, pues los negociadores y público en general, creyeron que el motín era una seria conspiración que podía desquiciar el orden constitucional.

La medición, en efecto, había sido realizada por dos comisiones designadas por el Supremo Gobierno, que concordaron en sus resultados pero ligeramente inferiores a los obtenidos por la tercera comisión, nombrada por el Almirantazgo inglés. Así, *El Comercio* en su edición del 13 de abril de 1874, daba cuenta que esta última estimaba la existencia de 7'888,500 metros cúbicos, en tanto que las peruanas era de 7'500,000.

Según los ingenieros ingleses Therry y Hindle, los siete depósitos eran los siguientes: Chipana 89,00; Guanillos 700,000; Punta de Lobos 1'610, 000; Pabellón de Pica 5'000,000; Chanabaya 150,000; Patache 125,000 y Patillos 15,000. El análisis químico de estos depósitos arrojaba una calidad de guano superior al de las islas Chincha, Guañape y otros puntos. Una de las comisiones del Gobierno, estuvo presidida por el capitán de fragata Guillermo Black, con la participación del *Mayro*. Según da cuenta *El Comercio* en su edición del 7 de mayo de ese año, el almirante Lord Cochrane, jefe de los buques ingleses en estación en el Pacífico, y el señor Jerninghan, representante diplomático de la Gran Bretaña en el Perú, solicitaban al Gobierno peruano, el permiso respectivo para que el buque *Petrell*, que había participado en la medición de las guaneras del sur, hiciera lo propio

en los depósitos del norte, islas Macabí, Guañape, y otros puntos. No hay noticias sobre la realización de tal evento y sus resultados.

En su último Mensaje al Congreso, reunido el 28 de julio de 1876, Pardo manifestaba entre otras cosas lo siguiente:

"La múltiple y común tarea en estos cuatro años, ha consistido en evitar o atenuar las consecuencias de aquella situación; en preparar en la opinión y en los hechos los elementos necesarios para salvarla, y en sostener la marcha del país mientras esos elementos se organizaban ... Nuestra vida fiscal, económica y mercantil descansaba, desde hace largo tiempo, en los productos del guano. La administración hacía con ellos los gastos públicos, y el comercio el pago al extranjero de los consumos nacionales. Absorbidos esos productos en el exterior por las obligaciones que sobre ellos se contrajo, el Gobierno quedó privado de recursos y el comercio de retornos, lo que debía traer por consecuencia un entorpecimiento grave en la marcha administrativa, y un conflicto más grave aún en el comercio y en la economía general del país. Era pues, preciso, por estas condiciones especiales, no solamente crear recursos para el fisco, sino crear retornos para el extranjero (es decir balanza comercial positiva). Creo poder aseguraros que después de grandes dolores y sacrificios que el Gobierno ha procurado atenuar hasta donde ha sido posible, y que el país ha soportado con firmeza, uno y otro marchan hoy de consuno rápidamente a completar esta evolución salvadora. No podía llegarse a este punto sin grandes dificultades, esfuerzos y sacrificios"²¹⁵.

Años más tarde, Revoredo comentaría que las medidas que adoptó Pardo "permitieron seguir impulsando el programa de ferrocarriles. Los empréstitos sólo se pedían para ferrocarriles, paralizarlos significaba perder ingentes sumas ya invertidas y despedir a 20,000 obreros"²¹⁶.

Esto último también lo había manifestado Pardo en su mensaje a la Legislatura Extraordinaria de 28 de abril de 1873, diciendo que el despido de esos 20,000 obreros por paralizar las obras de ferrocarriles, comprometía el orden público²¹⁷. Aun cuando Revoredo afirmase que "no puede decirse con exactitud que los gobernantes de 1873 descuidaron la defensa naval, lo que en verdad sucedió fue que el Gobierno inaugurado el 2 de agosto de 1872, se halló frente a la más grave crisis fiscal y económica de nuestra historia"²¹⁸, este pretexto no se puede aceptar pues la amenaza chilena era ya mas patente, y frente a ella siguieron emprendiéndose nuevos proyectos ferrocarrileros. En su descargo, sólo hay un mayor gasto en mantener el orden interno durante su período, alterado por los propios peruanos, con o sin ayuda externa. Nuevamente, Revoredo señalaría que todo lo ocurrido en esa década de 1870 enseñaba una lección: "la conveniencia de que antes de cualquier otra inversión extraordinaria, tenga prelación la inversión que viene a ser la garantía de todas las demás, la inversión en defensa nacional"²¹⁹.

Conviene aclarar que de aquellos 20,000 obreros la gran mayoría eran chilenos traídos por los contratistas ferrocarrileros y otros, y que resulta-

ban ser no muy santos, como se desprende de algunos informes, y de los comentarios periodísticos que anteriormente se han transcrito. Así, pues, en cierta forma se defendía la estabilidad laboral de chilenos inmigrantes.

3. ASPECTOS SOCIALES

Aun cuando faltan unos pocos años para la guerra, es conveniente ir configurando la situación social, muy relacionada con la economía, aspectos ambos que no serían muy diferentes en 1879, que lo que aquí se presenta.

3.1. COSTO DE VIDA Y CARESTIA ALIMENTARIA

En adición a lo reseñado por el doctor Palacios en el presente Tomo, cabe señalar que durante la década de 1870, se dio un aumento constante del costo de vida, es decir, inflación, con el efecto neto conocido en la reducción de la capacidad adquisitiva de la población, para cubrir sus necesidades mínimas diarias de alimentación, hecho que se agudizó a partir de 1872.

Por otro lado, no sólo era el asunto de la inflación, sino también la creciente carestía de víveres que entraba a un período de verdadera recrudencia. Esta situación mereció un extenso artículo en el periódico de oposición, *La Patria*, que en su edición del 7 de marzo de 1873, presentó objetivamente algunos hechos.

Entre otras cosas, el artículo decía que “el precio de los principales artículos de subsistencia ha aumentado casi en una tercera parte y aún en la mitad de su anterior cuantía ... que bajo el punto de vista de la carestía de la subsistencia Lima ha dejado atrás a Londres, a New York y a La Habana misma”. Aunque no se dispone de cifras, esta cita no puede haber estado muy alejada de la realidad. La situación era, pues, tirante, al punto que no bastaba el alza de los salarios como tranquilizante. La producción y el consumo, decía “es como el péndulo de un reloj en movimiento. No es posible que él oscile de un lado sin oscilar proporcionalmente del otro... el desequilibrio en que hoy vivimos puede llevar a la paralización”.

Permite comprobar, también, como las leyes de la economía de ese entonces, son las mismas de ahora, excepto que han cambiado las interpretaciones, las magnitudes y los protagonistas. El efecto en la población es, sin embargo, el mismo: malestar en lugar de bienestar, y todo ello prácticamente en víspera de la guerra.

Es interesante transcribir algunos párrafos de ese artículo, en cuanto a la competitividad en exportación. Así, decía:

“Creciendo la carestía de la subsistencia, en igual proporción tiene que aumentar también el precio de los salarios y como la parte mas retributiva de nuestra producción

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

viene de fuera por lo que exportamos, puede llegar un día en que nuestra producción sea tan cara que nos sea imposible sostener la competencia”.

Mas adelante, seguía,

“que el fenómeno de la carestía no se limita sólo a esta ciudad y a las vecinas del Callao y Chorrillos (nótese la importancia de Chorrillos), sino que es general en todas las poblaciones a lo largo de nuestra costa comprendiendo precisamente nuestra zona industrial y de producción agrícola más activas”.

En concepto del autor del artículo, la corrección debía provenir del sector privado, y así mencionaba:

“El primer paso de salud para el efecto, debe consistir en la absoluta prescindencia de la autoridad del Estado. Mientras todas las sociedades que se han formado en la escuela del tutelaje autoritario, y particularmente la nuestra; mientras continuemos esperándolo todo del Gobierno; mientras vivamos exigiéndole lo que él no puede ni debe darnos, a saber: riqueza, trabajo, crédito, instrucción, abundancia, baratura, religión, moralidad, etc.; mientras lo esperamos todo de él reputándole una segunda providencia, estaremos condenados a permanecer como enclavados en una de las dos situaciones extremas de este dilema: o la del vasallaje absoluto, puesto que esperándolo todo de la autoridad y éste necesariamente ha debido resumirlo todo, o en la de una total incapacidad para la obediencia, ya que exigiendo tantas cosas del Gobierno, sólo obtendremos lo poco que él puede darnos racionalmente. Preciso es, por tanto, salir de esos dos extremos, depurar nuestras ideas, estudiar el verdadero alcance de las facultades del Estado, del individuo y la sociedad, y sin perjuicio de recabar del primero lo que el (Estado) nos debe: seguridad, justicia, vigilancia y fomento de ciertos intereses generales, atenernos para todo lo demás a nuestros propios esfuerzos y a nuestra propia iniciativa”.

Nótese que la seguridad fue considerada siempre una obligación del Estado. Claro está, que se demandaba una participación intensa del sector privado, aunque podría considerarse que, en momentos, rayaba en el liberalismo extremo. Pero no es la ocasión de discutirlo. Refiriéndose al tema del abastecimientos, decía que:

“las circunstancias de recibir de afuera casi todos los artículos que proveen a nuestra subsistencia alimenticia sería explicable si aquí mismo, en torno a las ciudades azotadas por la carestía no poseyésemos, como poseemos, los elementos a propósito para crear una agricultura que provea, con satisfactorias condiciones a las necesidades de nuestra alimentación. Y esto no es sólo una posibilidad: es al mismo tiempo una necesidad urgente para el día de hoy y una previsión para lo porvenir. Sin incurrir en el vicioso extremo de quererlo producir todo, ningún país puede ni debe resignarse a depender de nadie sino únicamente de si mismo, en todo lo referente a la alimentación de sus poblaciones. ¿Cual sería la suerte que corrieran las del litoral peruano en el caso cualquier día de estos factible de un bloqueo? Plantear, pues, en torno a los principales centros de la población del litoral un sistema de agricultura intensiva cuyos productos basten a las necesidades de nuestra alimentación, es lo primero que sin más pérdida de tiempo deben acceder las gentes de empresa y fomentar las gentes de capital. Producir sólo para exportar, es un pésimo sistema en materia de agricultura - producir para consumir y exportar es lo que aconseja la verdadera economía de esa industria”.

Se aprecia, pues de lo anterior, que en cuanto a alimentación, el país presentaba una estructura débil y vulnerable para el caso de una guerra, que al ser importador en grande medida, imponía más énfasis en un poder naval adecuado para garantizar su llegada al litoral.

3.2. POBLACION

El Presidente Pardo mandó realizar, en el último semestre de su gobierno, en 1876, un censo general de población, que lo comenta el doctor R. Palacios en su reciente obra, *El Perú Republicano y Moderno 1868-1968*. Dé ella se toman varios datos sobre este tema. Así, el censo arrojó una población de 2'869,106 habitantes, excluyendo la población selvática. Comparada con los 2'387,916 censados en 1862, se tiene un incremento de 481,190 o sea una anual tasa de crecimiento promedio de 1.44%.

La población de Lima era de 100,156 habitantes, y la del Callao de 33,638 que venía a representar un núcleo de población de casi 5% del total nacional. En Lima, el 40% de la población era analfabeta y, si se tiene en cuenta que el 59% era mayor de 21 años, y si se considera también una distribución similar en el Callao, se podría estimar que un 30% de dicho núcleo de población, unas 40,000 personas (1.5% del total nacional), tenían acceso a la prensa escrita y, por lo tanto, a la presión psicológica diaria sobre tal o cual tema, que a su vez era transmitido oralmente a otros sectores de la población, que ya como grupo de presión influía en las decisiones políticas y, por ello, quizás cabría aceptar la mención historiográfica de los cambios rápidos y drásticos en el comportamiento y sentimientos de la población del núcleo Lima/Callao, que se generalizaba como si fuera de todo el país, pasando del odio al aprecio, y viceversa. No hay que olvidar que el enlace telegráfico era incipiente, y las vías de comunicación transversales casi inexistentes.

El censo indicaba, también, que los departamentos con litoral albergaban a 1'196,906 habitantes, o sea el 42% del total nacional, que se distribuía como sigue:

		Respecto a la población en el litoral	Respecto al nacional
En el litoral Norte	654,519	55%	23%
En Lima/Callao	260,292	21%	9%
En Litoral Sur	282,095	24%	10%

Esta distribución contrasta con una afirmación que se hace en otra parte de este Tomo, sobre los desplazamientos preferenciales de la Escuadra y por otros sucesos de la vida nacional, con marcada tendencia hacia el sur, en donde a pesar de representar casi la mitad de la población que

en el norte, parece que políticamente tenía mas gravitación en el acontecer nacional, pues con excepción de las islas Chincha y unas cuantas guaneras más, y el salitre de Tarapacá, no representaba el mismo potencial agrícola y guanero que el norte.

Los departamentos con mayor población eran Ancash con 10.5% y Lima/Callao con 9.6%, Cuzco con 9% y Puno con 9.6%. La distribución por las clásicas regiones naturales era: Costa 46%, Sierra 50%, Selva 4%, de donde se puede observar que, teóricamente al menos, el 46% de la población gozaba de los beneficios que en esa época ofrecía la vía marítima, aunque en esos departamentos con litoral, la población rural alcanzaba los 883,325 habitantes, o sea el 41% del total nacional. Caso particular ofrecía Lima/Callao, en donde el 87% era población rural. En el Callao, el 9% o sea 3,055 personas estaban ligadas a trabajos portuarios.

El censo ocupacional indicaba que habían 48 actividades laborales con un total de 45,340 empleados y 69,121 sin profesión. De los primeros, 3,813 eran militares de profesión.

Después de 1872, refiere Palacios, la creciente desocupación alcanzó niveles preocupantes. La discontinuidad de muchas obras públicas y, primordialmente, la competencia de los productos importados, actuaron como factores decisivos. En el caso del incipiente sector industrial, el panorama se mostró sombrío e incierto. Debido a esa desleal competencia, dicho rubro apenas ofertó trabajo a un porcentaje aproximado de 0.05% de la población total censada en 1876 para Lima/Callao, es decir, algo así como 6,857 personas.

3.3. EDUCACION

Segun el censo de 1876, casi el 85% de la población total era analfabeta. Al asumir Pardo la Presidencia, la educación se hallaba en una situación por demás crítica y sujeta a las estrecheces de recursos que para su sostenimiento disponía el empobrecido Erario Nacional. La instrucción primaria, como la superior y la media, se resentían de la falta de contenido y método, sobre de todo de personal idóneo, para lo cual y para crear futuras generaciones de profesores, Pardo trajo extranjeros contratados. En especial, Pardo apoyó la educación técnica. Los reglamentos que expidió en su período, al final dieron estabilidad, sosiego e independencia a la enseñanza universitaria. Respecto a la educación naval, se la trata en otro capítulo de este Tomo. De todas maneras, los esfuerzos de educación, que siempre son de mediano y largo plazo, se vieron truncados por la guerra de 1879. Cabe mencionar que los tres primeros volúmenes de la obra de don Antonio Raimondi *El Perú*, fueron sucesivamente publicados en los años 1874, 1876 y 1879, por un arreglo especial del Gobierno.

4. ASPECTOS DE LA SITUACION EXTERNA

Al desarrollar los aspectos de este orden en el período de Balta, se llamó la atención a la conveniencia de tratar en esa parte, la expedición del general Quevedo, pues se incuba y materializa, precisamente, en un momento de nuestra historia que coincide con el último mes del Gobierno de aquel, la revolución de los Gutiérrez, el gobierno provisional de Herencia Zevallos y con la asunción a la Presidencia del Perú, de don Manuel Pardo.

Así, cuando el 2 de agosto de 1872 se instala el primer gobierno civil de la historia republicana, tiene que afrontar en el primer mes tres cuestiones vitales para la seguridad nacional. Una, el resultado negativo de la Comisión Ferreyros para contratar en Inglaterra la construcción de blindados, lo cual se acaba de analizar *in extenso* en páginas anteriores de este capítulo. Otra, es la crisis fiscal en que recibe el país, cuyo análisis en detalle lo desarrolla el doctor Palacios en el volumen 1, con algunos otros agregados que se acaban de presentar. Finalmente, están las implicancias de la expedición Quevedo, ya descritas, la incertidumbre en el desenlace de las negociaciones de límites entre Bolivia y Chile, y entre este país y la Argentina. Todas esas relaciones las analiza en el volumen 1, el doctor Cayo, aunque aquí se harán algunas otras precisiones, para tratar de aclarar como se manejó el problema de la seguridad nacional durante el período Pardo.

El tema de los blindados llevó a una interpelación del Senado, a los flamantes ministros de Guerra y Marina, general J. Medina, de Hacienda y Comercio, don J. M. de la Jara y de Relaciones Exteriores, don J. de la Riva Agüero. A continuación de esa sesión, se reunió el Consejo de Ministros para considerar la respuesta que debía cursar al Senado. Las actas de ambas sesiones consignan las intervenciones de los diversos personajes. El ministro Riva Agüero, dijo en el Senado "que al presente nada hacía temer un rompimiento con la República de Chile, porque las relaciones entre ambos países, eran cordiales; mas si la cuestión de Mejillones se presentaba con un carácter grave, no lo era por el momento, razón por la que no creía urgente la construcción de los buques". El ministro Riva Agüero ciertamente, no tenía en cuenta el tiempo que tomaba, y toma, el proceso de construcción de un buque de guerra, restando importancia al retraso de medio año que ya teníamos con respecto a los encargados por Chile y, más que nada, restando importancia al mantenimiento de la superioridad marítima que ya se veía perder, pero sobre la que se especuló mucho, como se verá más adelante. En la sesión del Consejo, el citado ministro volvió a manifestar que "las relaciones que existen entre nuestro Gobierno y el de Chile son muy cordiales y no hay temor fundado de que puedan alterarse... que

no obstante creía conveniente tomar medidas para estar preparado en emergencia que pudiera resultar en vista de la actitud que toma Chile y que opinaba porque se informara en ese sentido". En los tres días transcurridos, la apreciación del ministro ya no era tan clara, y parecía ser algo vacilante. Aunque no especificó cuales serían esas medidas, era obvio que se referían a la construcción de blindados, pues sobre ello habían versado las interrogantes del Senado.

El 28 de agosto, un día después de la reunión del Gabinete, el ministro Riva Agüero oficiaba al representante del Perú en Chile, don Ignacio Noboa, en los términos en que ya se ha dado cuenta en páginas anteriores, pero que contrastan con las expresiones arriba citadas. En efecto, aquellas consignadas en las actas, no revelaban un tono de alarma, de urgencia. A Noboa, en cambio, le manifestaba que la situación era hartamente grave y que el Perú no podía ser indiferente a la ocupación del territorio boliviano por fuerzas extrañas.

El 12 de setiembre, como reseña el doctor Cayo, el ministro del Perú en Bolivia, Lizárraga, informaba al ministro Riva Agüero, que tanto el Gobierno de Bolivia como el ministro de Chile en esa República, Lindsay, le habían asegurado que todas las cuestiones derivadas de la negociación del tratado de límites se zanjarían diplomáticamente, sin ruptura de relaciones. Esa era, en efecto, la intención del Gobierno de Chile.

No obstante ello, el Gobierno peruano empieza a recibir una serie de comunicaciones de Londres y de noticias periodísticas, sobre propuestas territoriales chilenas a Bolivia a costa de territorio peruano, que se trataron en la sesión de Consejo de Ministros del 4 de octubre de 1872, de la que da cuenta el doctor Cayo. Así, pues, el Gobierno del señor Pardo disponía ahora de un nuevo indicio respecto al objetivo de expansión territorial de Chile, que amenazaba no sólo la integridad territorial de lo que le quedaba de litoral a Bolivia, sino también la del Perú. La percepción inicial de Balta en 1871, respecto a la amenaza chilena, se reafirmaba.

Por otro lado, las cuestiones limítrofes entre Argentina y Chile, se complicaron al proponer el Canciller de Chile, Ibáñez, al ministro argentino residente en Chile, el paralelo de 45°S como línea divisoria de la Patagonia, desde el Atlántico hasta la Cordillera de los Andes, quedando la jurisdicción argentina al norte de esa línea y la de Chile al sur, o, en su defecto, acudir a la mediación arbitral contemplada en el tratado de 1836²²⁰.

Así las cosas, la Asamblea Nacional de Bolivia aprobó, el 8 de noviembre de 1872 una ley, de la cual se puede decir que vino a constituir el primer documento de la década de 1870 en el que se menciona una "declaratoria de guerra si el peligro fuese inminente" y, para el caso de que las "hostilidades por mar amenazasen la ocupación de cualquier punto de

la costa en el litoral de la República, el Poder Ejecutivo podrá conceder patentes de corso, sin perjuicio de los auxilios marítimos que le preste la armada de la nación aliada". Se aprecia así, que a los tres meses de haber asumido Pardo el Gobierno, el Perú podía resultar implicado en un tratado de alianza defensiva que, en todo caso, significaba una probabilidad muy alta de derivar hacia una guerra, en la cual la estrategia marítima habría de ocupar un lugar primordial y vital, al igual que 36 años antes.

En la sesión del Consejo de Ministros de 19 de noviembre, cuya Acta transcribe íntegramente el doctor Cayo, el Consejo acordó "que el Gobierno peruano prestará su apoyo al de Bolivia para rechazar las exigencias de Chile que considere injustas y atentatorias a la independencia de Bolivia".

Del tenor de esta Acta, se desprende que, en esa fecha, el Gobierno del Perú desconocía la ley promulgada días antes por el Gobierno de Bolivia. Se nota asimismo, que el apoyo ofrecido no fue analizado en cuanto a su posibilidad y aceptabilidad, esto es, si se disponía de los medios económicos, materiales y humanos, ni en cuanto a los riesgos que ello implicaba. El Acta no consigna, en efecto, intervenciones de los ministros de Guerra y Marina, ni de Hacienda, en particular acerca de la disponibilidad de los medios. Desde el punto de vista de la seguridad nacional, está claro que no se tomó acuerdo alguno para fortalecer el armamento naval y terrestre, aun cuando la decisión adoptada representaba un gran riesgo para aquella. Cabe recordar, que para esta época, el ministro de Guerra y Marina no incluyó en el Proyecto de Presupuesto los cuatro millones de soles que el Senado había autorizado para la construcción de blindados.

Al día siguiente 20, Riva Agüero remitía al ministro Noboa en Chile, una extensa nota en la que al describir la situación general, reseñaba el deterioro de las negociaciones entre Chile y Bolivia, la presunción de una ruptura de relaciones entre ellos, y la apropiación del litoral boliviano por parte de Chile. Concluía su carta, con este concepto general:

"Si estas presunciones se realizasen, el Perú no podría permanecer espectador indiferente, y se vería obligado a sostener a Bolivia en guarda de intereses que nos serían comunes, pues no podríamos permitir que Chile, rompiendo el equilibrio americano, se hiciera dueño de un litoral que no le pertenece. El Perú ofrecerá en el acto su mediación y caso de que no fuese aceptada por Chile y se pretendiese seguir ocupando aquel litoral, la consecuencia inevitable y necesaria sería por nuestra parte una alianza con Bolivia.

Conviene, que de una vez y lo más pronto posible, se definan las relaciones entre esas dos Repúblicas, porque si no se ha de arribar a un acuerdo satisfactorio para ambas partes, si Chile prevalida de esa cuestión de límites, acecha la mejor oportunidad para apoderarse de aquel litoral, es preciso que sus planes se desarrollen antes de que esté en posesión de los blindados que hace construir, a fin de que pueda pesar

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

en la resolución definitiva de esta cuestión, la influencia que hoy podemos ejercer mediante nuestra preponderancia marítima.

Impuesto Ud. del estado de las negociaciones en Bolivia y de los serios temores que se abrigan de que sobrevenga un rompimiento es de suma importancia indagar con la mayor reserva cuales pueden ser las miras del Gobierno de Chile y cuales medidas que adoptaría, dando Ud. cuenta a este despacho del resultado de sus indagaciones”²²¹.

En resumen, entonces, el concepto general que tenía el Gobierno peruano de la situación, era:

- 1º Que el Perú no permanecería indiferente ante una ruptura del equilibrio americano, equilibrio inestable realmente, pues Chile se había adueñado mediante el tratado de 1866, del litoral del desierto de Atacama hasta el paralelo 24ºS; tenía establecida con Bolivia, una zona de mancomunidad de intereses y soberanía entre los 23ºS y 25ºS, que sólo generaba tensiones, y había ordenado la construcción de dos blindados y la compra de material militar terrestre, para respaldar sus gestiones diplomáticas;
- 2º Que su nueva actitud sería ofrecer su mediación si Chile se apoderaba de lo que restaba del litoral boliviano; es decir, que suponía intenciones a Chile y no evaluaba sus capacidades para actuar, como ya lo había demostrado.
- 3º Que si Chile no devolvía el litoral ocupado, el Perú formaría una alianza con Bolivia (alianza que ya en 1836 había demostrado su debilidad e inoperancia), país que nada tenía que ofrecer para el éxito militar de la empresa;
- 4º Que el juego de neutralizar las intenciones de Chile a ocupar el litoral boliviano se pretendía hacer instando, a las dos Repúblicas en conflicto, a solucionar sus diferencias lo antes posible, porque así, el Perú podía ejercer su preponderancia marítima, resalta lo contraproducente de considerar las intenciones y no las posibilidades.
- 5º Que ante los serios temores de una agudización del conflicto de límites entre Bolivia y Chile, la única medida que adoptó el Gobierno consistió en pedir más información sobre las intenciones de Chile y no sobre sus capacidades para cambiar a la nueva situación que ya se había delineado al aumentar su territorio a costa del que le quedaba a Bolivia, e incluso del Perú. Parece que el Gobierno de Pardo fijó como su objetivo nacional, mantener la paz entre otros países, y no el de mantener la integridad territorial del Perú como lo ordenaba la Constitución.

Coincidencia o no, resulta que el 27 de noviembre fue asesinado el Presidente de Bolivia, y al día siguiente el Congreso de este país, designó como Presidente Provisorio a don Tomás Frías.

El ministro Riva Agüero, al acusar recibo el 29 de noviembre, de dos oficios que le remitiera el ministro del Perú en Bolivia, con fecha 7 y 14 del mismo mes, poniéndolo en autos de la tirantez de las relaciones entre ese país y Chile, así como de la ley reservada del 11 de noviembre, le informaba que el ministro boliviano, en Lima, había solicitado la suscripción de un protocolo de ayuda por parte del Perú, e incluso la suscripción de una alianza que, como se ve del texto del Acta, no se había tratado en

el Consejo de Ministros del 19, pero sobre la que algo sabían Pardo y Riva Agüero, pues de lo contrario no la habría mencionado este último, en su carta del 20 a Noboa.

En la citada respuesta, Riva Agüero expresaba “que el Gobierno no podía firmar un convenio” pues recelaba que “prevalida de este apoyo Bolivia llevaría quizás demasiado lejos sus exigencias, haciendo inevitablemente una guerra, que debemos conjurar por todos los medios que estén a nuestro alcance ... Perú ... se limitará... a declarar por ahora que no podrá ser nunca indiferente ante la ocupación por fuerzas chilenas de una parte del territorio boliviano ... y que pondrá todos los medios ... para evitar entre ellas un rompimiento”. En consecuencia, Riva Agüero instaba a Lizárraga a incluir ante el Gobierno de Bolivia y ante el ministro chileno en Bolivia, don Santiago Lindsay, a que definieran las cuestiones pendientes a la brevedad posible. Le expresaba, también, que este tema lo había tratado con el ministro de Chile en Lima, don Joaquín Godoy, a quien le había insinuado la conveniencia de someter los puntos en discordia a un árbitro, conviniendo ambos en plantear la sugestión a los Gobiernos de Bolivia y Chile por los respectivos canales diplomáticos. En todo caso, concluía Riva Agüero, que “si la tirantez de relaciones ... acusare un próximo desacuerdo ... procederá Ud. a interponer su mediación a nombre del Perú bajo la base de someter la cuestión pendiente al arbitraje de una tercera potencia... El Gobierno peruano desea ardientemente evitar las fatales consecuencias que trae siempre consigo una guerra entre países, que por recíprocos intereses deben mantenerse unidos en la paz”²²².

En esa fecha, Riva Agüero oficiaba al ministro Noboa, transcribiéndole, para su conocimiento, la nota anterior y concluía exhortándole a “secundar con su acción el medio propuesto (arbitraje) ... y aceptado por Godoy, como el mas conveniente para arribar a una solución pronta, justa y decorosa en las cuestiones pendientes entre Bolivia y Chile”²²³.

Siete años más tarde, Lavalle llevaría a Santiago los mismos planeamientos, sólo que la alianza pactada ya no le otorgaría libertad de acción y la superioridad marítima chilena no le permitiría imponer condiciones. Como se ve, el Gobierno del Perú estaba vivamente interesado en evitar una guerra entre Bolivia y Chile, que barruntaba lo habría de envolver, proponiendo el arbitraje, pero mostrándose hasta ese momento renuente a cualquier suerte de convenio, protocolo o alianza defensiva como lo sugería Bolivia, lo que en buena cuenta fue temporalmente diferido, en vista de que el 5 de diciembre, esos dos países alcanzaron a firmar el Protocolo conocido como Corral-Lindsay, según el cual se mantuvo como límite el paralelo de 24°S. Los puntos discordantes fueron aceptados por Lindsay *ad-referendum*. Se consideraba, asimismo, que el Presidente del Perú sería nominado como

árbitro para las cuestiones referidas al pago de los empleados de las Aduanas de Mejillones y Antofagasta, y el Emperador de Brasil, para el asunto del límite oriental²²⁴.

Parecía, pues, que la solución violenta de las disputas limítrofes entre ambos países, quedaba conjurada, temporalmente al menos, en razón de la naturaleza *ad-referendum* que había aceptado el ministro Lindsay.

En su oportunidad, el Presidente Pardo declinaría la aceptación del cargo de árbitro que los negociadores arriba citados tuvieron en mira al perfeccionar el convenio, lo que en todo caso no se habría producido por haberse resuelto el problema. De no haber sido así, el Gobierno de Chile habría insistido en tal designación²²⁵.

En diciembre, el ministro de Argentina residente en Santiago, presentaba a la Cancillería chilena, los títulos que acreditaban la razón de sus argumentos territoriales. Paralelamente, el Gobierno argentino encargaba la construcción de buques modernos en los astilleros de Cammel en Birkenhead, Inglaterra, constituyendo la que se vino en llamar Escuadra de Sarmiento. Estos buques, destinados a la defensa de puertos y con poca aptitud marinera fuera de los ríos, fueron: monitores *El Plata* y *Los Andes*, cada uno de 1677 toneladas de desplazamiento, velocidad 9 nudos, dos máquinas de 750 HP, casco acorazado de 160 mm. y torre giratoria acorazada de 255, que montaba dos poderosos cañones Armstrong de avancarga, de calibre 11 pulgadas, espolón y aparejo de goleta. Llevaban, además, dos Armstrong de 47 mm. en barbata y cuatro Hotchkiss de 37 mm.²²⁶; dos cañoneras, cuatro bombarderas y una flotilla de pequeños torpederos. Las cañoneras y *El Plata* llegaron en 1874; en 1875 el monitor *Los Andes* y los torpederos, y en 1876 las bombarderas²²⁷. En la figura se presenta una pintura de esos monitores que aparece en la obra *Apuntes de los buques de la Marina Argentina*, Buenos Aires 1972/3, del contralmirante A.R.A. don Pablo Eusebio Arguindeguy²²⁸.

Posteriormente, el ministro chileno en Buenos Aires, Blest Gana, notificaba al Gobierno argentino que el suyo no consentiría acto alguno que amenazase su soberanía en toda la extensión de los territorios que se encuentran en actual y pacífica posesión y que tiene su límite natural en el río Santa Cruz²²⁹. Como es fácil apreciar, los monitores argentinos eran de características y poder de fuego inferiores a los blindados chilenos en construcción.

Entre tanto, los Gobiernos de Perú y Bolivia, habían venido sosteniendo conversaciones para uniformar un sistema de impuestos a la producción del salitre, negociaciones que indujeron al ministro Godoy, a gestionar una entrevista con el ministro Riva Agüero, quien le explicó que sólo eran conversaciones sin que hubiera llegado a acuerdo alguno, razones que no

convencieron a Godoy, por lo que envió una nota ofensiva a Riva Agüero, quien se vio obligado a pedir al Gobierno de Chile el retiro de dicho enviado diplomático, pedido que al final no fue aceptado²³⁰, y así es como se verá al ministro Godoy intrigando en Lima hasta el mismo día de la declaratoria de guerra de Chile al Perú.

4.1. EL TRATADO DE ALIANZA DEFENSIVA CON BOLIVIA

No hay noticias de las negociaciones que se tuvieron que llevar a cabo con Bolivia sobre la alianza, entre noviembre de 1872 y los primeros días de febrero del año siguiente. Tampoco acerca de las actas de las sesiones del Consejo de Ministros en los que obligadamente se hubo de discutir el tema. Lo cierto es que el 6 de febrero de 1873, el ministro boliviano en Lima, don Juan de la Cruz Benavente y el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, don José de la Riva Agüero, suscribieron en esta ciudad, un Tratado de Alianza defensiva que, a insistencia de Bolivia, debía mantenerse en secreto. Aprobado por el Congreso peruano el 22 de abril, y por la Asamblea de Bolivia el 2 de junio, el canje de ratificaciones se verificó en La Paz, el 16 de junio del mismo año²³¹.

El texto del citado tratado, se puede leer en el volumen 1. Según Encina²³², también ese 6 de febrero, el Perú y Bolivia suscribieron un tratado para la compra del salitre y su monopolio, después de promulgar Pardo la ley del Estanco del Salitre²³³, el 18 de enero de 1873.

No es el caso analizar cada artículo del Tratado de 1873. Sin embargo, hay varios aspectos que señalar. El primero, es mas que nada un interrogante. En efecto, se ha visto que en noviembre el Gobierno de Pardo recelaba de firmar un instrumento de esa naturaleza por el temor que existía en cuanto a que él podría inducir a Bolivia a endurecer su posición de negociación con Chile y provocar una guerra. Es cierto que estos dos países suscriben, en diciembre, el Protocolo Corral-Lindsay, pero *ad-referendum*, es decir, que si el Gobierno de Chile y su Congreso no lo aprobaban, subsistirían las causas para una guerra. La historia demuestra que las discordias derivadas de la mancomunidad de intereses en la zona entre 23°S y 25°S no desaparecieron con el citado Protocolo. En febrero de 1873, ¿consideraba el Gobierno de don Manuel Pardo que habían suficientes garantías sobre el comportamiento de Bolivia, para usar indebidamente hasta el extremo de llevar a una guerra, el supuesto poder o capacidad que le confería la Alianza? Aparentemente, este riesgo no se evaluó y el tratado se suscribió.

Está luego, el concepto de alianza, esto es, la unión de esfuerzos y recursos para aumentar la capacidad de negociación, sea para mantener una situación o para cambiarla en favor de esa unión, es decir para lograr

un objetivo político común, que en este caso era “garantizar mutuamente su independencia, su soberanía y la integridad de sus territorios respectivos, obligándose... a defenderse de toda agresión...”.

Desde este punto de vista, la alianza nunca sumó esfuerzos ni recursos; tampoco lo fue para los propósitos del Art. 5º del Tratado, pues entre 1873 y 1879, jamás se realizó reunión alguna para definir planes, determinar objetivos; cuando, cómo y con que lograrlos; su costo; la distribución de responsabilidades; las relaciones de comando; los aspectos logísticos; la inteligencia; la diplomacia conjunta, etc., etc. Para Bolivia fue contar con un aliado; para el Perú, el asumir una responsabilidad en la que sus gobernantes no creían. Ninguno de los dos aliados tuvieron en cuenta las lecciones de la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana. El Perú asumió una responsabilidad marítima, prioritaria, vital y decisiva; pero tampoco adoptó medidas para procurarse los elementos navales necesarios, ni levantó la situación de desarme de la Escuadra, facilitando el logro del objetivo chileno de expansión territorial a largo plazo. Se ha visto que la situación financiera y fiscal del Perú era extremadamente difícil, ¿porqué, entonces, adquirir un compromiso que podía desembocar en una guerra, si no se tenían recursos para apoyarlo? ¿Qué pensar, entonces, de lo dicho por Daniel Ruzo en carta, cuando expresa que “el simple hecho de que Chile, país que no cuenta con sobrados recursos fiscales, emprenda la construcción de dos fragatas blindadas?”

Por otro lado, en 1873, al mismo tiempo que Chile tomaba conocimiento de la existencia del tratado, también se percataba que la alianza no significaba en realidad una amenaza, en el sentido de que aquella, para defenderse a su vez de las amenazas descritas en los artículos 1 y 2, estuviera ya preparada o se estuviera preparando para adoptar una actitud ofensiva en su contra. Sin embargo, la usó como pretexto para justificar, más tarde, ante el mundo, su declaratoria de guerra al Perú en 1879.

Necesario, saludable y doloroso es reconocer que el Gobierno del señor Pardo, se aferró a un objetivo de política exterior ideal, que no correspondía a la realidad de los hechos que venían ocurriendo desde 1836, ni a los que se veían venir: mantener la paz entre los países del continente americano empleando sólo como instrumento la diplomacia y los medios de solución pacífica, olvidando el antiquísimo aforismo: si quieres la paz prepárate para la guerra; objetivo que antepuso a aquel que le encargaba el Art. 94 de la Constitución de 1860, que establecía entre sus atribuciones como Presidente:

“1º Conservar el orden interior y la seguridad exterior de la República, sin contravenir las leyes; y

2º Organizar fuerzas de mar y tierra, distribuirlas y disponer de ellas para el servicio de la República”.

Resulta curioso observar, por otro lado, lo que en 1873 escribía el Presidente Pardo al Ministro del Perú en Argentina, don Manuel Yrigoyen:

“Dígale Ud. al señor Sarmiento (Presidente argentino) que se haga un par de blindados, que Chile tiene que hacer de la costa argentina un asunto siempre delicado, y que sólo dejará de existir cuestión sobre ella cuando haya con que defenderla. Se me figura que los chilenos han de ser insoportables desde que tengan sus blindados”²³⁴.

Efectivamente lo fueron, pero no en el Atlántico, sino en el Pacífico. Sarmiento dio gran impulso a la Armada Argentina y fue en su período cuando se encargó la construcción de los monitores *El Plata* y *Los Andes*. A Pardo se le atribuye haber dicho, alguna vez, que ya contaba con dos blindados. ¿No serían éstos los blindados que, como se ha visto, eran inferiores a los chilenos? Definitivamente no. En efecto, don José Antonio de Lavalle narra en *Mi Misión en Chile en 1879*, que en 1874 durante una reunión en casa de don Manuel Pardo recuerda que “una vez estando a su mesa, y delante de varias personas, llamé su atención sobre los blindados chilenos que había tenido ocasión de ver en Londres, y sobre la inferioridad naval en que ellos nos colocaban respecto a Chile, replicándome Pardo: “Yo también he hecho construir ya dos blindados que se llaman el *Buenos Aires* y el *Bolivia*”²³⁵.

El 28 de abril de 1873, al clausurar el Presidente Pardo las sesiones de la Legislatura Extraordinaria, expresaba que “los numerosos pactos internacionales habían merecido la aprobación del Congreso y ... que la paz estaba afianzada como jamás lo estuvo”²³⁶. Era obvio que entre esos pactos estaba incluido el Tratado de Alianza defensiva con Bolivia de febrero de ese mismo año que, por su carácter secreto, no podía mencionarse públicamente. Los hechos, sin embargo, vendrían a demostrar que este Tratado sería negativo para el afianzamiento de la paz.

El ministro Riva Agüero, al remitir con fecha 3 de mayo al Ministro La Torre en Bolivia²³⁷, copia del tratado, se expresaba en los términos siguientes:

“El tratado no se ha estipulado con mira hostil y agresiva contra nación alguna determinada; su fin no es otro que garantizarse mutuamente los contratantes, contra toda agresión extranjera, y llegar a una situación justa y racional en las cuestiones de límites evitando la usurpación de territorios que puedan perjudicar los recíprocos intereses del Perú y Bolivia. Lejos de alentar tendencias belicosas, el tratado procura evitar la guerra como medio de zanjar cuestiones entre países vecinos sustituyéndolo con otra racional y equitativa, consagrado por la civilización, cuál es el arbitraje de una tercera potencia”.

No se abundará más sobre los pormenores del Tratado, ni como es que, a pesar de su carácter secreto, fue de conocimiento de Chile en su versión

completa, al poco tiempo de haber sido suscrito, como muy bien lo reseña el doctor Cayo en otro capítulo de este Tomo.

Por otro lado, en febrero 4 de 1873²³⁸, el Gobierno peruano destacó al *Huáscar* al sur, para investigar cualquier apresto que pudiera hacerse con algún carácter bélico y, al mismo tiempo, ordenaba al comandante del *Mayro* se pusiera a órdenes de Grau a partir de cuando el *Huáscar* fondeara en Iquique y durante su permanencia en esa provincia, quedando sin efecto las instrucciones anteriores²³⁹.

Como resultado de esa comisión, es que el comandante del buque, don Miguel Grau, envía una carta personal al Presidente Pardo fechada 27 de mayo, que reproduce el doctor Cayo y que, en parte, decía:

“... el litoral peruano permanece en la mas perfecta tranquilidad” y que igualmente lo estaba el litoral boliviano hasta Cobija. Pero en otro párrafo, al referirse a la desmembración de Bolivia, decía: “Con mucha generalidad se habla particularmente entre los pasajeros que vienen de Chile, sobre cierto plan que se asegura se confecciona allí, para proteger la separación de Bolivia, de todo su litoral; formando un estado hanseático que comprenda todo el territorio entre los grados 23° y 25° S; y acordar en seguida su completa independencia. Se comprende muy bien cual es la idea del Gobierno de Chile al apoyar este plan; que seguramente ha sido sugerido por él”.

No andaba Grau muy desencaminado en su pensamiento, pues en febrero de 1874 se produciría en Bolivia un movimiento revolucionario en la localidad de Caracoles, proclamando la República Federal y la separación del litoral boliviano creando un Estado independiente, pero de cuya subsistencia se dudaba²⁴⁰, crisis felizmente conjurada por el buen juicio de los hombres que regían Bolivia²⁴¹, cuyo Gobierno había sido encargado al señor Frías hasta el término del periodo Constitucional, por haber fallecido el 14 de febrero el Presidente Adolfo Ballivián.

En el trayecto del Callao a Iquique para cumplir la comisión encomendada, el *Huáscar* recaló el 9 y 10 de marzo en Mollendo y Arica, respectivamente, puertos en los que Grau se puso en comunicación con los Prefectos de Arequipa y Moquegua, informándolos de su comisión al sur e imponiéndose a su vez, del estado de tranquilidad en ambos departamentos.

En este lapso, Grau intercambió con el ministro Medina numerosos informes que indicaban reinaba la tranquilidad en el litoral peruano, habiendo extendido su patrullaje, en algunos casos hasta Cobija. Así, en su informe del 21 de marzo al ministro Medina, fechado en Iquique, mencionaba no haber novedad y “en cuanto a lo que conviene a las relaciones exteriores de la República, continúan las cosas en el mismo estado, hallándose actualmente de estación en el puerto de Mejillones de Bolivia, la corbeta de guerra chilena *O'Higgins*”, que correspondían con datos que reci-

bía de los capitanes de los vapores de la carrera. En otra parte de su informe, Grau señalaba que ante noticias recibidas por el Prefecto el día 20, sobre un intento de desembarcar armas y otros artículos de guerra por la caleta denominada Chucumata, al sur de Iquique, pues había dispuesto que el *Mayro* procediera a reconocer todo el tramo de costa entre Iquique y la caleta de Patillos, además de visitar todos los buques que encontrara en su ruta. También daba cuenta, que el Prefecto había destacado una fuerza de caballería con el objeto de recorrer las inmediaciones del lugar mencionado, en previsión de que se persiguiera a los que lograsen introducir las armas y decomisarlas. Por su parte, Grau esperaba que el buque terminase su faena de carbón, para iniciar sus reconocimientos²⁴². En su respuesta, el ministro Medina luego de comunicar a Grau, que su informe había sido puesto en conocimiento del Presidente Pardo, comentaba “que la permanencia del *Huáscar* en el litoral Sur, es indudable que sirve eficazmente para que los planes de ciertos hombres que sólo viven contentos cuando viven en el desorden, no puedan realizarse según sus deseos. Esos buques están, pues, prestando un servicio importante a la nación y el Gobierno confía en que la actividad y vigilancia de VS continúen siendo un obstáculo a todo proyecto de trastorno en esa costa”²⁴³.

El 28 de marzo, el informe de Grau al Ministro de Guerra y Marina, fechado en Iquique, daba cuenta de haber regresado en esa fecha de Cobija precisamente, en donde había permanecido tres días. Entre sus comentarios manifestaba haber quedado muy satisfecho del recibimiento por parte de las autoridades bolivianas, “quienes me han dispensado toda clase de distinciones, no omitiendo en circunstancia alguna para manifestar sus sentimientos de adhesión al Gobierno y pueblo del Perú”. Grau, por supuesto, agradeció profundamente tales atenciones llegando a explotar la situación, dice, de “tal modo, que obtuve un ofrecimiento espontáneo de parte de las autoridades políticas, para cooperar con su ayuda si fuese necesaria en el caso de acercarse a sus costas algún buque sospechoso, o se intentara desembarcar por alguna de las caletas deshabitadas, tomar las medidas mas oportunas, poniéndolo inmediatamente en mi conocimiento”²⁴⁴. Al acusar recibo de este informe, el ministro Medina dejaba al criterio de Grau los momentos y lugares en que debería efectuar los reconocimientos, pues era mas conveniente para la operación, que él los planeara, en coordinación con la autoridad política del departamento, pero cuidando de no hacerlo con regularidad pues en los “intervalos podría burlarse con facilidad el cuidado que se encarga a VS en ese litoral”²⁴⁵. Es interesante notar su apreciación sobre las exageradas cortesías observadas de parte de las autoridades bolivianas, y cabría comentar que quizás ellas ya respon-

dían a instrucciones de su propio gobierno por la alianza sellada en febrero de 1873, que Grau desconocía y, por ello, le llamaban la atención.

Grau informaba, también, que había zarpado de Cobija al anochecer del 26, con el fin de estar al amanecer frente a la quebrada del Loa, límite de ambos países, para desde allí iniciar el reconocimiento de esa parte del litoral peruano. Así, en Pabellón de Pica encontró dos buques pequeños que hizo visitar, que se encontraban cargando guano para la agricultura nacional; en el resto del litoral hasta Iquique, no había novedades. También, Grau decía que aun cuando creía indispensable reconocer la costa como lo acababa de realizar, requería saber si esta operación la debía repetir periódicamente, o conforme lo estimara conveniente el ministro.

Finalmente, y ante la probabilidad de que ello fuera de importancia para el Gobierno, Grau daba cuenta que durante su estadía en Cobija, el Prefecto de esa localidad, había salido con un ingeniero y varios cateadores a reconocer unos terrenos salitrosos ubicados al sur del río Loa y, seguía diciendo haberse enterado que por "cartas particulares dirigidas a su señora esposa, he sabido que el resultado ha sido favorable y que según la opinión de los inteligentes se prometen muy buenos resultados".

En otros informes, Grau daba cuenta de que aprovechando la estadía en esa parte del litoral, se realizaban continuos ejercicios doctrinales necesarios a la disciplina y moralidad. Con respecto al *Mayro*, su comandante cumplió con su tarea de vigilancia en el departamento de Moquegua, hasta aproximadamente mediados de mayo, en que fue destacado para patrullar las costas del sur y de Bolivia. En su informe de mayo 20, Grau daba cuenta al ministro Medina que el *Mayro* se encontraba en esos momentos en Cobija, y que según los informes de su comando, todo estaba tranquilo. Para desempeñar dicha comisión, Grau había emitido sus instrucciones que se transcriben a continuación, por considerárseles importantes. Decían así:

"Instrucciones dadas al capitán de fragata gdo. comandante del transporte *Mayro*"

COPIA

Al ancla Iquique, mayo 17 de 1873

Señor Capitán de Fragata Gdo. Comandante del *Mayro*

Tan luego como Ud. reciba este oficio se dirigirá con el buque de su mando, al Puerto de Cobija, donde permanecerá hasta nueva orden. Durante su viaje hará un prolijo reconocimiento de la costa y buques que encuentre en su tránsito empleando para esto todo el tino y sagacidad que lo distinguen, observando con toda precaución cuanto ocurra, poniéndolo inmediatamente en mi conocimiento.

El señor Prefecto de Cobija me ha comunicado particularmente que con motivo de haber decidido la Asamblea de la Paz la elección de Presidente de la República, muchos bolivianos descontentos tratan de organizar en Valparaíso una expedición y ayudados con las facilidades que allí se les presenta, proclamar la anexión del litoral de Bolivia a Chile; como en las actuales circunstancias es de temer que con ese pretexto

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

se puedan dirigir a nuestra costa los conspiradores que trabajan activamente en ese lugar debe Ud. estar a la expectativa y hacer sus investigaciones con toda la prudencia y reserva pues siendo la misión de Ud. simplemente observar los acontecimientos para sin dilación darme aviso y si el caso es demasiado urgente y no haya vapor de la carrera en que transmitirme lo que acontezca, vendrá Ud. sin pérdida de tiempo con el buque de su mando. Así mismo encargo a Ud. muy particularmente suma vigilancia y precauciones militares pues no sería extraño verse repetidos actos sorpresivos que Ud. perfectamente conoce.

Lo que comunico a Ud. para su estricta observancia.

Dios guarde a Ud. *MIGUEL GRAU*

Al ancla Iquique, Mayo 20 de 1873. Es conforme con el original. El Oficial de Detall. *P. RODRIGUEZ SALAZAR*²⁴⁶.

Grau le recordaba pues, al comandante del *Mayro* la captura sorpresiva de los buques de la Escuadra peruana, en el Callao en 1836, por parte de los buques de guerra de Chile mientras estaban en ese puerto en visita amistosa. Grau, a pesar de los 37 años transcurridos, desconfiaba de la presencia de los buques de guerra chilenos presentes en Mejillones de Bolivia, muy cerca de Cobija, en particular si se daba el supuesto de la anexión arriba citada.

El 5 de julio el ministro Medina ordenaba a Grau regresar al Callao con el *Huáscar*, para hacer dique y otras reparaciones menores²⁴⁷. En cumplimiento de ello, el *Huáscar* fondeaba en el Callao el 15 de julio. Entretanto, Grau daba cuenta al Mayor de Ordenes del Departamento, con fecha 12 de julio, sobre el mal estado de las calderas y de la necesidad de su reemplazo, iniciando así un proceso que culminó con su cambio, conforme se da cuenta en otra parte de este volumen. Posteriormente, en agosto, el *Huáscar* regresó al sur, en donde permaneció hasta fines de este mes, fondeando en el Callao el 3 de setiembre.

En reemplazo del *Huáscar*, el Ministro de Guerra y Marina designó a la fragata *Independencia*, advirtiendo al comandante del *Mayro*, al mismo tiempo, que quedaría a órdenes del comandante de esa fragata²⁴⁸, a partir de su arribo a Iquique. La estadía de este buque duró desde el 20 de octubre hasta el 12 de noviembre²⁴⁹, en que retornó al Callao.

La comisión del *Huáscar* al sur duró, aproximadamente, desde los primeros días de marzo hasta el 3 de setiembre, que regresó al Callao, con un intervalo entre el 15 de julio y el 25 de agosto, que permaneciera en este último puerto. Duró, pues, cuatro y medio meses efectivos. La tranquilidad no fue alterada en el sur del Perú, ni en el litoral boliviano en ese lapso, ni tampoco durante la estadía de la *Independencia*.

4.2. LAS GESTIONES PARA LOGRAR LA ADHESION DE ARGENTINA

La posibilidad de la adhesión Argentina existía en función del Art. 10º del Tratado, que a la letra decía: "Las altas partes contratantes solicitaran

separada o colectivamente, cuando así lo declaren oportuno, por un acuerdo posterior, la adhesión de otro u otros Estados Americanos al presente tratado de alianza defensiva”.

Es, así, como luego de un acuerdo entre los Gobiernos de Bolivia y del Perú, y en ocasión de viajar a Buenos Aires en mayo de 1873, don Manuel Yrigoyen en su condición de ministro Residente del Perú en Brasil y Repúblicas del Plata, recibe instrucciones del Ministro Riva Agüero para solicitar formalmente, en nombre del Perú y de Bolivia, con los poderes respectivos, la adhesión de la Confederación Argentina al citado instrumento defensivo.

Por considerarse de importancia las citadas instrucciones, pues contienen una apreciación política del estado de las relaciones entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Perú y Uruguay y marcar, además, el inicio de una larga negociación, se reproduce a continuación el texto de aquellas que, además, habrían de guiar en el futuro todo el accionar de Yrigoyen en torno a su misión, a partir del 7 de Julio de 1873, fecha en que presentó credenciales al Presidente, don Domingo F. Sarmiento. Decían así:

“Sabe Ud. que de algún tiempo a esta parte vienen suscitándose graves cuestiones entre Chile, de una parte y la Confederación Argentina y Bolivia, de la otra, con motivo de la demarcación de límites entre aquella y estas Repúblicas.

Bolivia, que aislada no tendría la fuerza suficiente para resistir a la presión que sobre ella pretende ejercer Chile y que conoce cuán conveniente es estrechar los vínculos que nos unen con ella, solicitó, por conducto de su Plenipotenciario y de conformidad con la resolución legislativa que incluyo a Ud. en copia, el apoyo moral y material que necesitaba para discutir y sostener, con calma y seguridad, sus derechos. El gobierno del Perú no podía permanecer indiferente a la justa demanda de su vecina y firmó con ella el Tratado de Alianza defensiva, cuya copia incluyo a Ud. y el cual, aprobado ya por el Congreso Nacional, será muy pronto sometido a la Asamblea de Bolivia y canjeado por ambos Gobiernos.

Examinando detenidamente ese pacto, se ve que él está prudentemente calculado para prevenir un rompimiento, evitando todo pretexto de guerra. En él se consagra el arbitraje, como único medio justo y racional que debe adoptarse en la decisión de las cuestiones de límites. Como en el Art. 9 del Tratado se conviene en solicitar la adhesión de otros Gobiernos, Ud. procurará obtener la de esa República; lo cual no parece hoy difícil, atendiendo las dificultades con que hasta ahora ha tropezado, sin poder, llegar a una demarcación de límites con Chile.

A la República Argentina interesa, pues, tanto como a Bolivia y como a todas las secciones americanas cuyos límites aún no se han precisado, entrar en la alianza defensiva, y con más razón hoy que la cuestión de límites de Patagonia amenaza entrar en la vía de los hechos; de la que debemos todos procurar apartarla para circunscribirla a la de la discusión y del arbitraje.

Este es, pues, el principal objeto de la misión de Ud. y el cual debe dirigir todas sus fuerzas. Reforzada la alianza con la concurrencia de otras Repúblicas, se haría imposible en América toda guerra por posesiones territoriales, porque las pretensio-

nes exajeradas de cualquiera de estas Repúblicas se modificarían ante la actitud firme y decidida de los Aliados.

Como el Tratado a que me refiero viene a llenar los deseos manifestados por la Asamblea, al dictar la ley secreta que autorizaba al efecto al Poder Ejecutivo, y como las estipulaciones de ese pacto tienden sólo a garantizar mutuamente a los contratantes la posesión de sus respectivos territorios, es indudable que será ratificado por el actual Gobierno de Bolivia, tan luego como la Asamblea le preste su sanción legislativa.

Incluyo a Ud. para mayor ilustración, copia de las instrucciones dadas a nuestro Ministro en La Paz, con los anexos de su referencia.

Después de estas prevenciones especiales respecto de la misión encomendada a Ud. acerca del Gobierno Argentino, sólo me resta recordar a Ud. como instrucciones generales, la necesidad y conveniencia de mantener con los Gobiernos, cerca de los cuales va Ud. acreditado, las más estrechas relaciones de amistad. Con el Imperio del Brasil no tenemos actualmente ninguna cuestión pendiente. La demarcación de límites, que había sido suspendida con motivo del fallecimiento del señor Rouaud y Paz Soldán, se está realizando en el día por el Comisario Capitán de Fragata don Guillermo Black, en unión del Comisario brasileño señor Luis Von Hoonholtz, en conformidad con el Tratado de 1851, ajustado entre ambos países.

En cuanto a la República Argentina y al Uruguay, nuestras relaciones, no obstante de no estar consagradas por ningún pacto político, se han mantenido siempre en el pie de la más perfecta cordialidad, como lo prueba el haber recibido ambos países nuestros agentes diplomáticos y consulares y nosotros, por nuestra parte, los suyos de igual carácter.

A fin de dar mejor consistencia y ensanche a esas relaciones, convendría, pues, que insinuara Ud. acerca de ambos Gobiernos, la utilidad de ajustar pactos de comercio, navegación, correos y demás que contribuyen a tan provechoso objeto. A prevención, incluyo a Ud. plenos poderes suficientes para la celebración de esos pactos, que vendrían a perfeccionar nuestra posición recíproca en los Estados del Plata.

No creo demás llamar la atención de Ud. sobre la actitud hostil de la prensa de Montevideo, contra los primeros actos de la administración actual del Perú. Si aún no han desaparecido esas malas impresiones, inspiradas y fomentadas sin duda por falsos informes, Ud. procurará neutralizarlas hasta destruirlas; dando a conocer privadamente cuál es la política del Gobierno en el orden interno y cuan ardiente es su propósito de mantener con todos los países, y en especial los americanos, las más estrechas y cordiales relaciones.

Como el señor Mesones regresó al Perú a mediados de 1872, sin presentar a los Gobiernos de Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, las respectivas cartas de retiro, las incluyo a Ud. con sus copias, a fin de que, en la forma de estilo y previamente a la presentación de sus credenciales, las presente Ud. a los tres Gobiernos cerca de los cuales va acreditado²⁵⁰.

No perdió tiempo el ministro Yrigoyen, en iniciar las negociaciones y es, así, como el 10 de julio realizaba su primera conferencia en casa del Canciller argentino, don Carlos Tejedor, de cuyo resultado dio cuenta al ministro Riva Agüero, en una extensa nota²⁵¹, de la cual se sintetiza lo que sigue, de lo expuesto a Tejedor.

1. Exposición de la situación que motiva la solicitud de adhesión, consistente en:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- a. Objetivo expansionista de Chile por el norte y el sur a costa de sus vecinos y del equilibrio sud-americano conforme a los hechos protagonizados por dicho país en la Patagonia y en la parte más rica del litoral boliviano;
 - b. Construcción de dos buques blindados, en Inglaterra, para apoyar sus proyectos;
 - c. Presión moral a que estaba sometida Bolivia por Chile desde 1866, que la había llevado a la promulgación de una ley que autorizaba proponer al Perú, una alianza defensiva;
 - d. Ante el pedido boliviano, el Gobierno del Perú no podía permanecer indiferente, por lo que suscribió el 6 de febrero de 1873, un Tratado de Alianza defensiva con Bolivia, aprobado por el Congreso peruano el 22 de abril;
 - e. La Asamblea de Bolivia debía aprobarlo en la segunda quincena de junio, procediéndose luego el canje de ratificaciones;
 - f. Lectura del texto del Tratado, puntualizando que sus términos estaban dirigidos a evitar todo pretexto de guerra; que se estipula el arbitraje como el único medio justo y racional para dirimir las discordias de límites, y que en uno de sus artículos, se faculta solicitar la adhesión de terceros cuyo límites no estuvieren precisados;
 - g. La concurrencia de otras repúblicas haría imposible, en adelante, toda guerra por posesiones territoriales; y
 - h. Como la Argentina y Chile tenían pendientes discusiones en la Patagonia, el Gobierno peruano había considerado solicitar la adhesión de Argentina al Tratado.
2. Expresión de los puntos de vista del Canciller, que merecieron explicación inmediata, como sigue:
- a. Que asunto tan grave y delicado merecía estudio y discusión en el seno del Ejecutivo, por lo que no podía adelantar opinión en ese momento. Yrigoyen contestó que era lo justo.
 - b. Que su primera impresión era que se trataba de un Tratado ofensivo. Yrigoyen abundó en razones para demostrar lo contrario y que el objeto del mismo era evitar la guerra a todo trance, recurriendo al arbitraje, aunque la adhesión argentina contribuía a formar un poder fuerte que moderaría pretensiones exageradas de los vecinos, haciendo imposible la guerra;
 - c. Que el Art. 3º dejaría en libertad a una de las partes quedando sola la otra. Yrigoyen aclaró que una vez ratificada la alianza, ninguno de los países signatarios quedaba en libertad;
 - d. Que cinco de las preguntas planteadas por el Canciller fueron respondidas como sigue:
 1. Que no estaba en su atribución modificar el Tratado; sólo a solicitar la adhesión. Los términos podrían aclararse en un protocolo *ad-referendum*;
 2. Que desconocía si Chile estaba enterado del Tratado, pero que podría estar en sospecha dado el impacto que había causado su designación;
 3. Que no convenía analizar la adhesión de Chile al Tratado, hasta tanto no se concretase la adhesión argentina;
 4. Que no era de temer una alianza de Chile con Brasil, las relaciones peruano-brasileras eran muy buenas y, en todo caso, tendría que trabajar para evitar dicha alianza. En este punto, Yrigoyen recaló que la Escuadra brasilera era

bastante fuerte y que tuvo la satisfacción de manifestarle que la nuestra era también muy respetable. A propósito de esto, y luego de haberle puesto de manifiesto la necesidad de que el Gobierno argentino tratase de formar una Escuadra, Tejedor le contestó que habían mandado construir dos cañoneras y algunos torpederos, para defender la entrada al Río, y

5. Que tenía la seguridad de que en días pasados la Asamblea boliviana había aprobado el Tratado y canjeándose las ratificaciones.

Como se puede observar, la importancia de contar con los medios navales adecuados para apoyar una política exterior, fue mencionada varias veces, aunque es justo admitir que hubo una sobreestimación en cuanto a la Escuadra peruana, lo que revelaba un desconocimiento de su estado real de alistamiento y de su comparación frente a los blindados que construía Chile. Quedaba, sin embargo, sembrada la semilla para la adhesión argentina.

A partir de la entrevista y comunicación anterior, que se han sintetizado, se intensificó el intercambio de opiniones y apreciaciones tanto en el seno del Consejo de Ministros argentino, como de reuniones entre Tejedor e Yrigoyen, y de correspondencia entre éste y el ministro Riva Agüero. En el curso de toda esa actividad, muchas dudas quedaron aclaradas, como las probabilidades de alianza Brasil-Chile, y el problema limítrofe pendiente entre Argentina y Bolivia. En cambio, el asunto de los poderes específicos del Gobierno de Bolivia y del propio Perú para que Yrigoyen firmase el tratado de adhesión, demoró tanto, que se constituyó en uno de los factores que contribuyó a la frustración de la adhesión buscada. Nótese que se habla de los poderes para suscribir el Tratado, y no de los poderes para solicitar, a nombre de Bolivia y del Perú, la adhesión al tratado, que si fueron recibidos por Yrigoyen.

En líneas anteriores se ha mencionado que el ministro Yrigoyen había manifestado al señor Tejedor, que él desconocía si Chile ya sabía del Tratado de alianza. El doctor Cayo exhibe pruebas de como es que Chile llegó a tener conocimiento de él. Sin embargo, hay una más que puso en evidencia alguna filtración en los círculos bolivianos, y ello ocurrió en los días próximos al canje de ratificaciones que, como se ha visto, se realizó el 16 de junio en La Paz.

En efecto, en nota que el 21 de junio dirigiera el Ministro del Perú en Bolivia, don A.V. de la Torre, al ministro Riva Agüero, además de informarle sobre el estado de las negociaciones entre la Cancillería boliviana y el nuevo Encargado de Negocios de Chile en ese país, don Carlos Walker Martínez, le daba cuenta de una noticia divulgada el 20 de junio en el curso de una reunión social a la cual había asistido, es decir, 4 días después del canje de las ratificaciones. La persona que difundió la noticia fue nada menos que el Cónsul de Chile, señor Lorenzo Claro, quien en plena cena dijo

que, "en Cochabamba circulaba la noticia de que el Perú y la República Argentina se habían aliado con Bolivia para hacer la guerra a Chile ...", lo que dice, La Torre, se apresuró a desmentir. Agregaba en su nota, que por el comentario del Cónsul deducía dos cosas: "que el secreto no había sido bien guardado en Bolivia como lo había sido en el Perú", y era inevitable que ese mismo comentario fuese esa misma noche o al siguiente día, de conocimiento de Walker Martínez. Aparte de lo anterior, añadía que a su juicio "Chile procuraría ganar tiempo hasta recibir sus blindados y ponerse en aptitud de atacar a Bolivia en circunstancias ventajosas, no pudiendo hacerlo hoy por temor al Perú". Esta afirmación es de gran importancia, pues siendo ya el Perú aliado de Bolivia, no tenía razones para evitar entrar en guerra con Chile, en cualquier momento, a partir de la incorporación de sus blindados, juicio que además revelaba desconocimiento del estado real de alistamiento de la Escuadra peruana. Esta noticia era un alerta más que provenía de un diplomático residente en Bolivia y que manifestaba: "es sensible que el Gobierno de esta República no comprenda todavía cuanto riesgo corre, no procurando una solución inmediata y cree que le es conveniente dejar pasar el tiempo con la esperanza de un arreglo pacífico, que sólo se conseguirá mas tarde, con gran sacrificio de sus intereses. Por mi parte he hecho todas las reflexiones posibles sobre el particular al señor Baptista, pero no he logrado hasta hoy que varíe su plan, pues influencias de personas notables del Sur y otras, que tal vez conseguiré descubrir, arrastran al Gobierno a esta política de expectación, bien peligrosa por cierto"²⁵².

No sería este el único indicio del conocimiento o sospecha de Chile en la alianza, como se desprende de lo manifestado por Yrigoyen en nota al ministro Riva Agüero, al darle cuenta del curso de las negociaciones con el ministro Tejedor quien, en una oportunidad, le había comentado que la sospecha se la había infundido una carta que acabara de recibir del Ministro de Argentina en Chile, señor Frías, diciendo que "el Almirante Blanco Encalada había tenido una larga conferencia con el Presidente Errázuriz, en la que le manifestó que no era justa la pretensión que se tenía sobre la Patagonia, porque nunca se había conocido "Chile Oriental"; que debían conformarse con lo que poseía en el estrecho, esto es, con Punta Arenas, y que lejos de ser político el promover cuestión a la República Argentina, lo que convenía a Chile era aliarse con ella contra Bolivia y el Perú"²⁵³.

Casi simultáneamente, el ministro Riva Agüero escribía a Yrigoyen una misiva privada, en lo que entre otras cosas decía lo que sigue:

"En Bolivia hay cierta tibieza o mas bien ciertos temores que no me gustan, y sentiré que no asuma ese Gobierno la actitud resuelta que debía asumir y que zanja-

ría sus interminables cuestiones de límites con Chile. En vez de aplazar la discusión del Convenio Corral-Lindsay les he aconsejado que lo desechen ahora que Chile no cuenta con fuerzas marítimas suficientes para declarar la guerra, y que tendría que aceptar el medio que se le ofreciera de someter la resolución de esos asuntos al arbitraje de otra nación. Mas no sé que temor tan grande se ha apoderado de ese gabinete, no se atreven a hablar claro, y andan con evasivas que no hacen sino prolongar las discusiones, a lo que tiende naturalmente Chile, para que pasen los meses y salgan sus blindados”²⁵⁴.

Resulta interesante observar como, en varias notas oficiales y personales, el tema de la influencia del poder marítimo en el futuro del Perú y Bolivia se esgrimía y reconocía tan frecuentemente, como condición del éxito de las negociaciones, que harían inevitable asignar la responsabilidad en la pérdida de superioridad marítima al Gobierno de Pardo.

En la carta del 31 de julio, de Yrigoyen a Riva Agüero, que se ha mencionado en párrafos anteriores, hay referencias a los medios navales peruanos. Así, escribía Yrigoyen que “... (Tejedor) me pidió datos sobre nuestra Escuadra, nuestros Ejércitos y los de Bolivia, con el objeto seguramente de conocer las ventajas materiales que podría obtener esta República aliándose con el Perú y Bolivia. Le di los que pude, dice Yrigoyen, sintiendo no tener aquí de donde tomar datos exactos sobre la fuerza de nuestra Escuadra; no obstante de que muy poca diferencia habrá a este respecto, entre mis recuerdos y la realidad”. En el párrafo final de la nota, Yrigoyen hacía una referencia más sobre la Escuadra, cuando al repetirle Tejedor una pregunta de otro colega suyo en el Consejo de Ministros acerca de “lo que el Perú podía darles” (a la Confederación), que él se apresuró a contestar: “precisamente podíamos dar a la Confederación, lo que le faltaba para el caso, muy probable, de que Chile se lanzase sobre el estrecho y la Patagonia, esto es, una Escuadra”. ¿Podría considerarse este ofrecimiento personal de Yrigoyen, de apoyo de la Escuadra Peruana, en la eventualidad de que Argentina entrase en guerra con Chile, como elemento de juicio de la denuncia que, en noviembre y diciembre de 1874, hiciera el Diputado por Chota, don Juan Luna y que fuera desmentido por Riva Agüero?²⁵⁵.

Cabe advertir a esta altura del análisis que, como todas las notas oficiales del ministro Yrigoyen al Ministro de Relaciones Exteriores, concluían pidiéndole que su contenido se pusiera en conocimiento del Presidente Pardo, éste se encontraba perfectamente al tanto de todos los pormenores. Esto viene a colación, a raíz del ofrecimiento que, prácticamente, estaba haciendo Yrigoyen al ministro Tejedor, de apoyar con nuestra Escuadra las operaciones argentinas en la Patagonia y en el estrecho de Magallanes, como quien piensa que esas áreas de operaciones estaban a la vuelta de la esquina y que la Escuadra Peruana estaba alistada para la guerra o, que

eso se lograba de la noche a la mañana, ofrecimiento que no mereció objeción alguna, que se conozca, de parte de Pardo. Todo ello parecería indicar que ese concepto de disponibilidad inmediata de la Escuadra acompañó al Ejecutivo, al Legislativo (excepto el Senado) y al pueblo peruano, influenciado por alguna prensa, hasta la guerra con Chile, y que podría haber sido esa una de las diversas razones por la que no se tomó real conciencia de la necesidad, como se dice, de "tener un seguro (escuadra, blindados) y no necesitarlo versus necesitar un seguro (escuadra, blindados) y no tenerlo".

Luego de transcurrido un año de instalado el Gobierno de don Manuel Pardo, durante el cual se vio enfrentado con la situación de seguridad nacional ya descrita, el panorama futuro se vio agravado por varios hechos simples de constatar como que, el Perú se había ligado a un Tratado de Alianza defensiva; el curso de los acontecimientos no garantizaba se evitase la guerra, poniéndose en peligro la integridad territorial; no se había adoptado medida alguna por parte del Ejecutivo para construir blindados, a pesar que el Senado lo había obligado, prácticamente, a incluir en el Presupuesto del Ramo de Marina, una partida de 4'000,000 de soles para ese fin; se había iniciado una ofensiva diplomática para lograr la adhesión Argentina al Tratado, pero la falta de poderes especiales para Yrigoyen, del Perú y de Bolivia, y la actitud del Senado Argentino la habían frustrado; las relaciones entre Bolivia y Chile no habían mejorado a pesar del Convenio Corral-Lindsay; el juego diplomático del Perú para no perder la superioridad marítima consistente en inducir una ruptura de relaciones entre Bolivia y Chile, o entre Argentina y Chile, para que Inglaterra no dejase salir los blindados chilenos en construcción y, así, aparecer el Perú como líder de la paz en el Continente Americano, no estaba dando resultados; la crisis fiscal y económica se había agudizado, pero tampoco se había recurrido a métodos alternos para financiar la construcción de blindados; los profesionales militares dirigidos por el Ministro de Guerra y Marina, no tenían opinión sobre el juego diplomático que ya había envuelto al Perú en la problemática limítrofe entre Chile y Bolivia, y que buscaba envolverlo en aquella entre Argentina y Chile, dejaba al Perú sin sustento para decir que sus relaciones con Chile eran cordiales, juego en el que insiste en evaluar a Chile por sus intenciones y no por sus posibilidades y, por último, la agitación política interna comienza a hacer mas vulnerable la situación de seguridad nacional. Lo expresado sobre los militares se basa en el hecho de no haberse encontrado en los archivos, documentos en los cuales se consigne la capacidad militar de las fuerzas armadas, en particular de la Escuadra, para apoyar dicha política, a pesar del conocimiento que de ella se tenía, puesto que ni siquiera se levantó la situación de desarme de la

Escuadra, aunque es justo reconocer, como se ve en el volumen 2, que se hizo un esfuerzo con la Escuadra de Evoluciones, pero que se anuló al disponerse que regresase al pie de fuerza que tuviera antes de su conformación. La situación que se acaba de reseñar no es una exageración. Es objetiva y aleccionadora en cuanto a lo que no se debe ni puede hacer en asuntos de seguridad nacional.

En efecto, la carta personal del Presidente Pardo al ministro Yrigoyen, de agosto de 1873, que se reproduce, es prueba fehaciente de gran parte de lo dicho en materia internacional. Decía así:

"... Le van los plenos poderes de Bolivia para pedir a ese Gobierno en nombre del de Bolivia, como del Perú, su adhesión al tratado. Como primer paso, cuya importancia no necesito encomiar, en Bolivia se ha sometido al Congreso Extraordinario el tratado Corral-Lindsay y que sin duda será desaprobado. Para la República Argentina la línea de conducta y política en esas cuestiones de límites debe ser idéntica a la de Bolivia.

Diferir la solución de esas cuestiones al tiempo, es dárselo a Chile para que sea más fuerte y la resuelva a su favor. Pensar que por negociaciones directas entre la República Argentina y Chile se llegarán a resolver ventajas o equitativamente, siquiera para la primera, es hacerse una ilusión que no es permitida a hombres serios. De allí nace la única política posible para Bolivia y ese país. Sólo en la ruptura de ambas con Chile, y en la mediación del Perú, podrán encontrar la solución ventajosa para esas cuestiones de límites.

La primera dará por resultado impedir la salida de los buques chilenos de los astilleros de Londres; la segunda impondrá una solución diplomática racional y justa, o contendrá a Chile en su política agresiva sobre sus vecinos del N. y E. Ud. haga comprender que en estas cuestiones los intereses del Perú son puramente morales y políticos. Las pretensiones (sic) de Chile son una amenaza constante para la paz de América, y el Perú está llamado a preservarla estrechando las relaciones de los demás países americanos imponiendo por medio de la unión de ellos una valla insuperable a estas veleidades locas de política prusiana. La República Argentina no debe olvidar por su parte que teniendo litoral considerable en disputa, debe pensar seriamente en defenderlo"²⁵⁶.

Ojalá se hubiera pensado en iguales términos respecto del litoral peruano que en esa época tenía aproximadamente 1930 millas de largo, que sumadas a unas 40 millas de lo que restaba de litoral boliviano, alcanzaban 1970 millas de costa que sólo tenía la vía marítima para comunicar los diferentes puntos de toda esa extensión, y a cuya seguridad se había comprometido el Perú.

Riva Agüero, por su parte y en la misma fecha, remitía al ministro La Torre en La Paz, una carta en términos similares a la enviada por Pardo a Yrigoyen, enunciándole las razones por las cuales Bolivia debía buscar un rompimiento con Chile sin pérdida de tiempo, pues todo retardo jugaba a favor de Chile y que, en este caso, "el Perú no podrá... a pesar... de la

alianza y de sus buenos deseos, desempeñar el rol que está llamado a representar, porque sus medios de acción serían entonces insuficientes desde que no pudiese aumentar su escuadra para contrarrestar a la de Chile, superior entonces a la nuestra con la adquisición de los dos blindados. El apoyo que el Perú prestaría entonces a su aliado sería ineficaz y el resultado una guerra hecha a costa de grandes sacrificios..."²⁵⁷. Parece increíble que esta admonición en 1873, se volviera realidad seis años más tarde, por falta de visión en el enunciado y logro del objetivo de seguridad nacional.

Como se puede apreciar de los extractos de las dos cartas citadas, aun en su calidad de personales, ellas indicaban un juego de guerra en el que sólo se había enunciado un curso de acción; que la guerra sólo se podía evitar si Bolivia o Argentina rompían con Chile, entonces Inglaterra no dejaría salir a los blindados y así, el Perú, actuaría de mediador por razón de la superioridad naval de que gozaba en 1873, permitiendo que Bolivia lograra la abrogación del tratado de 1866, y que Argentina resolviera su cuestión de la Patagonia con Chile. Los citados rompimientos estaban fuera del control, por supuesto, del Perú, y por ello toda la estrategia no funcionó. Conviene recordar que al 1º de julio de ese año, fecha del último informe del Ministro del Perú en Inglaterra, se indicaba que el primer blindado no sería lanzado al agua sino después de agosto, y que el segundo estaba muy atrasado²⁵⁸. El lanzamiento sólo se produciría en marzo de 1874, como se ha reseñado en páginas anteriores. Finalmente el *Cochrane* llegaría a Chile en diciembre de 1874, y el *Valparaíso* en enero de 1876²⁵⁹.

Obviamente, Chile también jugaba su propio partido: retardar definiciones con Bolivia y Argentina, pero sin descuidar su objetivo de largo plazo de expansión territorial hacia el N. y el O. para lo cual tenía amplia libertad de acción, sin depender de decisiones políticas de otros gobiernos, para manipular las negociaciones haciendo caer a la diplomacia peruana en el juego de las intenciones, que podían cambiarlas en cualquier momento, más no en sus capacidades. Se dice que Napoleón aconsejaba a sus generales basar sus propios movimientos militares en la estimación que hicieran de los recursos del adversario, mas bien que en sus estimaciones acerca de las intenciones de éste, necesariamente menos confiables²⁶⁰. Igual consideración se aplica a la política exterior en el análisis de los conflictos.

En efecto, a fines de agosto, las cuestiones entre Bolivia y Chile cambiaron de aspecto al proponer, el Encargado de Negocios de Chile, Walker Martínez, nuevas bases de negociación que, con respecto al tratado de 1866, sólo suprimían las medianías, pero que conservaba y aún ampliaba un régimen aduanero de exportación e importación favorable a Chile y aunque, probablemente a regañadientes, el Canciller de Bolivia pedía que "este arreglo sea formalizado a mas tardar en octubre próximo, mediante

la aprobación de las Cámaras de ambos países"... pues "si se posterga más allá de ese plazo dicha aprobación no responderá Bolivia de las consecuencias porque no es posible continuar en el actual estado hasta el año próximo de 1874"²⁶¹. El retardo que implicaba este nuevo planteamiento chileno, lo comunicaba Riva Agüero en carta personal a Yrigoyen, de fecha 24 de agosto, en la que le decía: "mucho me temo que estas nuevas negociaciones no tengan mas objeto que adormecer a Bolivia y prolongar las discusiones hasta que salgan los blindados de Inglaterra"²⁶².

En otra carta también personal, de Riva Agüero a Yrigoyen y de fecha también 24 de agosto, le comentaba sobre las interrogantes expresadas por el Ministro Tejedor en la primera conferencia con Yrigoyen y, al referirse a la suscripción de un tratado separado entre la Confederación Argentina y el Perú, además de rechazarlo por el tiempo que tomaría llegar a ratificarlo, que estimaba en 18 meses por lo menos, decía que "ya no sería útil para la Confederación, pues que su cuestión de límites con Chile habría tomado en ese intervalo proporciones desfavorables, porque para entonces las fuerzas marítimas de Chile no permitirían a los aliados hacer escuchar su voz e impedir la guerra, como podrían hacerlo hoy asumiendo en último caso la actitud de mediador armado...". En otro párrafo, rechazaba la idea de poner en conocimiento de Chile la existencia de la alianza, añadiendo que "ella sería un poderoso motivo para que ayudase con más eficiencia todo movimiento revolucionario entre nosotros, y prestase constante apoyo material a todo lo que tendiese a debilitarnos y anarquizarnos. Si estas han sido siempre sus tendencias, sólo por temor de que a la sombra de la paz adquiriera el Perú la posición que está llamado a ocupar en el Pacífico, esa sería su política franca ya, y el objetivo de todos los partidos y del país entero"²⁶³. ¿Estaba muy descaminado este concepto? No, si se recuerda una carta del ministro peruano Noboa en Chile, a Riva Agüero, en la época en que se discutió la adhesión en el Congreso Argentino, que reproduce Paz Soldán, y en la cual le daba cuenta de una entrevista que tuviera el Canciller Ibáñez con el Secretario de la Legación peruana en Santiago, señor don Félix C. Zegarra, tratando de indagar sobre la alianza con Buenos Aires. Ibáñez decía, entre otras cosas, que "Pardo es el gobernante que más males ha hecho a Chile. Tiene usted el estanco que nos ha arrebatado mas de veinte millones al año... pero el día en que a Chile... se le obligue a tomar medidas serias en propia defensa, confesará usted que tiene muchas y muy eficaces que poder tomar. En el momento que tengamos la certeza sobre estas maquinaciones llevaremos la revolución al seno del Perú. Es allí y no aquí donde resolveremos nosotros estas cuestiones. En nuestra mano está la seguridad del régimen legal del Perú"²⁶⁴.

Bien, esto explicaría porque la casi totalidad de las expediciones revolucionarias hacia el Perú, en el siglo XIX, salieron de Chile.

Parece increíble que así se expresara Ibáñez, pues como dice Félix Denegri, Pardo tenía gran afecto por Chile y lo despertó entre los chilenos. Pardo se caracterizó por ser hombre de extraordinario coraje y muy directo en la expresión de sus sentimientos. Caballero cumplido, mereció la íntima amistad de muchos chilenos, y la correspondió con verdadero y leal afecto. Por ello, escribe Denegri, que el tratado secreto de 1873 era contrario al modo franco y directo de Pardo, y que eso le había llamado la atención a Lavalle²⁶⁵. Sin embargo, éste relata a su vez, que él no ignoraba los sentimientos que a la sazón (en 1879) se abrigan en Chile por el Perú, nacidos de la expropiación de las salitreras de Tarapacá, acto de jurisdicción privativa del Perú, pero que había herido gravemente los intereses generales de Chile, y los especiales de muchas personas de alta posición e influencia²⁶⁶.

Regresando a la carta del 24 de agosto de Riva Agüero, al concluirla le manifestaba a Yrigoyen que consideraba que los nuevos planteamientos chilenos no tenían "más objeto que adormecer a Bolivia y prolongar las discusiones, hasta que salgan los blindados de Inglaterra, lo que dicho sea de paso están muy lejos de hallarse tan adelantados como dice el Ministro de la Guerra (Chile) en la memoria que ha presentado al Congreso".

Pero así como se consideró algunas veces la posibilidad de alianzas, como la de Chile con el Imperio del Brasil, que en el análisis de la Cancillería peruana no era estimada viable por más esfuerzos que hiciera Chile, así también se consideró la de Chile con Bolivia, pues en el concepto de Riva Agüero si el Perú "hacia el papel de espectador independiente que Francia guardó durante la guerra de Prusia con Austria y si las consecuencias de una política idéntica a aquella, no nos traería mas tarde consecuencias análogas. En un porvenir no muy lejano, el victimario (Chile) se uniría a la víctima (Bolivia) para sacar grandes ventajas, el uno, y favorecer aspiraciones de ésta, sobre nuestro territorio del sur"²⁶⁷, posibilidad que se intentó en la realidad antes y durante la guerra con Chile, así como en la etapa de las negociaciones de post guerra, como se verá en el Tomo XI. Y en cuanto al pacto separado entre la Argentina y Perú si bien, como se ha visto, en algún momento llegó a ser considerado viable, ello sólo podría ser en calidad de *ad-referendum* y secreto, lo que "no comprometería nada y dejaría al Presidente Pardo en completa libertad para dar o negar su aprobación"²⁶⁸.

Conforme transcurría el tiempo, parecía ser que el Gobierno de Pardo iba adquiriendo conciencia de la necesidad de considerar la situación desde el punto de vista de las posibilidades de Chile para apropiarse de territorio

peruano, y no sólo de sus intenciones, como se deduce del párrafo de una carta personal de Riva Agüero a La Torre, en La Paz:

“La única política que conviene a ese país es definir cuanto antes la situación. Prolongar el estado de cosas actual es perder el litoral boliviano, o cuando menos consentir en que por ahora se explote en común para que más tarde se anexe a Chile. La consecuencia de esto sería el grave peligro para nosotros, no de perder Tarapacá y Arica, por que creo que primero sucumbiríamos todos los peruanos que consentir en ello; pero sí de tener que sostener una guerra, convirtiéndose quizás entonces Bolivia en aliada de Chile. Este temor me ha preocupado hace tiempo, y es el que me ha guiado en las negociaciones hasta llegar al tratado de febrero”²⁶⁹.

Palabras muy serias, evidentemente, pues, podrían interpretarse como que fue realmente el Gobierno de Pardo, el que en su afán de evitar que en algún momento Bolivia se aliara con Chile en contra del Perú, quien buscó tal alianza con Bolivia, alianza que al final no evitó guerra alguna, no llegaron a sucumbir todos los peruanos, pero si varias de decenas de miles, se perdió Tarapacá y Arica, se pagó una indemnización fabulosa, carga de guerra que la vienen pagando casi diez generaciones de peruanos.

4.3. PRIMERA FRUSTRACION EN LA ADHESION DE ARGENTINA

Se acercaba el fin de setiembre, momento en el cual el Congreso Nacional de Argentina clausuraba sus sesiones, sin posibilidad de legislatura extraordinaria, pues no era práctica ni costumbre en ese país. Sin embargo, el Ministro Yrigoyen sólo había recibido de parte del Canciller de Bolivia, Baptista, un oficio autorizativo para proponer y llevar a efecto la adhesión argentina, mas ningún poder para suscribir en nombre de Bolivia el instrumento oficial de dicha adhesión. Tampoco había recibido el del Perú. Con todo, Yrigoyen urgía al Canciller argentino, Tejedor, a terminar la negociación, aunque éste decía que no era él quien objetaba la falta de los poderes, sino los otros ministros. Además, para suscribir el Tratado, Tejedor estaba dispuesto a no hacer cuestión de Estado del asunto de límites entre Bolivia y la Argentina, ya que según le había explicado Yrigoyen, ello podía tomar por lo menos un año, “que era precisamente el tiempo en que podían desarrollarse los acontecimientos, en previsión de los que habían el Perú y Bolivia celebrado el Tratado y solicitado la adhesión de esta República (Argentina)”²⁷⁰.

En efecto, Tejedor no haría cuestión de Estado si se suscribía una cláusula secreta que estableciera que la Alianza con Bolivia no se haría efectiva, sino después de que se hubiese arreglado los límites entre los dos países, pues recelaba de la estabilidad política de ese país y que la evolución de las relaciones entre Bolivia y Chile pudiera implicarlo en una guerra; y, además que por separado, en el tratado se declarase la neutralidad del estrecho de Magallanes, todo lo cual fue inteligentemente recha-

zado por Yrigoyen, aceptándolo Tejedor y aviniéndose a someter el tema, nuevamente, al Consejo de Ministros, órgano que diera finalmente su aceptación.

La cuestión del acuerdo secreto entre Argentina y Perú, también mereció el rechazo del Presidente Pardo, pues le significaba que era “acogerse al pacto en sus cuestiones con el frente, quedando libres para afligir al desvalido”. En esta carta, Pardo manifestaba otro pensamiento americanista, ideal por excelencia, en los términos siguientes:

“Hágame Ud. el favor de informarme también de las ideas que dominan en ese gobierno sobre la cuestión de Cuba. En el estado en que está España impotente para prolongar por mucho tiempo la lucha que sostienen los independientes de esa Antilla, creo que es una necesidad de honor de parte de algunas de las repúblicas hispano-americanas el no permanecer indiferentes por más tiempo. Llegado el caso, decía, y si nos reponemos algo de nuestra malísima situación financiera no estoy muy lejos de invitar a Chile a que intervenga con sus blindados en las Antillas. Un movimiento conjuntivo de Chile, Buenos Aires y el Perú con elementos de mar y de dinero, teniendo por base la costa de Colombia porque en la actual situación de Cuba, podría dar la inmediata erupción de la isla. Gloria muy grande para las naciones que acometieren la empresa que a mi juicio no exigiría muy considerables sacrificios. Sondee Ud. el terreno en ese gabinete, para que cooperen en el proyecto completo y si no es posible, para que concurran a la formación de un congreso americano que se ocupe exclusivamente de la cuestión de Cuba y en último caso, para el reconocimiento de la independencia de la Antilla”²⁷¹.

Este era, en efecto, un estupendo deseo, pero negativo para la seguridad nacional del Perú, porque si el país se reponía en algo de la malísima situación financiera, no debía ser para aventuras ideales, sino en todo caso para recuperar la superioridad marítima frente a Chile y preservar la integridad territorial amenazada. Nuevamente el eterno dilema de la adecuación de los fines a los medios, habida cuenta de la prioridad entre ellos.

En otra carta privada de Riva Agüero a Yrigoyen, sobre el asunto del pacto por separado, decía que “los únicos temores de guerra que por muchos años podemos tener, son los que inspiran el manifiesto deseo de Chile de ensancharse a expensas de Bolivia, absorbiendo su territorio de Atacama ... Nuestros intereses no nos permitirían consentir en esto, no sólo por temor a Chile tan cerca de Tarapacá, sino también porque privada Bolivia de su litoral, en un porvenir no muy remoto vendría a aliarse con Chile, para tomar del Perú el puerto de Arica. De consiguiente el motivo de guerra que puede haber con Chile no es otro que el de oponerse a la ocupación del litoral boliviano”²⁷². Se puede apreciar, pues, que había un convencimiento y correcto reconocimiento, cada vez mayor, de que se marchaba hacia una guerra con Chile, cuyo objetivo político, a largo plazo, de expansión territorial dejando a Bolivia encerrada en los Andes y adueñándose de Tarapacá, podía derivar en una futura alianza chileno-boliviana,

para resolver su problema de mediterraneidad a costa del puerto peruano de Arica, y que para ello el Perú debía oponerse a la ocupación de lo que quedaba del litoral boliviano. ¿Cómo oponerse? Buscar alianzas con Bolivia y Argentina fue el curso de acción seleccionado que resultó no ser válido, como los hechos lo demostraron. En efecto Bolivia quedó privada de su litoral; Tarapacá fue anexado a Chile incluyendo Arica. En el siglo XX, el tratado de límites impuesto por Chile al Perú, condenó a Bolivia a una dependencia eterna, excepto que algunas veces actúa como el mercader de ilusiones con los territorios que fueron del Perú. Pero no hay nada que impida que el partido se juegue nuevamente ya no por Arica sino por algún otro punto más al norte, siguiendo un impulso mesiánico en el Pacífico y por ello la seguridad nacional no se debe descuidar. Es mejor actuar como halcón que como paloma.

Lavalle, por otro lado, consideraba que, en general, los tratados de alianza eran siempre sumamente peligrosos, cuando no tienen un objetivo preciso ni una aplicación inmediata, no ofreciendo seguridad alguna las garantías que procuran. Citando a Federico II, las alianzas "son como redes de filigrana, preciosas a la vista; pero demasiado frágiles para resistir a la mas ligera presión"²⁷³.

El 20 de setiembre²⁷⁴, el ministro Yrigoyen comunicaba a Riva Agüero que el Canciller Carlos Tejedor, le había informado que el Gobierno Argentino había decidido adherirse al Tratado de Alianza defensiva, pero que había que suscribir una Convención antes de someterla al Congreso Nacional, resurgiendo el asunto de los poderes que ya se ha comentado.

Es fácil imaginar la desazón que debe haber experimentado Yrigoyen al no contar con el Poder de Bolivia ni con un poder especial del Presidente Pardo que, obviamente, eran instrumentos que debían presentarse al Congreso que finalizaba en pocos días. La decisión del momento fue, esperar hasta el 22 la llegada del vapor inglés a Montevideo procedente del Pacífico, para ver si en él llegaban los famosos poderes, que finalmente recibiría, pero muchísimo después. Conviene recordar que Yrigoyen sólo contaba con un poder general del Presidente Pardo.

Hasta ese momento, las negociaciones habían sido prácticamente verbales, así es que, con fecha 24 de setiembre, el ministro Yrigoyen, presentó al Ministro de Relaciones Exteriores de Argentina, don Carlos Tejedor, la solicitud oficial de adhesión de esa República al Tratado de Alianza defensiva, comunicación en la cual no se mencionaba a Chile con nombre propio y que, por su importancia, se transcribe a continuación:

"Los Gobiernos del Perú y Bolivia, deseando estrechar de una manera solemne los vínculos que unen a los dos Estados, con el objeto de garantizarse mutuamente su independencia, soberanía y la integridad de sus territorios, celebraron en Lima,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

el 16 de febrero último, por medio de sus respectivos Plenipotenciarios, el Tratado de alianza defensiva, que el infrascrito tiene el honor de adjuntar a este oficio en copia auténtica. Este Tratado que, mediante la aprobación de las Asambleas respectivas y el canje de las ratificaciones, verificada en La Paz, el 2 de julio último, ha llegado a ser un pacto perfecto, no entraña, como a primera vista lo comprenderá V.E., mira hostil o agresiva contra nación alguna determinada, ni intención ambiciosa contra el derecho ajeno. Al contrario, todas sus estipulaciones tienden el resguardo puro y simple de la autonomía e integridad territorial, contra cualquier agresión extraña, y a prevenir siempre un rompimiento, evitando todo pretexto de guerra; pues, en el inciso 1º del artículo 8º, se consagra el arbitraje como único medio justo y racional que debe adoptarse para la decisión de las cuestiones de límites.

Bajo este punto de vista, que es indudablemente del más alto interés, el Tratado importa la fijación de un gran principio en el Derecho Público Americano; y puede, por lo tanto, ser considerado como la prenda mas segura de paz y de unión, no sólo entre el Perú y Bolivia, sino también entre los demás Estados americanos que lleguen a adherirse a él; y esto es tanto mas importante en la actualidad, cuanto que, como sabe V.E., muchos de esos Estados tienen pendiente la designación de sus límites, pues aunque, por fortuna, las cuestiones que hasta ahora han surgido, no han llegado a tener un resultado funesto, no dejan, sin embargo, de ofrecer dificultades que más tarde pueden, tal vez, producir complicaciones y peligros serios, que a todo trance conviene evitar.

Comprendiéndolo así las altas partes contratantes, se reservaron el derecho de pedir la adhesión de otro u otros de los mencionados Estados y han acordado últimamente solicitar la de la República Argentina, según verá V.E., por los documentos que en copia auténtica también se acompañan.

Con tal fin, y no teniendo en la actualidad el Gobierno boliviano, acreditado en esta República ningún Agente Diplomático, acordó con el del Perú conferir al infrascrito sus plenos poderes para el expresado objeto, como igualmente consta de los referidos documentos, y del Poder en forma, que el infrascrito tendrá el honor de presentar oportunamente.

En esta virtud, el infrascrito, dando cumplimiento a las órdenes que a este respecto ha recibido, tiene la honra de solicitar a nombre de los Gobiernos del Perú y Bolivia, y por el digno conducto de V.E., la adhesión del Excmo. Gobierno de la República Argentina al expresado Tratado de alianza defensiva, celebrado en Lima, el 16 de Febrero último.

Con sentimientos de alta consideración y distinguido aprecio, el infrascrito tiene el honor de suscribirse de V.E. el señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República Argentina²⁷⁵.

Parece ser, que el Gobierno argentino había estado esperando esta comunicación de Yrigoyen, pues al día siguiente, 25 de setiembre, la Cámara de diputados, en sesión secreta, aprobaría la decisión del Ejecutivo de adherirse al Tratado de Alianza defensiva. A pesar del esfuerzo desplegado por el Gobierno argentino, que llegó incluso a enviar una circular a los periódicos recomendándoles la reserva más absoluta, el tema recibió difusión en *El Mercantil* de Buenos Aires²⁷⁶. Esto debió poner en alerta al ministro de Chile, Guillermo Blest Gana, quien el 30 de setiembre visitó

a Yrigoyen para manifestarle que sabía de lo que se había tratado en las sesiones secretas del Congreso, pero sin conocer el texto²⁷⁷. Al poco tiempo, se enteraría del contenido del Tratado, en las circunstancias que describe el doctor Cayo.

Si bien la Cámara de Diputados aprobó la adhesión, el resultado de la votación no llegó a ser lo que se había estimado, pues en contra votaron los partidarios y amigos del general Mitre, entre ellos, el diputado Rawson, probable futuro Ministro de Argentina en Lima. Varios historiadores mencionan que Rawson fue el senador argentino que bloqueó la aprobación, lo cual no es cierto, puesto que era diputado. Ese mismo día, el proyecto pasó al Senado, en donde no se votó la cuestión “por haberse opuesto un senador Torrent... partidario de Mitre”, manifestando que “no era bueno, en asunto tan grave, proceder de ligero y que él necesitaba tiempo para estudiarlo”, por lo cual el debate se aplazó hasta el día siguiente, aunque reinaba el convencimiento de que sería aprobado²⁷⁸.

No sucedió así, sin embargo, pues en la sesión secreta del 30 de setiembre de esa Cámara, hubo tres senadores que manifestaron el deseo de estudiar mas tan importante asunto. Pero como ese era el último día de sesiones y había quedado, entre otros asuntos, el Presupuesto, que se vería en los próximos ocho días, se acordó incluir el tema de la adhesión, pero en forma reservada, por lo que no apareció en el acta de convocatoria²⁷⁹.

Incidentes de política interna, acaecidos en esos días, que afectaron las relaciones entre la oposición y el Gobierno, llevaron a que el Senado aplazara la autorización aprobatoria del Tratado, hasta el 1º de mayo de 1874, a pesar de la encendida defensa que el señor Tejedor hiciera de la propuesta²⁸⁰. Pero, como se recordará, por la falta de poder de Bolivia, el Gobierno de Sarmiento no había podido presentar al Congreso un Protocolo o una Convención, así es que esa fue otra razón para que el Senado no autorizase la aprobación, concediendo tiempo para que se subsanase la carencia de un instrumento debidamente suscrito²⁸¹. Es justo reconocer que el ministro Yrigoyen cumplió en dos meses y medio, con la misión encomendada ante el Poder Ejecutivo de Argentina: convencerlo de la necesidad de adherirse al Tratado de Alianza defensiva entre Bolivia y el Perú. La falta de poderes frustró, sin embargo, que el Poder Legislativo también lo aprobase. En esa misma sesión, el Senado argentino aprobaría la autorización solicitada por el Ejecutivo para invertir hasta 7'000,000 de soles en aumentar la Escuadra, el armamento de tierra y la fortificación de la costa.

Después de este incidente parlamentario, el ministro Tejedor pasó una nota²⁸² al ministro Yrigoyen, comunicándole que ante el pedido de adhesión por parte de los Gobiernos de Bolivia y del Perú, el Gobierno argentino había decidido dar su promesa de adhesión, según los términos y explica-

ciones que se planteaban y, que la celebración definitiva se haría mediante notas reversales o en protocolos, de ser aceptadas por esos gobiernos, las explicaciones citadas, que no tenían que ver con una anulación del Tratado de 1866, ni con sus límites con Bolivia. A pesar de esta decisión del Gobierno argentino, y aun cuando el Senado no había dado su aprobación por razones de forma, mas no de fondo, como fuera la falta de poderes específicos a Yrigoyen, se puede considerar que este diplomático cumplió con su misión hasta donde pudo. Finalmente, nunca llegaría a suscribirse documento alguno de adhesión con la firma de los tres países. Tampoco la República Argentina formó parte de la Alianza, ni quedó obligada por sus estipulaciones²⁸³.

Por la misma época, el Canciller de Chile, Ibáñez, comunicaba al del Perú, y demás naciones, el estado de sus relaciones de límites con la Argentina, en torno a su mejor derecho al estrecho de Magallanes y territorios adyacentes, y a toda la extensa región que se conoce con el nombre de Patagonia. Hacía notar que, en 1845, Chile había tomado posesión de los estrechos y todo su territorio y que, desde entonces, con el esfuerzo económico y sacrificio de todo orden por parte de Chile había conseguido habilitar para la navegación aquel mar interno y que, su Gobierno, mantenía y mantiene la franca y libre navegación del estrecho para todas las naciones del mundo, declarando también la neutralidad de aquel paso para el improbable y remoto caso de una guerra exterior²⁸⁴.

Por otro lado, Riva Agüero, al contestar en forma privada a varias comunicaciones de Yrigoyen, sin saber aún lo que había ocurrido en el Senado argentino, cuya aprobación la daba por segura, escribía que "habremos hecho un gran bien a nuestro país. Sin gastar ingentes sumas en la adquisición de buques con que contrarrestar el predominio que espera Chile, el Perú no tendrá nada que temer de éste y seguirá ocupando en la política americana el puesto a que está llamado". En otro pasaje, agregaba que para Chile "no es un misterio la existencia de la alianza... desde que murió D.A. Bello no hay ya brújula ninguna, y la política externa ha sido dirigida sin rumbo fijo". Parece que Riva Agüero olvidó a Portales y el objetivo de largo plazo de Chile que como se ha visto en páginas anteriores, él había definido con toda claridad. Lo manifestado por Riva Agüero en cuanto a la falta de rumbo, era el resultado de suponer intenciones, que pueden cambiar en cualquier momento, en vez de evaluar las posibilidades para lograr ese objetivo de largo plazo. Finalmente, decía "... sigue la crisis financiera y la situación es muy difícil, tanto para el comercio, como para el Gobierno, que no cuenta con recursos para atender los pagos"²⁸⁵.

Era cierto que en Chile, ya se tenía conocimiento no sólo de la Alianza de Bolivia y Perú, como lo describe Cayo en el volumen 1 y en el presente

capítulo, sino que además lo demuestra en otro trabajo publicado en 1979 en la *Revista del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*, en el que al comentar una obra de Mario Barros Van Buren, cita que “a partir de 1873 se le conocía por toda la América... que los peruanos... comunicaron oficialmente al gobierno imperial (de Brasil) el 2 de noviembre de 1873. Brasil... incluyó el Tratado secreto en el Boletín de Pactos Internacionales que publicaba cada año. El Departamento de Estado (Estados Unidos de América) lo reprodujo en inglés en la *Revista Foreign Relations* del 15 de enero de 1874”²⁸⁶. Años más tarde, parece que el Gobierno del Presidente Prado olvidaría este conocimiento del Tratado por parte de Chile, que supo guardar muy bien las apariencias de desconocimiento, cuando envió al prestigioso diplomático, don José Antonio de Lavalle en misión a Chile, en víspera de la guerra.

El anuncio de la actitud del Senado argentino, obviamente, causó sorpresa y sentimiento en el Gobierno peruano, aunque consideraba que el aplazamiento no importaba un rechazo en sí mismo, de la alianza, por lo que Riva Agüero estimaba que el trabajo de Yrigoyen debía ser ahora, impedir que Chile lograra influir en las autoridades argentinas para que no se concretara en el futuro²⁸⁷. Mas tarde, Lavalle escribiría en su Memoria que “error, pues, y error muy grave del Gobierno de 1872, fue ya que no le era posible armar convenientemente al Perú, no haber hecho de la adhesión de la República Argentina, una condición *sine qua non* de la existencia del Tratado del 6 de febrero, ya que no había comenzado sus negociaciones al efecto por la parte principal y no por la accesoria, o cuando menos, simultáneamente por ambas”²⁸⁸.

Así las cosas, concluiría 1873 sin que la Asamblea de Bolivia definiera su situación respecto al Convenio Corral-Lindsay, sin que se materializara la adhesión argentina, y sin el más mínimo deseo del Gobierno peruano para intentar restablecer la superioridad marítima, y aferrado en su política exterior a una alianza que restaba en lugar de sumar, con la obsesión de que quedara constancia oficial en los archivos de los ministerios de Perú, Bolivia y Argentina de “nuestros deseos de que la paz no llegue a turbarse. Debemos ser los apóstoles de la paz, el arbitraje es el único medio que debe emplearse para terminar cualquier controversia sobre asuntos de territorio”²⁸⁹, aunque a Yrigoyen le escribía que, “lo primero que debe hacer ese Gobierno (Argentina) es tener dos blindados de igual o mayor fuerza que los que construye Chile. Esa marina unida a la nuestra contendrá ahora y siempre el espíritu invasor de nuestra vecina y la hará entrar en razón. Tiempo es que conformándose con sus límites verdaderos, dedique toda su actividad no a buscar ensancharse a expensas de sus vecinos, sino al progreso material e intelectual de ese pueblo tan adelantado en otros

aspectos²⁹⁰. Hacia fines del año, los astilleros ingleses demostraban gran esfuerzo en los trabajos de los blindados chilenos y según el Encargado de Negocios en Londres, el más avanzado sería lanzado al agua en diciembre y el otro a principios de mayo²⁹¹. De las noticias que se recibían de Londres, el Ministro de Guerra y Marina, se limitaba sólo a acusar recibo. Para Pardo, estas noticias sobre la aceleración en la construcción, no alteraba en mucho su esquema de juego político, pues él había calculado que no estarían en Chile antes de 8 ó 9 meses a partir de diciembre, o sea en agosto/setiembre de 1874²⁹².

Al finalizar el año 1873, el Gobierno chileno daba a publicidad una nota que su Cancillería dirigía al Encargado de Negocios de Chile en Bolivia, don Carlos Walker Martínez, por la cual declaraba públicamente el incumplimiento, por parte de este país, del Tratado de Límites de 1866 en todo lo que se refería a la mancomunidad de intereses entre los paralelos de 23° y 24°S²⁹³. Parecía ser la respuesta en vista de que la Asamblea de Bolivia no había aprobado el Convenio Corral-Lindsay.

Comienza el año 1874, y el fantasma de una guerra sigue paseándose por la mente de los estadistas peruanos, así como su obsesivo deseo de que todo se podía resolver por el arbitraje. Así le escribía Riva Agüero a Yrigoyen, en ocasión de remitirle copia de una carta de La Torre con los detalles de la situación. "Ella, decía, le revelará a Ud. bien claramente la tendencia de Chile a apoderarse del litoral... Necesitamos que desaparezcan de una vez esos gérmenes de guerra, que se siente el principio del arbitraje y quede un tanto abatida la soberbia de Chile y limitada su tendencia a engrandecerse a expensas de sus vecinos"²⁹⁴; y, al ministro La Torre, le manifestaba, que "si Bolivia está dispuesta a ceder y a perder parte de su territorio debería de hacerlo de una vez..."²⁹⁵. Las cosas, mas bien, volverían a complicarse al expedir el Congreso de Bolivia algunas leyes que gravaban con nuevos impuestos la exportación de minerales de su litoral lo que, por supuesto, provocó una reclamación por parte del Gobierno de Chile, pero sin llegar a adoptar posturas intransigentes²⁹⁶.

En cuanto a las relaciones entre Chile y la Argentina, por otra parte, la Cancillería de Chile difundía por medio de la prensa, la respuesta que, con fecha 11 de febrero, entregaba al ministro argentino en Santiago, don Tomás Frías, acompañada de una voluminosa documentación que rebatía los títulos que Argentina había presentado el 30 de setiembre de 1873 respecto a la Patagonia²⁹⁷.

En otro terreno del acontecer político en Bolivia, dos hechos ocurrieron en el mes de febrero. Uno, fue el deceso del Presidente de Bolivia, Adolfo Ballivián, ocurrido el 14. El otro, fue un movimiento revolucionario realizado en Caracoles que proclamaba la República Federal y la separación

del litoral boliviano, creando un Estado independiente, pero de cuya subsistencia se dudaba²⁹⁸, pero felizmente conjurado por el buen juicio del hombre a quien le fue encargado el gobierno hasta el término del período constitucional, señor Tomás Frías²⁹⁹.

El estado de las relaciones entre Chile y Bolivia, en los primeros meses de 1874 fue, también, tema para la prensa de los tres países, con posiciones encontradas por supuesto, pues unos hablaban de guerra inevitable, otros mas moderados, abogaban por medios pacíficos. Uno de ellos, *La República* de Chile, decía que "nuestro ejército se encuentra ya en posesión de un armamento completo de artillería, caballería e infantería encargado a Europa por el señor Ministro Pinto. Este armamento es de la mejor clase y está a la altura de nuestras necesidades y de los adelantos del arte de la guerra como él lo decía y como todo el mundo lo conoce". En otra parte agregaba que:

"... una de las primeras medidas tomadas por el Sr. Pinto tan luego como se hizo cargo del Ministerio de la Guerra y Marina fue pedir autorización al Gobierno para invertir 2'200,000 pesos en la adquisición de buques de guerra; obtenida la autorización se mandaron construir las naves a Inglaterra sin pérdida de tiempo. La construcción de esos buques no ha marchado con la rapidez que desea *El Independiente* en unión de todos los chilenos; pero deseáramos saber cual es el medio, cual el recurso que podría tocarse para obtener buques de primera clase en menos tiempo, podemos asegurar que nada se ha omitido y esto también lo sabe *El Independiente* de buen origen para aligerar la terminación de nuestros blindados. Cuando estos buques lleguen a Chile encontrarán tripulaciones y jefes dignos de equiparlos, mientras tanto nuestros lectores podrán apreciar debidamente el juicio emitido por el primer periódico del mundo sobre la construcción de nuestros blindados"³⁰⁰.

Al mismo tiempo, otra noticia decía que la *Esmeralda* y la *Covadonga* se estaban alistando para ir, el que mas pronto esté preparado, a reemplazar a la *O'Higgins* en la estadía de Mejillones³⁰¹.

En abril se produjo la ocupación del puerto de Río Santa Cruz, en el Atlántico, por parte de la *Abtao*, lo cual complicó la situación argentino-chilena, mereciendo la condena de la prensa argentina. Al final, se llegó al acuerdo de arbitraje Tejedor-Blest Gana, sobre la Patagonia, estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego. Para evitar dificultades y facilitar el arbitraje, el gobierno chileno emitió una declaración en la que manifestaba no tener intención de ocupar la bahía de Santa Cruz³⁰². Posteriormente, Avellaneda asume la Presidencia de Argentina, y desecha el citado Convenio.

Las negociaciones que habían venido realizándose entre Chile y Bolivia, culminaron el 6 de agosto de 1874, al suscribir ambos países un nuevo Tratado de Límites que, en esencia, conservaba para Chile el paralelo de 24°S. Otros detalles del Tratado se pueden leer en el volumen 1 desarrollado por el doctor Cayo.

Como se recordará, luego de la promesa de adhesión del Gobierno argentino al Tratado de Alianza defensiva entre Perú y Bolivia, había quedado pendiente la absolucón, por parte del Gobierno boliviano, de algunas explicaciones planteadas por Argentina. Al final, Bolivia las resolvería pero no en el sentido y forma esperadas, lo que llevó a Yrigoyen a expresarle a Riva Agüero que, “mucha gente es esa de Bolivia y le aseguro a Ud. que estos últimos actos me han fastidiado tanto, que muy sinceramente deseo que se me permita renunciar su representación. Un año se ha empleado por culpa del Sr. Baptista en el insignificante asunto de las observaciones del Sr. Tejedor... (Tejedor) tenía razón al juzgar como juzga a aquellos sujetos y para tener recelos y desconfianza de su proceder. Yo los tengo ya también y muy serios, y quizás sea el Gobierno de Chile el que está trabajando en todo lo que hace...”³⁰³.

El 28 de julio de 1874, el Presidente Pardo, en su Mensaje al Congreso, expresaba que “el Perú se encuentra en paz con todas las naciones; que ha cultivado con esmero sus relaciones con ellas, y las ha estrechado”. En otro párrafo decía, que “aunque el Perú no tiene interés directo en las cuestiones sobre límites que se ventilan entre los Gobiernos de Bolivia, Chile y la Confederación Argentina, ha creído mi Gobierno, propio de los antecedentes políticos del Perú y de acuerdo con sus deberes de amistad para con esas naciones, aconsejar el sometimiento a fallos arbitrales de las cuestiones que discuten, alejando así todo peligro de perturbación de la paz continental, tan necesaria para el progreso económico, político y social de los países americanos”³⁰⁴.

Respecto al nuevo Tratado de Límites entre Chile y Bolivia, la prensa de este último país reaccionó desfavorablemente por considerarlo abiertamente deshonesto para Bolivia, al extremo que un grupo de ciudadanos bolivianos publicó en el periódico *El Pensamiento Nacional*, una declaración que concluía en estos términos:

“Protestamos mil veces ante Dios, la Patria y el mundo todo contra el Protocolo del 6 de Agosto de 1874 y lo desconocemos en todas las partes, declarando además que es deshonesto para Bolivia porque desconoce y ataca su personalidad moral; y atentatorio contra todas sus propiedades porque hace de ellas una cesión gratuita en menoscabo de la dignidad nacional. Y para que esta declaración de nuestra soberana voluntad sea conocida por Bolivia, la Representación Nacional y todos los Estados del Continente, la suscribimos en Cobija a 23 de Setiembre de 1874”³⁰⁵.

A mediados de octubre, el Ministro del Perú en Londres, Gálvez, comunicaba que el 9 del mes, había zarpado para Chile el blindado *Almirante Cochrane*, bajo el mando del capitán Coneyin y agregaba el comentario siguiente: “personas competentes que lo han visitado aseguran que en su clase es uno de los buques de guerra más completos que se han construi-

do en estos diques (de Hull). En cuanto al otro, se cree que no podrá concluirse antes de cinco meses"³⁰⁶.

En contraste, en ese mismo mes, un periódico limeño consignaba la siguiente noticia desde Iquique: "El *Mayro*, cuyas calderas se hallaban en mal estado por las continuas comisiones en que ha estado siempre vigilando la costa para que no se acerquen los moros, regresa al Callao, a descansar de sus fatigas y a buscar en la ciencia el remedio para sus achaques. Ha reemplazado a ese transporte la corbeta *Unión*, que era esperada por la gente del candelero, con más impaciencia que un niño miedoso aguarda a mamá cuando se queda solo y en su cuarto a oscuras. Vaya, ya llegó la suspirada corbeta. Ya dormiremos más tranquilos, sin zozobras y pesadillas; ya podremos andar en la calle después de las diez de la noche, ya las patrullas no se harán tan a menudo y volverá la calma a la gente de bronce"³⁰⁷.

Así concluye el año de 1874, durante el cual Chile y Bolivia firmaron un nuevo Tratado de Límites, que en el fondo no resolvió el problema creado por el, de 1866. Chile y Argentina firmaron un tratado de arbitraje. Llegaron a Chile el blindado *Almirante Cochrane*, la corbeta *Magallanes* y el vapor *Tolten*. Argentina, aunque comunicó su promesa de adhesión al Tratado de Alianza defensiva, no llegó a suscribir Protocolo o nota reversal alguna. Bolivia no remitió a Yrigoyen el respectivo poder y su respuesta a las explicaciones pedidas por Argentina, no fueron satisfactorias. El Perú, seguía con su ideal de ser el apóstol de la paz, con una superioridad naval, ya definitivamente perdida, a pesar de haber contado en el presupuesto del Ramo de Marina, con una partida de 4'000,000 de soles, que no usó, como se ha visto en otra parte de este capítulo.

Posteriormente, en ninguno de los Mensajes, dirigidos a los Congresos Extraordinarios de 3 de febrero de 1875 y 15 de junio de 1876, el Presidente Pardo trataría de la política exterior, ni del asunto de los blindados. Finalmente, en su último Mensaje como Presidente Constitucional, dirigido al Congreso Ordinario el 28 de Julio de 1876, Pardo expresaría:

"La política exterior de mi Gobierno se ha inspirado en los sentimientos de amistad que frecuentes y estrechas relaciones imponen hoy como necesarios a todos los pueblos cultos. La discusión de las cuestiones que ha surgido con aquellos sentimientos, buscando las soluciones mas conformes con la equidad, con la justicia y con la dignidad de la Nación"... y por último "que nuestra política para con los pueblos de este Continente, no se ha limitado al simple cultivo de las relaciones oficiales.

Interesado en la paz de América, la acción del Perú se ha hecho sentir, siempre que se ha podido cooperar a la armonía entre los diversos Estados o a la pacífica terminación de sus diferencias"³⁰⁸.

En mayo de 1875, se dio un destello de interés por parte del Gobierno boliviano, presidido por el general Hilarión Daza de conocer, por lo menos, su litoral. Dada la inexistencia de vías de comunicación terrestre, debía viajar

a través de territorio peruano, llegar a uno de sus puertos del sur, abordar una nave y arribar así a uno de los puertos de Tocopilla, Cobija o Mejillones. El pedido de tránsito fue motivo de una sesión secreta de la Cámara de Senadores, que se realizó el 4 de marzo de 1875, durante la Legislatura Extraordinaria. En dicha sesión se dio cuenta de una nota del señor Ministro de Relaciones Exteriores, acompañando un proyecto de ley autorizando al Poder Ejecutivo, a conceder permiso para el tránsito de tropas bolivianas por el territorio de la República. El oficio, junto con el proyecto del Ejecutivo, pasó a consideración de la Comisión Diplomática³⁰⁹. El dictamen de la citada comisión fue visto el 8 de marzo, también en sesión secreta, acordándose sólo “pasar oficio a los señores ministros, de Relaciones Exteriores y de Guerra y Marina para que si lo tenían a bien concurrieran al debate del mencionado proyecto”³¹⁰. Al fin de cuentas, el tránsito del Presidente Daza a través del territorio peruano no se realizó, pero el Ministro de Guerra y Marina, ya había dispuesto el alistamiento de la fragata *Independencia* para acomodar al Presidente y su séquito, durante el periplo marítimo.

Por la misma época, el Gobierno del Presidente Pardo promulga la ley de expropiación y monopolio de las salitreras de Tarapacá. Luego de la renuncia de Riva Agüero, Pardo designó como Ministro de Relaciones Exteriores, al señor A.V. de La Torre quien, como se ha visto, había venido desempeñándose como Ministro del Perú en Bolivia. En nuestra Legación en Chile, venía ejerciendo la función de Ministro, desde octubre de 1874, el Dr. A. Reynaldo Chacaltana, en reemplazo de don Ignacio Noboa.

4.4. SE FRUSTRAN LA ÚLTIMA OPORTUNIDAD PARA LA ADHESIÓN ARGENTINA AL TRATADO

Entre setiembre y octubre de 1874, el ministro Yrigoyen, luego de sus negociaciones en Buenos Aires, vino a Lima. Al terminar el primer trimestre de 1875, se preparaba a retornar a aquella ciudad, para reabrir el tema de la adhesión de Argentina al Tratado. El Presidente argentino era Avellaneda, y su canciller don Bernardo Irigoyen. En esta oportunidad, el ministro La Torre escribía al peruano Yrigoyen, remitiéndole copia de los oficios recibidos en Lima de la Legación en La Paz. Del tenor de ellos se aprecia que Bolivia, aparte de su insistencia respecto a la posesión de Tarija, tenía la mejor buena voluntad respecto a la citada adhesión³¹¹, y que seguía pendiente el envío del poder respectivo a Yrigoyen.

Al reabrir el tema de la adhesión, La Torre escribía a Yrigoyen recordándole todas las instrucciones dadas por Riva Agüero y, además, añadía lo siguiente:

“Ese Tratado puede llegar a ser, y es lo que ha pretendido el Perú al celebrarlo, la base más positiva de la Unión del Continente, que fueron antes colonia de España,

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

procurando, mediante él, que se arreglen arbitrariamente, si no se consigue el común acuerdo, las cuestiones pendientes, por razón de límites y otras que puedan surgir entre las Potencias signatarias, garantizándose entre ellas la integridad de sus respectivos territorios y su soberanía e independencia. Por otra parte, no debe olvidarse el interés del Perú en la conservación de la paz en América; pues no sólo se vería con pesar la lucha entre naciones de un mismo origen, sino que podría encontrarse expuesto a complicaciones, cuyas consecuencias son fáciles de preveer, o, cuando menos, a que sufriesen sus intereses comerciales, si logran libertarse de aquellas³¹².

Además de referirse al deterioro de las relaciones entre Argentina y Brasil, lo instruía a reanudar las negociaciones con Argentina, no sólo a nombre del Perú, sino también de Bolivia, cuyo Gobierno debía remitirle nuevas instrucciones, en las que habría de insistir en sus derechos sobre Tarija y sobre lo cual la Confederación Argentina no haría cuestión. Finalmente, La Torre expresaba que:

“... la situación actual del Perú y de las Naciones de que me ocupo en esta nota, hace indispensable que nuestros representantes en este continente no olviden, por un momento, la política leal de este Gobierno en sus relaciones internacionales ... Conforme al espíritu del Tratado del 6 de Febrero, debemos trabajar en el sentido que terminen amigablemente las desavenencias que pueden surgir entre las otras Potencias, procurando que no llegue al caso de ruptura entre ellas, e inclinando su ánimo a la idea de someter sus cuestiones a la decisión arbitral a fin de hacer imposible la guerra, de la que no pueden recogerse sino frutos muy amargos”.

El 8 de mayo se lanzaba al agua, en Inglaterra, el blindado *Valparaíso*, según informe de la Legación del Perú en Londres³¹³.

A su regreso a Buenos Aires, Yrigoyen inicia sus negociaciones con el nuevo Ministro de Relaciones Exteriores argentino quien, de primera intención, le solicita gestionar ante el Gobierno del Perú, interponga sus buenos oficios con el de Santiago, que seguía una política alarmante respecto de la Patagonia y el estrecho, a lo cual accedió gustoso, en nombre de la paz.

En cuanto a la adhesión al Tratado, el Canciller argentino fue puesto al día de todo el proceso y de las exigencias de Bolivia sobre Tarija. Posteriormente, Yrigoyen tendría una entrevista con el Presidente Avellaneda, quien luego de ser enterado detalladamente de la situación, consideró conveniente sostener nuevas conversaciones³¹⁴. Las relaciones entre Bolivia y Chile, por otro lado, progresaron positivamente, al convenir ambos países en algunas mejoras al Tratado del 6 de agosto de 1874³¹⁵.

Julio de 1875, marca el inicio de la pérdida de interés, por parte del Gobierno del Perú, a la adhesión de Argentina al Tratado de Alianza defensiva, decisión que se va poniendo de manifiesto sutilmente, primero condicionando a que sea la Confederación Argentina quien dé el primer paso y, luego, conduciéndolas sin manifestar gran interés³¹⁶. También el Gobierno argentino ya no estaba muy interesado en ella. A todo esto seguía el silencio boliviano sobre instrucciones para Yrigoyen. Es pertinente hacer

notar, sin embargo, que no era por este motivo que el Gobierno del Perú actuase en la manera antes citada, sino porque según escribía La Torre a Yrigoyen, "habiéndose complicado de un modo alarmante las cuestiones de la República Argentina con Chile, el Paraguay y el Imperio del Brasil, era prudente obrar con la mayor circunspección, retardando todo lo posible la firma del protocolo respectivo, a fin de evitarnos complicaciones que pudieran ser perjudiciales en las actuales circunstancias"³¹⁷.

Sin embargo, ante la certeza de un rompimiento entre Chile y la Argentina, Yrigoyen recibiría instrucciones de interponer sus buenos oficios entre ambos países, antes de que llegaran a un rompimiento, arribando a un arreglo pacífico y equitativo, o recurriendo al arbitraje de una tercera potencia³¹⁸.

La adhesión argentina al Tratado quedó, nuevamente, aplazada por la falta de autorización del Senado, aunque seguía abierta una oportunidad en vista de que las dos Cámaras sesionarían hasta el 30 de setiembre. Ante las razones que el Canciller argentino expusiera al ministro Yrigoyen, éste se limitó a lamentar su aplazamiento. Por otro lado, las relaciones entre los países del Atlántico y entre Argentina y Chile mejoraron, al punto que llevaron al ministro Yrigoyen a expresar que "había pasado el inminente riesgo que hubo hace apenas unos cuantos días que se rompieran las relaciones y sobreviniese la guerra..."³¹⁹.

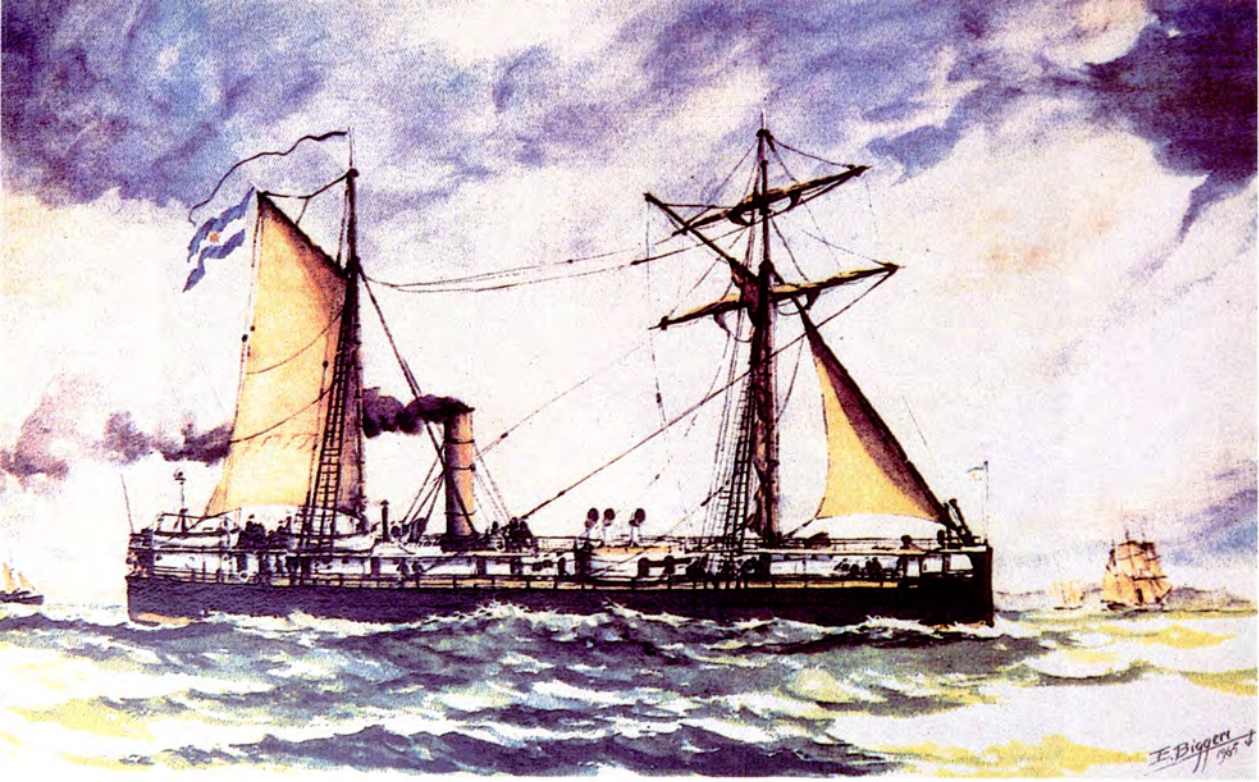
José Pardo y Barreda expresa en su obra, varias veces citada, que luego de la llegada de los blindados chilenos a su país, el ministro La Torre ordenó al ministro Yrigoyen con fecha 7 de octubre de 1875³²⁰, paralizar las gestiones para la adhesión argentina, orden que fue ratificada el mismo 22 y confirmada por el ministro Rospigliosi al Gobierno de Prado, el 13 de setiembre de 1877. Lo evidente, es que desde 1873 en que el Senado argentino no autoriza la adhesión al Tratado de Alianza defensiva, el impetu e interés de las tres partes involucradas decayó, y aún no se habían lanzado al agua los blindados chilenos.

El comentario final de Pedro Yrigoyen es muy categórico, decía así:

"Terminó el año de 1875, quedándonos atados a lo que ofrecía peligro, permanente y progresivo, después de rehuir, por temores pasajeros, lo que hubiera sido nuestra defensa y lo que, desde un principio se concibió, era lo único que podía reemplazar la supremacía marítima que acabábamos de perder. Continuamos asociados a la debilidad, por un exagerado escrúpulo de confraternidad con Bolivia, al propio tiempo que desahuciábamos el apoyo argentino, siempre poderosa garantía de equilibrio"³²¹.

Se ha dicho que fue el pacifismo del Gobierno de Pardo como una obsesión, "al extremo de que, por no alentar, ni siquiera de modo indirecto, la guerra entre (Chile y Argentina), eludió, aun con evidente perjuicio de sus intereses en el Pacífico, el perfeccionamiento de su alianza"³²².

Monitor *Los Andes*, de la Escuadra de Sarmiento, 1875. (Acuarela de Emilio Biggeri, en Departamento de Estudios Histórico Navales, Armada República Argentina).





MANUEL PARDO

Presidente de la República entre 1872-1876, que buscara la adhesión de la República Argentina al Tratado de Alianza defensiva con Bolivia de 1873.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

El ministro La Torre, además, fue muy claro en una de sus comunicaciones a Yrigoyen, al expresarle en los primeros días de octubre de 1875:

“Conoce Ud perfectamente las ideas del gobierno, que se proponen en la actualidad, conservar la mayor libertad de acción que sea posible, a fin de adoptar oportunamente la línea de conducta que mejor convenga, en el sensible caso de un rompimiento entre la República Argentina y Chile; por esta razón, he indicado a Ud. cuan conveniente sería demorar el protocolo de adhesión...”³²³.

Así, pues, la alianza con Argentina falló. ¿Por qué falló?, se preguntaría mas tarde Lavalle y diría:

“No es el caso averiguarlo aquí; pero el hecho es que falló, y con ello un plan de sistema defensivo que esa alianza completaba, y que sin ella quedaba defectuoso y aun peligroso. Entonces, el Perú ha debido suplir con armamento propio la fuerza que quitaba a su sistema la falta de la República Argentina, o cambiar enteramente de sistema. No se hizo seguramente lo primero, esto es armarse poderosamente, por el deplorable estado financiero del país, próximo a hacer bancarrota en el exterior y a lanzarse en el interior en el abismo insondable del papel moneda. No lo permitían, ni lo consentían tampoco, las repetidas intentonas revolucionarias, que acosándolo sin cesar, obligaban al Gobierno del señor Pardo a aplicar a su propia defensa la atención y los recursos que la defensa del país reclamaba. Quedó pues el Perú indefenso y, lo que es peor, ligado a una nación que ninguna seguridad ofrecía, por la especie de personas que desde años atrás la habían gobernado, y entre los que aparecen, como excepciones casi monstruosas, don Adolfo Ballivián, don Tomás Frías y el digno y caballeresco general Campero”³²⁴.

Consecuente con la política de espectación, transcurrieron los siete últimos meses del gobierno de Pardo en 1876. Es decir, no hubo iniciativa por parte del Perú, Argentina y Bolivia. El *Valparaíso* llegó a Chile el 24 de enero de 1876³²⁵.

A los pocos meses, el 4 de mayo, el general Hilarión Daza daba un golpe de Estado deponiendo a don Tomás Frías y asumiendo el mando de Bolivia. Con ello, según Encina, desaparecería la seguridad para el Gobierno de Chile, en el cumplimiento de los tratados de 1866 y el del 6 de agosto de 1874³²⁶.

5. LA CONSTRUCCION E INCORPORACION DE LAS CAÑONERAS EN EL PERIODO PARDO

Como se ha visto, el tema de la contratación e inicio de la construcción de las cañoneras fue tratado en el período Balta, hasta el momento en que Ferreyros decide regresar a Lima, al apreciar que nada puede hacer desde Londres, para cumplir con la otra tarea de su misión: la construcción de los blindados. A cargo de las cañoneras quedó el comandante Carreño. Luego de haber analizado los diversos factores en el período Pardo, procede

retornar al asunto de la construcción misma de tales buques y a las incidencias en torno a ellas, hasta su llegada al Callao, e incorporación a la Escuadra.

5.1. LA GESTION DEL COMANDANTE MUÑOZ DURANTE LA CONSTRUCCION

En reemplazo del comandante Ferreyros, el Supremo Gobierno nombró, en octubre de 1872, como jefe de la comisión encargada de hacer construir en Inglaterra las cañoneras para el servicio del Estado, al capitán de navío don Alejandro G. Muñoz³²⁷, quien el 26 del mismo mes, recibiría las instrucciones respectivas. Pero, ¿quién era el comandante Muñoz que en todo lo que se reseñará a continuación habrá de ser el protagonista principal? A continuación se presenta un breve comentario biográfico sobre él, en base a los Libros Copiadores N° 1, N° 2 y su Expediente Personal del Archivo Histórico de Marina.

Nacido en 1835, fue hijo del coronel don Alejandro G. Muñoz y de doña Paula Sologuren. Casó con doña Elizabeth Inés Numil. Tuvo una hija natural reconocida, de nombre Rosa Mercedes Muñoz Numil.

En 1849 inició su carrera como guardia marina, a bordo del vapor *Rímac*. En 1850 fue destacado primero, a la fragata francesa *Algerie* y luego a la corbeta de guerra de la misma bandera *Serieuse*, en la que tuvo la oportunidad de realizar un largo viaje a la Oceanía, a las costas de Brasil y a Europa. Luego de ello se incorporó, en Londres, a la dotación de la flamante fragata *Amazonas*. Ascendió a la clase de alférez de fragata efectivo en 1853 y estando destinado en el bergantín *Gamarra* participó en la campaña sobre Cobija de Bolivia, al término de la cual regresó a la *Amazonas*, y luego al vapor de guerra *Ucayali*, en donde llegó a desempeñar la segunda comandancia. Durante 1854 ascendió rápidamente a teniente segundo graduado en marzo, efectivo en agosto, y a teniente primero efectivo en diciembre. En enero de 1855, con motivo de la batalla de La Palma, fue separado del servicio, pero su vocación marinera lo llevó a tomar plaza en la fragata mercante *Villa de Pisco*, a bordo de la cual realizó un viaje a Inglaterra. A su regreso al Perú en 1858, se unió a la revolución del general Vivanco, siendo nombrado comandante del bergantín de guerra *Almirante Guise*. En 1858 obtuvo, con intervalo de sólo dos meses, el grado de capitán de corbeta graduado y efectivo, reteniendo siempre el comando del *Guise*, lo que le permitió participar en la campaña y bloqueo de Guayaquil.

En 1861, pasó a la situación de indefinido, por negarse a asumir el comando de un buque que llevaba deportado a Talcahuano, Chile, a Echenique alzado en defensa de la Constitución. Así, pues, desde que iniciara su carrera naval, había pasado 12 años embarcado. El 3 de noviembre de 1862 fue llamado nuevamente al servicio por el Congreso, reconociéndosele de abono el tiempo de indefinido, en reparación de su separación del servicio. Fue designado Vocal de la Junta de Reconocimiento, pero a los cinco meses, asumió nuevamente el comando del *Guise*. En 1863 ascendió a capitán de fragata efectivo y entre 1864 y 1865 desempeñó sucesivamente el comando del vapor *General Lerzundi*, *Tumbes* y *Apurímac*. En 1865 fue ascendido a capitán de navío graduado, y a los dos meses fue hecho efectivo. En el combate naval del

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

2 de mayo de 1866, en el Callao, contra la flota española, peleó en la Batería de Santa Rosa. En agosto de este mismo año, fue designado Mayor de Ordenes del Departamento, cargo en el que sólo estuvo dos meses, pues en octubre de 1866 asumió el comando del *Huáscar*, que retuvo hasta abril de 1868, en que fue designado Comandante General de los Tercios Navales hasta febrero de 1869 en que asumió el cargo de Oficial Mayor de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina, desempeñándolo hasta octubre de 1872, en que se le nombra como Jefe Encargado de la construcción y conducción al Perú, de las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo*. Luego de su arribo al Callao, pasó a desempeñarse, desde febrero de 1875, como Cónsul General del Perú en El Havre. Durante la Guerra con Chile desempeñó diversas comisiones profesionales en servicio de la causa peruana y es, en estas circunstancias, cuando un 7 de marzo de 1883, tiene lugar su trágico fin al suicidarse en el distrito de Santa Marie, en Condado de Middlesex, Inglaterra, a la edad de 48 años. Probablemente, tomó esa determinación después de conocer la debacle del Perú. En el servicio naval había permanecido 34 años, de los cuales 15 los pasó embarcado, obteniendo notable experiencia de mar y de guerra.

Anteriormente se ha visto la inquietud del Ministro de Guerra y Marina acerca del calibre de los cañones, ordenando estudiar la posibilidad de que se instalasen otros de mayor calibre, a pesar de que ya los buques estaban en proceso de construcción. A ese respecto, el Jefe Accidental de la Comisión, comandante Carreño, antes de que Muñoz llegase a Londres, contestaba en el mes de setiembre de 1872 al nuevo ministro general Medina, que “el calibre de la piezas que estas cañoneras van a llevar es el mayor que a esta clase de buques se puede dar. Los cañones de mas de setenta están destinados a traspasar el costado de un blindado y su peso cuando menos es de doce toneladas; para soportar esta clase de artillería es necesario que los buques sean de distinta construcción a la que actualmente se hacen para nuestro Gobierno. Para guardacostas o buque aviso, como son éstos, dos colizas de a 70 rayadas y un cañón de a 20 por banda son mas que suficientes”³²⁸.

Esta respuesta fue de la aprobación del Presidente Pardo y el Ministro de Guerra y Marina, al comunicársela a Carreño, agregaba que el Presidente había ordenado se suspendiese toda compra de armamento, “porque las actuales circunstancias de la República no hacen necesaria su adquisición”³²⁹.

En lo tocante al proceso de construcción de la cañonera Nº 1, Carreño informaba que él marchaba de acuerdo a lo programado, habiendo exigido el cambio y/o corrección de algunos materiales y trabajos defectuosos, todo lo cual había sido aceptado por el astillero, no sin cierta discusión y que, para la inspección de las partes calafateadas, había contado con la colaboración del carpintero de la *Unión*. En cuanto a la cañonera Nº 2, decía que estaba algo mas atrasada, así como que los botes estaban casi terminados y que cada buque estaría equipado con: un gig, una falúa y dos

salvavidas. Carreño finalizaba su informe, manifestando que vigilaba escrupulosamente “que los trabajos sean satisfactorios no solamente porque éste es mi deber sino por amor a los intereses nacionales³³⁰. Como se puede observar, las cañoneras se conocieron como Nº 1 y 2 hasta el 3 de noviembre de 1872, cuando se dispuso se llamaría *Chanchamayo* a la primera que se lanzara al agua, y *Pilcomayo* a la segunda³³¹. No hay antecedentes registrados respecto a los nombres escogidos, en especial el de *Pilcomayo*, que corresponde a un río boliviano, que nace en Oruro (Bolivia), que en parte de su curso es frontera con Paraguay y Argentina. ¿Preludio del tratado de alianza con Bolivia en febrero de 1873? Sin embargo, pudo deberse a un error caligráfico en el sentido de que fuese Palcamayo, que es un río peruano, departamento de Junín, en las cercanías del Chanchamayo, área en la cual Pardo deseaba desarrollar un programa de colonización. También en la provincia de Carabaya del departamento de Puno, corre un río Pilcomayo, en la margen derecha del Inambari. Estos datos han sido tomados del *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*, 1877, por M.F. Paz Soldán.

El nuevo jefe de la Comisión Naval, la víspera de viajar a Inglaterra, fue instruido por el ministro Freire de que S.E. el Presidente, a última hora, había dispuesto que, por convenir al servicio, se encargase de acelerar la salida de la *Unión*, en Londres en esos momentos, y cuyo comandante tenía ordenes de salir para las costas de China y que, en tanto se encontrase en las costas inglesas, le estaría subordinada, de todo lo cual su comandante había sido debidamente prevenido³³².

No duró mucho el comandante Carreño, ni como Jefe Accidental ni como miembro de la Comisión, a raíz de haber sido nombrado Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, destino hacia el cual salió de Liverpool el 5 de diciembre de 1872. Quedó encargado de la Comisión el capitán de navío gdo. don Ruperto Alzamora, hasta tanto llegase el comandante Muñoz³³³.

Como se puede observar, fueron cuatro los jefes que, de una u otra forma, tuvieron que ver con la construcción: Ferreyros para el contrato, Carreño y Alzamora en las etapas iniciales, y Muñoz hasta la incorporación a la Escuadra.

Como la fabricación de los cuatro cañones de a 70 tomaba entre ocho a diez meses, y para que ello no fuese causa de retraso en la terminación de los buques, Alzamora decidió suscribir, con los señores W.G. Armstrong, el respectivo contrato ascendente a £ 7,626-3 chelines, pagadero en tres cuotas, quedando a la espera de las instrucciones del Ministro de Guerra y Marina respecto de los cañones de a 20 proyectados para cada cañonera³³⁴. Por otro lado, en su capacidad de Encargado de la Comisión, solicitó a la

Casa Dreyfus los fondos necesarios para el pago de la primera cuota ascendente a £ 2,542-2 chelines-8 peniques. Así, el problema del financiamiento volvió a presentarse al contestar Dreyfus que no podía proporcionar dicha cantidad, pues sólo disponía de £ 10,000 para el contrato con el astillero, con quien se estaba al día, pues se había pagado la segunda cuota por la suma de £ 6,208³³⁵.

En su respuesta, Dreyfus decía que tratándose del armamento, no estaba autorizado a pagarlo, pues por el "contrario el señor ministro de Hacienda nos ha prevenido que en ningún caso entreguemos cantidad alguna sin previas instrucciones suyas. Si éstas nos llegan cuidaremos de participar a US"³³⁶.

Casi un mes después, en febrero de 1873, el ministro Freire, al contestar a Alzamora respecto al armamento, le indicaba que el nuevo jefe Muñoz, llevaba instrucciones al respecto y quien, habida cuenta del contrato con Armstrong para construir los de a 70, verá lo que conviene para completar el armamento de las cañoneras³³⁷.

Ante el informe de Alzamora sobre la respuesta de Dreyfus, el ministro contestaba transcribiéndole el decreto del Presidente Pardo de 26 de febrero, en el que además de aprobar el contrato con Armstrong, ordenaba que el ministro de Hacienda pusiera a disposición del Jefe de la Comisión, la cantidad de £10,000 para aplicarse a la construcción de las cañoneras³³⁸.

El contrato firmado entre W.G. Armstrong and Co. de Newcastle upon Tyne Manufacturing Engineers y el capitán de navío don Ruperto Alzamora, en enero de 1873, para la construcción de los cañones, cureñas, munición y demás accesorios, era un contrato normal para este tipo de equipos, con una cláusula por la cual se prohibía a las comisionados peruanos comunicar a cualquier persona o personas algún conocimiento o información sobre la fabricación o material contratado. La suma pactada se pagaría en tres armadas, con la primera a la firma del contrato. Todo el material y pruebas sería de acuerdo a las especificaciones del Gobierno británico y el tiempo de fabricación sería de nueve meses a partir de la firma del contrato. En un anexo se daba el detalle de lo que se suministraría y sus precios por ítem, así como la lista de accesorios y de 1200 tiros de diversos tipos. El contrato especificaba que suministrarían cuatro cañones Armstrong de 70 pdr. rayados, de avanguardia. Esto llama la atención porque en correspondencia anterior del comandante Ferreyros, siempre mencionó que serían de retrocarga³³⁹.

Por otro lado, el contrato no consideraba ningún otro tipo de cañón, es decir, que no estaban incluidos los de 20 pdr. Contemplaba, sin embargo, el suministro de 50 revólveres con 12,000 tiros, 30 hachas, 80 picas, 60 ri-

fles Martin-Henry con 16,000 tiros, 80 sables con correajes y 2 chists (sic). También incluía el suministro de señales luminosas de diversos tipos.

En lo que se refiere al avance en la construcción de los buques, Alzamora informaba que se progresaba satisfactoriamente, detallando el trabajo en cada una y que, en opinión de los constructores, la N^o 1 sería largada al mar a principios de mayo de 1873³⁴⁰.

En un oficio de 16 de febrero, Alzamora daba cuenta de haber pagado al astillero la tercera cuota de £ 3,104 correspondiente a la cañonera N^o 1³⁴¹, en tanto que el ministro Medina remitía a Londres la primera de cambio por £ 10,000 que el Gobierno destinaba para la compra de la artillería y demás gastos necesarios para armar las cañoneras³⁴². Parecía, pues, que la cuestión financiera comenzaba a caminar, pero en la realidad no fue así. En efecto, Dreyfus, al acusar recibo de una comunicación del comandante Muñoz transcribiéndole el decreto supremo de 26 de febrero que ordenaba al Ministro de Hacienda y Comercio proporcionar un libramiento de £10,000 para el armamento, el agente financiero le hacía notar, en abril, no haber recibido aún tal decreto ni orden de pago alguna sobre el particular³⁴³. Seguía, pues, la falta de coordinación, que a la larga vendría a afectar el plazo de nueve meses a partir de enero, para la entrega del armamento, pues al no haberse pagado la primera cuota, tampoco Armstrong había iniciado su fabricación.

El comandante Muñoz llegó a Londres el 18 de abril de 1873, asumiendo su función como Jefe Superior de la Comisión de Construcción Naval de la República. ¿Por qué, cabe preguntar, llega recién a Londres en esa fecha, habiendo sido nombrado a dicho cargo el 10 de octubre de 1872? Obviamente, no fue por causa del transporte marítimo, pues seguramente embarcó con destino a Inglaterra a los pocos días de su nombramiento. Pero fue su mal estado de salud el que lo obligó a regresar al Callao el 25 de noviembre del mismo año, conforme lo comunicara el ministro Medina al Ministro de Hacienda y Comercio³⁴⁴. Muñoz debe haber salido de viaje, nuevamente, por la vía del estrecho, en febrero de 1873, pues así lo sugiere su primera Lista de Revista en el *Aconcagua*, según se vio en el período Balta. La primero que hizo al llegar a Londres, fue pasar inspecciones a ambas cañoneras, que originaron dos extensos informes que serán comentados separadamente, por considerárseles de interés.

El primero trata de las inspecciones pasadas a las cañoneras en gradas. En general, decía, los buques estaban conforme a contrata, aunque algunas deficiencias de material observadas en la quilla de la N^o 2, habían sido subsanadas por el astillero luego del respectivo reclamo. Sin embargo, anotaba Muñoz, “que siendo la eslora entre perpendiculares de 171 pies, la proa lanzada y la popa de abanico... queda muy corto espacio para entre

puente, cámaras y pañoles, siendo los de víveres tan pequeños que apenas alcanzarían para un mes, he dispuesto se disminuya el espacio dado al túnel del eje ensanchando así aquellos”. Para llegar a esta modificación racional, Muñoz sostuvo una conferencia conjunta con los señores Penn, fabricantes de la máquina, y Wigram, por el astillero, acordándose por unanimidad suspender la instalación de las máquinas, que estarían listas en junio, hasta tanto no se agrandasen los pañoles. Respecto de la artillería, Muñoz, luego de hacer una descripción de los espacios disponibles en cubierta, manifestaba que quedaba demostrado “no haber espacio ni buque para otros dos cañones de a 70 y por decoro me he abstenido de pedirle al constructor su opinión por escrito, por cuanto sería demostrar una supina ignorancia. Hacia popa, proseguía, el buque es demasiado fino y es imposible mejorarlo en su armamento. Creo, pues, señor Ministro, que con dos o cuatro cañones de a 40, para lo cual se les ha abierto portas a popa y a proa, quedaran bien estos buquecitos atentas sus especiales condiciones y si a S.E. le parece aún mas conveniente, podemos colocar en cada uno y a popa dos cañones del calibre dicho, los cuales se trasladarán a proa cuando así convenga”. En consecuencia, Muñoz procedió a solicitar, de Armstrong, presupuesto sobre el armamento de 40 pdr. Como puede observarse, este planteamiento obedecía a la inquietud, antes mencionada, acerca de como darle más poder de fuego a las cañoneras, tema sobre el cual Muñoz había recibido las instrucciones respectivas antes de salir de Lima. Acerca de la arboladura, Muñoz expresaba “que no estaba conforme con su petipié, se le han dado las dimensiones convenientes y he rechazado uno de los palos de mesana por ser de percha vieja. La cañonera Nº 2 está mejor trabajada en todas sus condiciones”.

En el mismo informe, Muñoz daba cuenta que la prueba de las máquinas de la corbeta *Unión*, había resultado satisfactoria y estaría lista para zarpar a fines de la primera semana de abril. Comunicaba, además, su decisión de trasladar a la Comisión a su primer carpintero, cuya colaboración había sido muy valiosa en la construcción de las cañoneras, aunque no siempre los comisionados habían seguido sus recomendaciones. Pedía, también, se concediera al carpintero una gratificación de cuatro libras esterlinas para que pudiera vivir muy cerca del astillero, agregando el comentario siguiente: “VS. concibe lo que importa celar continuamente cuanto se ejecuta desde las primeras horas del día, con gente dispuesta a economizar materiales”. En cuanto a los fondos y archivo de la Comisión, eso lo trataría especialmente en carta futura. En relación a los oficiales, Muñoz decía “que les he ordenado vivan en Poplar cerca del dique y donde actualmente se encuentra ya el teniente primero gdo. Espinoza, de este modo se llenará el objeto del Gobierno al destinarlos a esta Comisión, vigilarán

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

cuanto se haga, adquirirán conocimientos que son de tanta importancia para la carrera”³⁴⁵.

En su segundo informe Muñoz acusaba recibo del decreto supremo del 26 de febrero aprobatorio del contrato entre Armstrong y el comandante Alzamora, por los cañones de a 70, municiones y armas menores, así como de los fondos asignados en la cantidad £10,000 para ese fin, encontrándose a la espera de una respuesta de Armstrong sobre el precio de los cañones de a 40 y sus municiones, para solicitar al gobierno la aplicación del saldo de las £10,000 versus el contrato ya firmado con Armstrong para la artillería de a 40³⁴⁶.

En un tercer oficio de Muñoz, fechado 17 de abril, se refería en primer término, al poco avance en la construcción realizado en la quincena por causa de la Semana Santa y los subsiguientes días de Pascua. Esperaba recibir los planos de los buques para enviarlos a Lima y se tuviera, así, una cabal idea de ellos. Respecto a las citadas £10,000, informaba Muñoz haberse dirigido a la Casa Dreyfus “a fin de saber cuando podrá disponer del primer dividendo y sin el cual no se dará principio al trabajo, dichos caballeros me contestan, decía, que aún no han recibido orden ninguna del Gobierno a este respecto y por consiguiente nada he podido hacer en este asunto”.

En la contabilidad llevada por Carreño y Alzamora, aparecía un saldo de £549-19 chelines, que Muñoz recibió de este último, así como el Archivo, dinero respecto del cual pedía instrucciones sobre su remisión habida cuenta “que por el correo cada una de ellas importa por lo menos 2 libras esterlinas, así como cada nota que se recibe del Perú o que marcha a él, vale 3, 4 y 5 ó más chelines”. Igualmente daba cuenta haber encomendado la contabilidad a un oficial de Detall, de manera de manejar esos cortos fondos con la escrupulosidad debida y se pueda llegar a tener en el archivo de ese Ministerio, cuentas bien organizadas que no vi allí durante los cuatro años que desempeñé la Oficialía Mayor. También informaba que, por ausencia del Ministro Plenipotenciario Gálvez, aún no contaba con las cartas de presentación para visitar los establecimientos militares. Proseguía Muñoz, con un tema que se refiere a la eficiencia en el control de los trabajos, al bienestar y a las facilidades para organizarse, y en este sentido es de interés transcribir como describía Muñoz dicha situación, cuyos comentarios huelgan. Decía así:

“He tenido el honor de decir a VS que todos los Jefes y oficiales de esta Comisión están ya reunidos y asistiendo diariamente al dique, pero la necesidad en que se ven de economizar para poder vivir en un país cada día más caro, los obliga a estar separados, en puntos lejanos y donde les es posible obtener la vida barata; el que suscribe se ve obligado a vivir en una casa de huéspedes por no serle posible sostener el gasto de un departamento en casa particular. No se le puede ocultar a VS cuantos inconvenientes resultan de aquí y en previsión de ellos el Gobierno de Chile se ha

visto obligado a alquilar una casa para que en ella viva toda su Comisión. Rodeado el Jefe Superior de todos sus subordinados los ocupa constantemente en el servicio del Estado, allí estudian cuanto concierne a su profesión, se retiran a horas determinadas y para decirlo de una vez, están sujetos a un riguroso servicio militar, evitando que los Oficiales corrompan sus costumbres, sufran penalidades y consiguiendo estén bajo la inmediata vigilancia de su Jefe. He creído mi deber poner en conocimiento de VS esta circunstancia, por cuanto estoy penetrado del interés que a S.E. le inspira el cuerpo de Marina y de lo celoso que es por todo cuanto tiende al honor de la Nación³⁴⁷.

El 26 de mayo, el Ministro contestaba a todos estos informes, pero al parecer no tenía una idea clara respecto del contrato con Armstrong pues, decía, que la resolución aprobatoria para la construcción incluía también los cañones de a 40, lo cual no era cierto como ya se ha demostrado. También decía haberle remitido una letra por £10,000 para atender la construcción del armamento, y que estaba enviándole un duplicado de la misma. Respecto a la sugerencia de alojamiento común, el Ministro respondía, "que como VS sabe, el Presupuesto de la República no concede otros gastos para los Jefes y Oficiales en Comisión en Europa que los haberes de sus clases respectivas con la gratificación de mesa y la ración de Armada; por tal motivo y a pesar de las razones expresadas por VS no es posible asignar una cantidad para arrendamiento de casa en que vivan reunidos los Oficiales, debiendo VS vigilarlos muy de cerca para lograr el objeto que se propone". Otra vez huelgan los comentarios. Concluía el ministro Medina, reiterándole "la orden de tener al Gobierno al corriente del estado en que se encuentran las construcciones para la República chilena, suministrando cuantos datos crea oportuno"³⁴⁸. Como se aprecia de esta respuesta, la construcción del armamento de a 40 seguía sin una decisión. Al respecto, ya el 1º de mayo Muñoz había informado que ante la exigencia del Sr. Armstrong para que eligiera la naturaleza de las piezas de artillería de a 70 convenientes a las dimensiones y resistencia de las cañoneras, se había visto "obligado a viajar a la fábrica con el Comandante Alzamora, pasando antes por el puerto de Hull donde llené los deseos de S.E. el Presidente a quien en la fecha doy cuenta de este encargo y por el medio que me fue comunicado". Se refería, obviamente, al estado de construcción de los blindados chilenos, debiéndose observar que era necesario un viaje hasta Hull, y no sólo andar unos cuantos pasos para verlos en sus diques, como señalara Vegas años más tarde.

En otro oficio, Muñoz comentaba que, de acuerdo con el contrato de las cañoneras, se habían abonado a la Casa Penn dos dividendos de £2,640 cada uno, en razón de que ya había taladrado los cilindros de las máquinas de las dos cañoneras. Finalmente, adjuntaba un plano de su cubierta³⁴⁹, que muestra la distribución de la artillería, escotillas, chimenea, etc., que

se reproduce como ilustración. Del plano se puede apreciar que la coliza de a 70 de proa quedaba entre la escotilla del entrepuente y la chimenea, y la coliza de popa entre la chimenea y el palo mayor. Muestra, también, las alternativas para instalar dos cañones de a 40 hacia popa, pero con la posibilidad de su traslado hacia proa, para lo cual estaban preparadas las portas correspondientes.

El comandante Muñoz era, evidentemente, un profesional capaz, muy minucioso, analítico y tenaz defensor de los intereses peruanos, conclusión a la que llega cualquiera que lea sus informes referentes a la construcción de las cañoneras y su postura exigente ante el astillero, para obtener un trabajo de calidad. En este sentido, obra en el Archivo Histórico de la Marina, un conjunto de comunicaciones intercambiadas con el constructor Wigram que así lo demuestran, fechadas 2, 5, 8 y 9 de mayo de 1873, todas las cuales remitió en un oficio que dirigiera al ministro Medina con fecha 1^º de mayo, y si bien este último representa una síntesis, no revela en su totalidad la personalidad y recursos de este jefe³⁵⁰.

El constructor Wigram, en carta del 2 de mayo, contestaba a Muñoz, en relación a una serie de objeciones planteadas respecto a la calidad de los materiales que estaba empleando, “que si dichos buques estuvieran construyéndose para la Marina Británica no habría ninguna objeción para admitir los mencionados... Como los botes están contruidos con la resistencia suficiente como lo manifiestan las especificaciones del Almirantazgo sobre construcción de botes, consideramos, decía Wigram, haber cumplido debidamente y llenado el objeto propuesto cuando se arregló la construcción de dichos buques que fueron contruidos con los mismos requisitos que los de los buques que se construyen para la Marina Británica”. A esta parte replicaba Muñoz, con fecha 5 de mayo, como sigue:

“Han de permitirme significarles que no estoy de acuerdo con la constante aseveración de Uds. relativa a que cuanto yo rechazo será aceptable en igualdad de circunstancias por el Gobierno Inglés; los buques de Guerra de esta nación son siempre cuidadosamente trabajados y debo lógicamente deducir, que no se colocarán en ellos ligazones defectuosas, tablas reventadas, rajadas transversalmente, sumagadas o con multitud de sobresanos y rumbos.

En cuanto a los botes ya enunciados, los creo siempre defectuosos, los guigues no pueden llamarse tales por su forma a bordo de un bajel de guerra y las chalupas son notoriamente inapropiadas para este mismo objeto, por las razones verbales que les tengo ya dadas y las cuales considero innecesario repetir. En el memorándum dejado por Carreño nada hay que manifieste que había consentido en recibir las citadas embarcaciones y temo que Uds. padezcan algún error involuntario en la materia”.

Wigram, en otro párrafo de su carta a Muñoz, al referirse a su deseo de que la fosa de la mariposa se levantara un poco más y que sobre ella se fijara una toldilla, decía “que esos trabajos causarían algunos gastos adi-

cionales, nosotros deseamos de acuerdo con los arreglos hacerle esto presente, antes de proceder al trabajo". A ello, en la carta precitada, Muñoz contestaba que:

"... en cuanto a la fosa de la mariposa me permitirán también les diga, que personalmente nada les he dicho sobre la materia. Pero siempre he debido suponer que los jardines, pañol de banderas y de faroles y la misma fosa tenían por precisión que ser cubiertas con la toldilla, pues de otro modo aquel lugar en buques tan bajos habría quedado defectuoso y de mala vista. El Sr. Ferreyros al hacer la contrata no pudo dudar un momento que ese trabajo terminaría como los de igual naturaleza - y esta fue sin duda la razón por la que no entró en detalles cansados y minuciosos, desde que estaba en una casa tan respetable como la de Uds."

En su carta del 2 de mayo, Wigram también planteaba la intervención de un árbitro y a ese efecto solicitaba el nombre de una persona, para que en conjunto con la que ellos designaran, escogieran al dirimente. El 5 de mayo, Muñoz contestaba nombrando al capitán don Guillermo García y García, quien a la sazón se encontraba en Inglaterra dirigiendo la construcción de un buque mercante.

En otra carta de fecha 8 de mayo para Wigram, Muñoz reclamaba al astillero, el cambio de nuevas piezas de madera del casco que luego de inspeccionarlas, aparecían defectuosas, manifestándoles que si ellos no lo hacían, las incluiría entre aquellas causas sometidas al arbitraje. Wigram, por su parte, en carta de 9 de mayo, comunicaba a Muñoz haber designado al Sr. Edward Ritherdon, Inspector de buques del Gobierno de la India, como su perito, y en consecuencia proponía una reunión para el lunes 16 de mayo, en la que tratarían los reclamos pendientes, mas el último del 8 de mayo. Agregaba que su política era cambiar las planchas en dudosa condición y que así habían obrado siempre en la construcción de buques "como si fueran para nuestro Almirantazgo".

Muñoz al dar cuenta al ministro Medina de todos estos acontecimientos, señalaba que para las inspecciones había contado con la valiosísima ayuda del excelente carpintero Silva. Informaba, también, del resultado de la reunión con el dirimente, señor Ritherdon perito del Lloyd Inglés, y "aunque este caballero no ha querido manifestar públicamente su opinión, ofrece darla mañana por escrito, pero todo me hace esperar, decía Muñoz, que su fallo nos será favorable. Mas si por un capricho o influencia cualquiera resultaran apoyados los constructores en una o mas tablas rechazadas, entonces la haré cambiar a costa del Estado, pues no puedo permitir sea lanzado al agua ninguno de estos buques con materiales tan dañados ... fundándose en el absurdo de que esos trabajos de ahora seis u ocho meses, debieran ser reclamados inmediatamente". En lo que se refiere a las embarcaciones, Muñoz expresaba que le había sido "preciso suponer que el comandante Carreño había dejado un memorándum, en virtud de que

me es imposible creer que hubiera admitido estos botes malos, hasta para un buque mercante”.

En cuanto al proyecto de velamen, jarcias firmes y de labor, etc., que le había sido propuesto por Wigram, lo había rehusado en virtud de “que el numero de la lona que quieren emplear como la mena de los cabos no corresponden a buques de guerra del porte de éstos. Pretenden al mismo tiempo dar un solo velamen por cada buque sin repuesto ni aún en las principales velas, alegando que la contrata nada expresa sobre la materia; a éste respecto les tengo advertido que seguiré cuanto el uso tiene establecido para todo buque nuevo y no transigiré sobre este punto, ni otro que afecte a la seguridad de las cañoneras y los intereses del fisco”. Refiriéndose a la máquina, manifestaba Muñoz que habían retrasos, por lo que el lanzamiento de la cañonera Nº 1 se retrasaría hasta fines de junio.

Respecto a la fabricación de la artillería, Muñoz daba cuenta que esta no podía comenzarse mientras no se abonara la cuota ascendente a £2,542-8 chelines-8 peniques y como la letra remitida era a 90 días vista, se vería obligado a descontarla por esa suma para no retardar el trabajo. No obstante, decía, que habiendo subido el descuento hasta el 9 x 100 a causa de la gran cantidad de barras de oro compradas por la Prusia últimamente, he suspendido por el momento mi propósito, esperando una inmediata rebaja que permita hacer esta operación sin tanto perjuicio para el fisco; si así no sucede, procederé en el sentido indicado, pues no dudo que S.E. aprobará este indispensable paso atentos los graves perjuicios que sufriríamos teniendo las cañoneras listas en un dique y el cual ocasionarían considerables gastos si esperasen mucho tiempo la artillería. En cuanto a los cañones de a 40 sólo aguardo que me diga VS si se quieren 2 ó 4 por cada buque para ordenar su construcción, previa contrata”.

El ministro Medina contestaba, en junio 18, a todos estos informes “que el Gobierno espera proceda VS a su arreglo empleando el tino y sagacidad necesarios para conseguir que este sea conforme a los intereses del Fisco”³⁵¹.

En párrafos anteriores se mencionó que el ministro Medina dispuso la adquisición y remisión a Lima, de un rifle fabricado por Mr. Henry. En la carta con que Muñoz remitía el rifle, explicaba haber “merecido la aprobación de los oficiales inteligentes de aquel reino”. A su vez, el ministro en su respuesta le decía “que las detalladas explicaciones con que VS describe esa arma y su manejo, son de la mayor importancia para facilitar el examen científico y práctico que el Gobierno ha ordenado se haga en el cuartel de Artillería a la mayor brevedad”³⁵².

La falta de coordinación y entendimiento con la Casa Dreyfus, así como la renuncia de ésta en acceder a los requerimientos del comandante Muñoz, se volvieron a manifestar con ocasión del lanzamiento al agua de

la cañonera Nº 1. En efecto, Muñoz hacía notar esta situación al ministro al transcribirle una carta de Dreyfus, fechada 30 de junio, en respuesta a otra de Muñoz del 27 del mismo mes³⁵³.

En efecto, en su carta manifestaba Dreyfus que cumplía con proporcionarle la cantidad de £3,104 para satisfacer la cuarta cuota de la construcción de las cañoneras y que no estaba demás “recordarle que el crédito de 400,000 soles a 48 5/8 (peniques por sol) o sea £76,041-13 chelines-4 peniques, abierto en nuestra casa por el Supremo Gobierno del Perú, lo ha sido a la vez y sin distinciones de especiales aplicaciones para la reparación de la corbeta *Unión* y para la construcción de dos cañoneras”, haciendo el resumen siguiente:

Para la corbeta <i>Unión</i>	£	41,750
Para las cañoneras		32,800
TOTAL:		74,550
Crédito total:		76,041
Saldo disponible:	£	1,491

(aunque según Dreyfus sólo eran 1,400 y pico de libras esterlinas), “excepto que se produjeran nuevos arreglos a este respecto, entre el Gobierno y nuestra casa y de los que nos sea dada la comunicación”.

Comentaba Muñoz, en su carta al ministro, que ya en comunicaciones anteriores había anticipado esta dificultad, es decir, falta de recursos económicos, pero que esta vez era por la Casa Dreyfus. Ahora bien, resultaba que ya estaba por concluirse la mitad de las máquinas y una de ellas próxima a armarse en el taller, por lo cual el astillero reclamaba la suma de £7,920 de acuerdo al contrato. Explicaba Muñoz, que había contestado a Dreyfus aclarándole las cifras siguientes:

Importe de las cañoneras:	£57,440
Recibido por cuotas:	£32,288
Pendiente de pago:	£25,152

de las cuales se requería pagar al momento £7,920. Además le explicaba a Dreyfus su equívoco al aplicar, del fondo para las cañoneras, el importe de £41,750 invertidas en la *Unión*, pues ese fondo “debió ser sagrado” y, finalmente, que esperaba no le pondrían dificultades para satisfacer la cuota que reclamaba la Casa Wigram en vista de “que no se podía faltar a un compromiso contraído a nombre del Gobierno de la República. Sin embargo, aclaraba Muñoz, que si Dreyfus insiste en no entregar ninguna otra suma “me dirigiré al Ministro Plenipotenciario de la República a fin de que se procure los fondos que por el momento nos son indispensables”. En este momento conviene recordar la queja que, meses atrás planteara, precisamente, el Ministro en Londres, Gálvez, respecto a que la falta de unidad en este tema, podía significar comprometer el prestigio del Perú y, para

salvarlo, recurrir en último momento a la representación diplomática. Este venía a ser un caso demostrativo de ello.

Por otro lado, Muñoz explicaba que la diferencia de £512 entre las £32,288 recibidas para pagar las cuotas de la construcción y las 32,800 que Dreyfus decía haber entregado, se debía a sumas abonadas al comandante Ferreyros, al capitán de Artillería Rosel, al armero Anschutz, y a otros gastos que probablemente realizó Ferreyros. Así, pues, las £25,152 no cubrían los trabajos extras que habían surgido durante la construcción y cuyo pago reclamaba el astillero, entre los cuales estaba el levantamiento de la fosa y la construcción de la toldilla, por lo que pedía £250 por cada buque, presupuesto que hasta ese momento no se había aceptado al no haberse recibido aún las especificaciones. La construcción de la toldilla es evidente, decía Muñoz, pues “los buques son muy bajos, las mariposas sobresalen mucho de cubierta al levantarse, y aparte de la fea vista se agrega el peligro constante de tener ese lugar y los jardines y pañoles al descubierto. No han valido todos los argumentos hechos para obligarlos a practicar esta obra y es evidente que no estando especificada en la contrata, si siguiéramos un pleito ante los tribunales, lo perderíamos con pago de costas, etc.”

Terminaba su carta Muñoz, urgiendo al Ministro de Guerra y Marina, una respuesta a vuelta de correo con órdenes terminantes para la Casa Dreyfus, “la cual se ha propuesto negarnos constantemente todo recurso”.

El Ministro de Guerra y Marina interino, don José de la Riva Agüero, a la sazón Ministro de Relaciones Exteriores, ofició el 1º de julio al Ministro de Hacienda, adjuntándole copia de la comunicación del comandante Muñoz que se acaba de comentar, explicando la confusión habida en la Casa Dreyfus y requiriéndolo a “allanar los inconvenientes que dejo apuntados, salvando así el crédito del Gobierno y la responsabilidad del Jefe Comisionado en Europa”³⁵⁴.

La angustia de Muñoz sobre esta situación de incapacidad para honrar el compromiso del Gobierno peruano, debe haber sido extrema, cuando el 6 de agosto a las once de la noche estando en su alojamiento en Londres, recibe una carta de los constructores Wigram adjuntándole otra de Penn, fabricante de las máquinas, por la que exigían el inmediato pago de £7,920, pues estaba por acumularse el pago de la cuota siguiente, notificación en la cual le decían “que habiendo esperado más de un mes y estando perjudicado en sus intereses no les es posible dar un plazo más largo”. Ante la imposibilidad de acceder a tal demanda, Muñoz contestó a la Casa Penn que se dignasen esperar hasta el 14 de agosto fecha en la que se esperaba, el correo del Perú y con él, la orden de pago. Pero, en su carta al ministro, Muñoz añadía “que si por desgracia la casa Dreyfus se niega en esa época a darnos el dinero necesario para satisfacer a esos caballeros, entonces me

veré obligado a acudir a nuestro Ministro Plenipotenciario para que nos proporcione esos fondos, pues el honor de la República está comprometido con la Casa Penn a la que siempre ha de ocuparse por ser el mas hábil fabricante de máquinas para buques". Continuaba Muñoz, "yo he procurado evitar hasta ahora ese extremo como tengo ya dicho a VS; desde el 4 de junio he sospechado y puesto en conocimiento del Gobierno cuanto ha ocurrido después, pero me ha detenido la medida indicada, en virtud de los perjuicios que se deducen de un empréstito particular y pequeño en esta plaza"³⁵⁵.

El comandante Muñoz no sólo tenía que ver con los asuntos derivados de la construcción y armamento de las cañoneras, sino que también le fueron encargados los referentes a piezas para el *Chalaco*, las calderas para el *Huáscar*, la dirección de los trabajos en la corbeta *Unión*, mientras estuviera en Londres, etc. Uno de los encargos se refería a un pedido para indagar posibilidades y precios para ciertas modificaciones que se deseaba practicar a los cañones Blakely terrestres, que se habían comprado en 1864. A su informe sobre la naturaleza de las modificaciones, en agosto de 1873, el ministro contestaba a Muñoz "que su S.E. el Presidente ha leído con detención, y examinado atentamente cuanto viene detallado en los documentos y planos que VS adjuntó a dichos oficios, y aunque aprecia la ventaja que de todo pudiera reportarse, no puede en la actualidad determinar nada, tanto por el estado tranquilo de la república y sus buenas relaciones con el exterior, como por la necesidad de ciertas medidas de economía interior que VS comprenderá sin dificultad"³⁵⁶. Esto sucedía a los pocos meses de haber adquirido el Perú el compromiso de alianza defensiva con Bolivia. De la lectura de este párrafo, por otro lado, se desprenden varios aspectos:

- 1º La participación del Presidente en cuestiones de la profesión militar en forma minuciosa, sin que se conozca a su vez la opinión de los profesionales en la Comisión Consultiva del Ramo de Guerra, y Marina;
- 2º Que las relaciones exteriores con los países vecinos se consideraban buenas, pero se acababa de asumir un compromiso con la alianza defensiva Perú-Bolivia, ante la amenaza expansionista chilena; y
- 3º Que la economía nacional, a pesar del año transcurrido, seguía en crisis.

Entre la documentación recibida en el ministerio corre una carta de Muñoz, de fecha 16 de junio, informando que hasta ese día no había recibido instrucciones sobre el número de cañones de a 40 "que S.E. el Presidente desea se coloquen en cada uno de estos buques", de manera que para evitar mayores retardos en su fabricación y de consiguiente en la de los buques, contrataría ocho cañones de a 40, esto es, cuatro por buque, cuyas cubiertas estaban ya preparadas. Los cañones serán de avancarga, decía, porque a pesar de las garantías que daba Armstrong por los de retrocarga, "un detenido estudio que llevo hecho sobre la materia me persuade ser esta últi-

ma artillería (la de avancarga) más segura y de mayor duración"³⁵⁷. En este punto conviene recordar lo tratado en la parte referente al desarrollo de la artillería, acerca de la desconfianza del Almirantazgo inglés, en esa época, respecto a los cañones de retrocarga, aun cuando su fabricante fuese Armstrong y ya se estuviesen empleando en otros países. Conviene, también, recordar que mientras en las cañoneras se instalaban los de avancarga, en los blindados chilenos lo eran de retrocarga, y el fabricante para ambos el mismo: Armstrong.

El 1º de julio, Muñoz confirmaba haber formulado un contrato por ocho cañones de a 40, de avancarga, con sus municiones, cureñas, correderas y demás accesorios, que ascendía a £7,275-5 chelines-10 peniques, suma que estaba por reajustarse como consecuencia de algunas modificaciones que él había introducido. Daba cuenta, además, de lo que pensaba hacer con la letra a 90 días vista por £10,000 que había recibido para el armamento de a 70 y, en ese sentido, decía que como la primera cuota de £2,542-2 chelines-8 peniques vencía el 4 de agosto próximo, también abonaría a Armstrong en la misma oportunidad, la cantidad de £2,425-1 chelin-3 peniques, monto de la primera cuota de los cañones de a 40, arrojando un total de £4,967-3 chelines-11 peniques. El importe total de ambos contratos con Armstrong ascendía a £14,901-11 chelines-10 peniques. En base a esto, Muñoz pedía se pusiera a su disposición el saldo de £4,901-11 chelines-10 peniques³⁵⁸. El ministro interino, Riva Agüero, contestaba a esta petición diciendo, que por nota del 13 de junio se le había autorizado a comprar cuatro cañones de a 40 y no ocho como informaba, pero que en todo caso se tomaría una resolución cuando se recibiera el contrato y el monto definitivo que importase³⁵⁹.

Otra comunicación de Muñoz, de fecha 1º de junio, confirma nuevamente el tino y sagacidad con que procedía. Así, con motivo del pago de la primera cuota de los cañones de a 70, explicaba que "según lo dicho antes a VS me encontraba embarazado con la carencia de fondos para pagar el primer dividendo de £2,542-2 chelines-8 peniques que debía entregar al Sr. Armstrong para que comenzase a fabricar los cañones de a 70 libras; en atención a que el plazo de la letra a 90 días vista que VS se dignó remitir con este objeto no se cumple hasta el 4 de agosto próximo y el cambio sigue aún en plaza al 5% he conseguido al fin evitar esta fuerte pérdida al Estado, pues Sir William Armstrong ha tenido a bien conformarse con un pagaré timbrado con sólo mi firma y que será cubierto en la ante dicha fecha... Los cañones de a 70 ya se están trabajando"³⁶⁰, a lo cual hay que añadir lo que le manifestara Sir William Armstrong, de que siendo práctica usual pagar con cheque, en el presente caso "no le hacemos ninguna observación para aceptar la remisión en la forma que lo ha hecho, pues

nos es sumamente satisfactorio complacerlo cuando vemos el interés que muestra por los asuntos de su Gobierno”³⁶¹.

Afortunadamente, algunas de las preocupaciones de Muñoz comenzaron a superarse a fines de agosto, cuando el ministro Riva Agüero le comunicaba el resultado de sus gestiones ante el ministro de Hacienda, quien el 16 de agosto había “dispuesto que la Casa de Dreyfus y Ca. abra un crédito a favor del Gobierno y a disposición de VS por la suma de £25,152 resto de la cantidad total a que asciende el costo de las dos cañoneras”³⁶² que el mismo Dreyfus confirmaría a Muñoz con carta de fecha 18 de setiembre³⁶³.

Con fecha 17 de julio³⁶⁴, remitía al ministro la copia de una carta recibida de la Casa Dreyfus, fechada 5 de julio en la que defendía su punto de vista en relación a las apreciaciones que Muñoz le había transmitido sobre la honra del Perú en caso de que su crédito quedase vulnerado por su actitud. La nota de Dreyfus decía así:

“La orden Suprema por virtud de la cual, con acuerdo de nuestra Casa de Lima se ha mandado abrir a la Comisión Naval un crédito de cuatrocientos mil soles destinados a la adquisición de cañoneras y reparación de la corbeta *Unión*, tiene fecha 13 de Junio de 1872 y sus términos formales y categóricos no nos dejan libertad menor para exceder la cifra del crédito consentido, sin incurrir en una responsabilidad personal y directa; pero aun suponiendo que en consideración a la gravedad de las circunstancias, quisiésemos hacer algo para salvar los compromisos pendientes, encontraríamos para ello un inseparable obstáculo, en la resolución del señor Ministro de Hacienda que en 2 de octubre de 1872 nos ha sido comunicada por la Dirección de Rentas y al tenor de la cual, se nos prescribe que no hagamos pago alguno sin un mandato expreso del Supremo Gobierno, recomendándonos a nuestro celo y honorabilidad el cumplimiento estricto de la expresada resolución, que reiteradas veces hemos ya tenido que invocar en casos análogos.

En esta situación, continuaba Dreyfus, y por mucho que estimemos la honra del Perú, que no puede sernos por cierto indiferente, colocados en presencia de las inflexibles exigencias del deber, no nos es dado sustraernos al cumplimiento de un mandato que no tenemos calidad para discutir y cuya rigurosa observación ha sido recomendada a la honorabilidad de nuestra Casa que tanto interés tenemos en mantener intacta”.

Concluía, Dreyfus, diciendo que el único camino expedito era el que estaba siguiendo Muñoz: requerir del Supremo Gobierno se diesen instrucciones para que, mediante un nuevo convenio entre éste y la Casa de Lima, “se nos autorizase para abrir a VS un nuevo crédito”³⁶⁵.

Como se viera al tratar de la comisión Ferreyros, también ahora, no todas las dificultades provenían de la actitud de la Casa Dreyfus, a la cual no se trata de defender, sino simple y llanamente a una falta de coordinación a nivel Gobierno, sin olvidar además que parte de esto fue advertido, desde un primer momento, por el Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres al Ministro de Relaciones Exteriores, y a la situación de endeudamiento

del Gobierno con Dreyfus. Se dice a nivel Gobierno, porque no era sólo cuestión de que los ministros conversaran entre si, sino que también quedaba incluido el Presidente, quien tenía una participación muy importante y decisiva en todo. Así, por ejemplo, está la incertidumbre si los cañones de a 40 debían ser 2 ó 4 por buque, pendiente de la decisión Presidencial. Es probable que el nuevo crédito también tuviese esa dependencia. Pero con relación a la artillería, es muy ilustrativo el oficio del 31 de julio que Muñoz dirigiera al Ministro de Guerra y Marina³⁶⁶, por el cual este jefe decide que sean ocho de a 40. Al final, la resolución suprema de 5 de septiembre, al aprobar el contrato celebrado el 17 de julio entre Muñoz y la Casa Armstrong, confirmó que cada buque llevaría cuatro cañones de a 40. La resolución disponía, asimismo, que el Ministerio de Hacienda librase, a favor del Jefe de la Comisión, la cantidad de £4,901 que sumadas a las £10,000 anteriores, daban un total de £14,901 que cubrían los dos contratos con Armstrong para la artillería, armas menores y municiones de las dos cañoneras³⁶⁷.

El contrato por el armamento de a 40, era el normal para este tipo de suministro, distinguiéndose entre las cláusulas aquella del plazo de entrega, fijado en ocho meses a partir del 17 de julio de 1873; otra por la cual el comandante Muñoz o su representante, podían inspeccionar su fabricación con el compromiso de no comunicar a terceros extraños a la comisión naval peruana, cualquier conocimiento o información que pudiera adquirir durante sus visitas a la fábrica. Los cañones serían sometidos a las pruebas establecidas por el Gobierno británico para piezas de ese tipo que fabricaba Armstrong, y que cualquier falla o defecto sería subsanado al costo del fabricante. El pago del importe total de £7,275-3 chelines - 10 peniques, se realizaría en tres cuotas de £2,425-1 chelines-3 peniques cada una, debiéndose abonar la primera a la firma del contrato, la segunda tan pronto el trabajo hubiese alcanzado un equivalente a la mitad del valor total del contrato, y la tercera a la terminación de todos los cañones, cureñas, municiones y demás artículos, en los talleres del contratista.

Interesante resulta la cláusula de penalidad en que incurriría el contratista si excedía en mas de siete días el plazo de entrega, excepto por razón de huelgas u otras disputas con sus obreros, incendio o destrucción de los talleres. Por dicha cláusula, el Jefe de la Comisión tendría derecho a deducir una suma, por ajuste de daños, que no excediera del 5% del monto total del contrato y si, por otras razones distintas a las especificadas, el contratista no cumpliera con la entrega dentro de los tres meses del plazo fijado, que alcanzaba hasta junio de 1874, entonces el Jefe de la Comisión tendría derecho a rechazar los bienes al término de los citados tres meses, por estar incompletos. Pero en el cálculo del tiempo de exceso del plazo fijado, se

descontaría el tiempo que se hubiera dejado de pagar una cuota vencida. El contrato llevaba un anexo que estipulaba el detalle de lo que se habría de fabricar y suministrar, y sus precios. En él se observa que se suministrarían ocho cañones de a 40 libras, de avancarga, completos con todos sus accesorios; también 2,400 tiros de munición diversa que comprendía granadas comunes, de segmento y shrapnel. Con la aprobación de este contrato, el tema del armamento parece cerrado en lo que respecta al aspecto técnico.

Regresando a las relaciones con el constructor Wigram, hay que reconocer que Muñoz actuaba con firmeza, profesionalismo, tino y sagacidad, tal como se lo reconocía el Gobierno. En el mes de julio, la discusión con Wigram giraba en torno a una serie de temas relacionados con la arboladura, repuestos y muebles de cámara, que siempre se habían considerado como incluidos en las bases generales de los contratos de esta naturaleza, pero que la Casa Wigram se negaba a satisfacer, por no estar específicamente detallados. El comandante Muñoz, sin embargo, luego de un intercambio de cartas con el astillero, concluyó con una de enorme trascendencia³⁶⁸, no por la magnitud del dinero involucrado, sino por su contundente contenido e históricamente ejemplar en la forma que presentó sus puntos de vista contractuales y técnicos.

Y, es, precisamente, en mérito a tal comunicación, que al ceder la Casa Wigram a todas las exigencias legales, puede el Ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freire, decirle a Muñoz que es ese el resultado que esperaba de la "sagacidad y celo" con que había manejado dicho asunto y "del bien entendido interés de dicha casa por su crédito"³⁶⁹. En efecto, Muñoz luego de una prolongada conferencia con la Casa Wigram consiguió que accediera a proyectar un nuevo plano de aparejos con distintos masteleros y vergas según sus propias indicaciones, y en conformidad con el de otra cañonera que Wigram estaba contruyendo para el Gobierno inglés, plano que no tendría efecto si Muñoz no le daba su conformidad por escrito. Además, suministrarían doble juego de velas por buque, dos trinquetes, dos gavias, dos velachos, dos foques, dos cangrejas³⁷⁰.

5.2. FLOTA LA PRIMERA CAÑONERA

Para el 9 de agosto de 1873, por fin el comandante Muñoz tendría una noticia grata que transmitir. En efecto, en ese día, a las 2h.p.m. fue lanzada al agua la cañonera Nº 1, correspondiéndole por nombre *Chanchamayo*. Al acto asistieron muchos peruanos que residían en Londres. La madrina fue la esposa del señor Ministro Plenipotenciario de la República en Inglaterra, don P. Gálvez. Siempre será emocionante ver como una nueva nave se desliza majestuosamente al mar. Muñoz y los miembros de su

Comisión, deben haberse sentido satisfechos de esta fase de su misión. Informaba Muñoz “que al momento de zafarse la caña que detenía el buque, el citado señor Ministro pronunció un discurso patriótico alusivo al nombre de la cañonera y afirmando que ella conservaría siempre con gloria el pabellón de la República”. El mascarón de proa de esta cañonera era un tigre perezosamente acostado entre unos matorrales. En cambio el de la *Pilcomayo* era una águila de los Andes, destrozando con las garras una cadena, uno de cuyos eslabones tiene en el pico³⁷¹.

Luego del lanzamiento, la cañonera fue llevada a Greenwich, en donde la Casa Penn habría de instalarle la máquina, terminado lo cual regresaría al dique para forrar, con cobre, el casco de madera, colocarle su arboladura y concluir con los pendientes. Las calderas habían sido probadas, a satisfacción hasta 120 libras de presión (hidrostática), el doble de la que le correspondía, estimándose que la cañonera N° 2 sería lanzada al agua en setiembre próximo.

Ya con una cañonera a flote y otra por lanzarse, las tribulaciones financieras de Muñoz se agudizaron, pues si bien el Gobierno había ordenado se le entregasen £25,152, la Casa Dreyfus decía que hasta el 15 de agosto no tenía orden alguna al respecto, pero que podía proporcionar £1,491-13 chelines-4 peniques. Habría sido muy desagradable para Penn, a quien se le debían tres cuotas ascendentes a £7,920, recibir sólo £1,491 por lo que Muñoz tuvo, nuevamente, que barajar el asunto³⁷². Como si fuera poco, el ministro Freire le comunicaba que el Ministro de Hacienda le acababa de informar que con fecha 30 de setiembre, había sido necesario anular el libramiento por £4,901 que, como se ha visto, correspondían a los contratos de armamento, pero que se le había dado orden directa a Dreyfus para que le proporcionara esa cantidad como parte de un nuevo crédito de 200,000 soles mandado abrir el 18 de agosto³⁷³.

Un nuevo elemento entró en escena en los trámites entre el Ministerio de Guerra y Marina y la Comisión en Londres, que vendría a acelerar las decisiones. Se trataba del cable submarino, del que el doctor Palacios da cuenta en el volumen 1. Sin embargo, acá conviene resaltar su empleo. Así, por primera vez, el comandante Muñoz se refiere a él en un oficio de fecha 16 de setiembre de 1873, cuando menciona que “el telegrama hecho por ese Ministerio y comunicado por el capitán de puerto de Paita, vino a instruirme que el Supremo Gobierno había ya allanado las dificultades presentadas por la Casa Dreyfus y que esta pondría a mi disposición las sumas necesarias para el pago de los dividendos³⁷⁴. Este telegrama, vía cable, debe haber tomado a lo sumo, unos dos ó tres días, lo que venía a representar una tremenda ventaja sobre el correo marítimo que, por lo que se habrá podido observar, implicaba un lapso de casi dos y medio me-

ses entre una carta despachada desde Londres a Lima, o viceversa, y la respuesta desde el otro extremo. Sin embargo, el concepto de reducción de costos primó, y el cable casi ni se usaría.

En el oficio en mención, Muñoz informaba que la Casa Dreyfus le había comunicado tener ya a su disposición £24,640 para aplicar a la construcción de las cañoneras, que cuestionó de inmediato, frente a las £25,152 que se adeudaban, y es de notar que Dreyfus, a pesar de haber reconocido en carta anterior que había estado equivocado con relación a las £24,640, repetía el error. El reclamo de Muñoz fue trasladado al Ministro de Hacienda para que iniciara las aclaraciones con Dreyfus. Felizmente, las cosas se resolvieron prontamente y así, en setiembre 18, la Casa Dreyfus confirmaba que tenía disponible la cantidad reclamada por Muñoz, lo cual permitió ponerse al día en los pagos con el astillero y con la Casa Penn, quedando aún en poder de Dreyfus, un saldo a favor del Fisco de £1,491-13 chelines-4 peniques³⁷⁵.

Con la *Chan Chamayo* a flote, comenzó el proceso de instalarle parte de su máquina, confirmándose en ese momento algo que Muñoz había advertido desde el 1º de abril, es decir, el gran espacio que ocupaban las máquinas, apropiadas para buques de mayor porte, a costa de la comodidad. "Con sesenta caballos menos de fuerza" esto es 120, se habría obtenido el mismo andar. Para poder alojar a los ingenieros, decía Muñoz, había mandado hacer una pequeña plataforma en la misma máquina, la cual sólo permitía un camarote, teniendo que disminuir la escotilla de la ante cámara para buscar espacio donde colocar la despensa para oficiales y un botiquín³⁷⁶. En lo que concierne a la cañonera Nº 2 ó *Pilcomayo*, Muñoz informaba que se esperaba se lanzara al agua a fines de setiembre o principios de octubre, ya que Penn ofrecía dejar terminada su máquina.

En noviembre, Muñoz recibía de Dreyfus, otra noticia agradable, pues éste comunicaba tener a su disposición £4,901-11 chelines-10 peniques que completaban el valor de los cañones mandados fabricar a la casa Armstrong³⁷⁷.

En mérito al problema de las despensas y botiquines por falta de espacio, que antes se ha comentado, Muñoz consideraba necesario ejecutar, fuera de contrato, algunas obras extras que importaban £30 por buque, así como la instalación de una rueda de gobierno en el puente a un precio negociado de £60 por buque, que incluía la rueda de gobierno y los guardines respectivos. Aparte del costo, Muñoz daba como razón, que esas ruedas se necesitaban para la rápida marcha del buque en caso de niebla, tan frecuentes en nuestro litoral. En total, el costo extra para ambas cañoneras ascendía a £120, y pedía se aprobase su decisión y la habilitación de los respectivos fondos³⁷⁸, pedido que fue aprobado por el Presidente Pardo.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El precio pactado para el armamento, era ex-fábrica y, por lo tanto, había un costo extra por enfiarlar la artillería, transportarla hasta Londres e instalarla en cada buque. Por los cañones de a 70 y los ocho de a 40, Armstrong presupuestó £900 aproximadamente, que debían ser abonadas oportunamente³⁷⁹.

La *Pilcomayo* fue lanzada al agua el 6 de noviembre y pasó de inmediato al muelle de Depford para recibir su máquina. En esta oportunidad, no hubo ceremonia ni madrina. La prueba de sus calderas fue satisfactoria³⁸⁰. Por otro lado, Muñoz empezó a planificar el aspecto logístico del viaje de los buques hasta el Callao, que representaba otro gasto extra que había que financiar, previa remisión de las necesidades por satisfacer. En cuanto al aspecto económico, se había cumplido con pagar al astillero, a la fecha del lanzamiento de la *Pilcomayo* £3,104, y a la Casa Armstrong la primera y segunda cuotas por los cuatro cañones de a 70, y por los ocho de a 40³⁸¹.

Para el 1º de enero de 1874, y luego de instalada su máquina, la *Pilcomayo* ya estaba de regreso al dique seco del astillero para recibir el forro de cobre. De la *Chanchamayo*, Muñoz daba cuenta haberse llevado a cabo la primera prueba de su máquina, sin carga, con el buque amarrado a muelle, pero que a causa de defectos en la construcción del condensador, no se lograba hacer vacío, lo cual estaba en vía de corrección.

En este momento de la reseña, conviene hacer notar que se habían incorporado a la Comisión dos maquinistas ingleses, Armstrong y Gregory, venidos de Lima y contratados desde tiempo atrás. Muñoz comentaba que en opinión de los inteligentes maquinistas Gregory y Armstrong “las máquinas de ambos buques son muy buenas”.

En el citado oficio al ministro Freire, Muñoz le comunicaba, nuevamente, sus recelos en cuanto a que los señores Wigram estuvieran dispuestos a suministrar algunos artículos como coys (hamacas), sacos (de lona para ropa), frazadas, etc., y a corregir algunos trabajos imperfectos, por dos razones: una, que según el diseño del astillero este contrato no le dejaría utilidad y, la otra, la falta de precisiones en el contrato mismo. Todo ello llevaría a incurrir en gastos extras para la adquisición de artículos y, con otro contratista, los de dique a una tarifa de £2 diarias por cada cañonera y de acuerdo a las toneladas que miden³⁸². Estos extras había que sumarlos a los otros que ya se han mencionado como pendientes con la Casa Wigram, mas aquellos de naturaleza logística relacionados directamente con el viaje hasta el Perú que, importando la suma de £18,869³⁸³ comprendían los conceptos siguientes: adquisición de víveres para 4 meses a razón de 14 peniques por ración, que al cambio de la época salía como a 0.31 soles, importe muy parecido al costo de la ración en Lima; adquisición de carbón, pero a dos precios diferentes; uno a 35 chelines por tonelada para las 300

que se requerían desde Londres a Río o Montevideo, y otro a £4 por tonelada para las 300 que se requerían hasta el estrecho de Magallanes o uno de los puertos de Chile, y desde aquí al Perú, sin que en el momento se pudiera estimar ni la cantidad ni el precio en Chile; planilla de sueldos para cien hombres de dotación por cañonera durante dos meses, adquisición de instrumentos de navegación, meteorológicos, cartas náuticas, servicio de mesa y cocina, vestuario para la tripulación: de invierno, verano y trabajo; una partida extraordinaria de £3,000 para imprevistos durante el viaje. Pedía que el monto solicitado fuese puesto a su disposición oportunamente antes del viaje que, en principio, estimaba sería a fines de marzo o principios de abril de 1874. En esta ocasión, el ministro Freire escribía al comandante Muñoz, que el Presidente había dispuesto que el Ministro de Hacienda diera instrucciones al Ministro Plenipotenciario de la República en Francia para que proporcionara los fondos necesarios, y que era con dicho representante con quien debería entenderse para esos fines³⁸⁴. Conviene aclarar que el citado representante era el mismo que en Londres, Gálvez, pero seguramente en ese momento resultaba menos difícil conseguir el dinero en Francia que en Inglaterra.

Anteriormente se ha mencionado que en Londres se habían presentado algunos de los oficiales y maquinistas para los buques. Así, el 13 de enero ya se encontraba el capitán de corbeta don Ramón Freire, quien se haría cargo del comando de uno de ellos³⁸⁵. Hay que agregar al teniente primero don Eugenio Raygada y a los guardias marinas que se acababan de graduar de la Escuela Naval, quienes conforme se reseña en el capítulo sobre la Educación Naval en el volumen 2 de este Tomo, viajaron en la barca francesa *Carolina*, vía Nantes, Francia, con destino a Londres. El ministro comunicaba a Muñoz que no se podía proporcionar más oficiales, pues debido a la actual escasez que él conocía, no era posible siquiera dotar satisfactoriamente los buques que se hallaban en el Departamento Marítimo del Callao. Expresaba, también, que el Ministro de Relaciones Exteriores daría las instrucciones al Ministro Plenipotenciario del Perú en Francia y al Cónsul del Perú en Nantes, para que apoyasen a dicho grupo de oficiales, en su desplazamiento de Nantes a Londres. Para esto último, el teniente Raygada era portador de la suma de 1,168 soles en oro americano, y que el saldo de esos pasajes se debería ingresar a los fondos de la Comisión de Construcción Naval³⁸⁶. Como se recordará, los oficiales y guardias marinas destinados a las cañoneras eran:

Teniente primero	Don Eugenio Raygada
Alferez de fragata	" Eduardo Hidalgo
" " "	" Carlos de los Heros
" " "	" Gervasio Santillana

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Guardia marina	"	Carlos L. Rodríguez
"	"	" Aurelio Gaviria
"	"	" Carlos Cavero
"	"	" Isidro Vargas

A mediados de febrero de 1874, Muñoz anunciaba que, de acuerdo al avance de los trabajos en ambos buques, estimaba que estarían terminados a fines de marzo y que casi para la misma época, se harían en Newcastle las pruebas de toda la artillería. Por otro lado, preveía una reducción en los gastos extraordinarios, al haber aceptado Wigram suministrar todo lo concerniente a las Cámaras, compases, perchas de repuestos, gran parte de los sacos y coys, la conexión del donkey al condensador, una mayor redonda y un foc (sic), permitiendo esto último un juego de velamen doble completo³⁸⁷.

El 17 de abril de 1874, en un lugar a 60 millas al norte de Newcastle, se llevaron a cabo las pruebas de los cuatro cañones de a 70 y de los ocho de a 40, en presencia del comandante Muñoz. "El resultado, decía este jefe, fue completamente satisfactorio; los primeros fueron cargados con sus respectivos proyectiles y 10 libras de pólvora y los segundos con 7 1/2 libras, habiendo hecho dos tiros cada uno".

Continuaba manifestando, que "además de ser esas piezas de bella forma cuidadosamente trabajadas, las cureñas tienen las últimas innovaciones acordadas por el Almirantazgo para sus buques de guerra. Los compresores inmejorables y puede graduarse con exactitud el retroceso, sin emplear bragueros que sólo se usarán ya por exceso de precaución". Terminaba expresando que con fecha 1^o de mayo la artillería estaba en camino para Londres y que el 3 ó 4 de este mes, quedarían instaladas a bordo³⁸⁸.

En lo tocante a los oficiales y guardias marinas designados para dotar las cañoneras, Muñoz informaba que "con ese personal de Jefes y Oficiales que hoy están aquí bajo mis órdenes, tendremos no sólo una dotación suficiente sino también una muy digna oficialidad". Confirmando la misión que todo comando o jefe tiene, tácitamente conferida, cuando le son asignados oficiales recién graduados de la Escuela Naval y que es uno de los principios reconocidos a un líder, Muñoz expresaba:

"Yo me congratulo Sr. Ministro de ser el Jefe que dirija los primeros pasos en la carrera de una juventud que después de haber recibido cumplida educación facultativa, esta llamada a prestar al país, útiles y muy importantes servicios.. y tomaré cuantas disposiciones sean convenientes, a fin de que se... cumplan los deseos del Gobierno, de los cuales tan vivamente participo, tratándose de oficiales cuya moralidad es necesario cuidar a fin de que no se malogren bajo de ningún respecto los sacrificios hechos por el Estado hasta hoy y la muy noble solicitud con que el Gobierno los sigue protegiendo y a la que de ninguna manera puedo ser yo indiferente"³⁸⁹.

A su vez, el teniente Raygada informaba al comandante Muñoz de haber arribado a Londres el 2 de mayo en unión de los oficiales y guardias marinas. Describía el viaje de la manera siguiente:

“Después de un viaje de ciento treinta y dos días de mar, fondeamos en el puerto de San Nazario el 27 del pmo. pdo. a las 5h.p.m. Acorde con las instrucciones del Gobierno, me puse en contacto con nuestro Cónsul en ese puerto, para ver los medios de trasladarme a esta ciudad; no habiendo allí ninguna línea de vapores establecida para la costa de Inglaterra, me vi obligado de acuerdo con él después de una permanencia de 48 horas, a emprender el viaje por ferrocarril por ser así más corto y mucho menos costoso.

Me es satisfactorio recomendar a VS la buena conducta y contracción que los oficiales y guardias marinas han observado durante el viaje haciéndose siempre dignos de la mayor consideración, demostrando así tanto su propia aplicación como la sólida instrucción y buenas costumbres que en la Escuela han adquirido.

Como VS debe suponer, el viaje ha sido bastante penoso, tanto por su excesiva duración a consecuencia de calmas y malos tiempos contrarios, como por lo malo de los alimentos.

Los oficiales y guardias marinas han venido alternándose en guardias de mar y cada uno ha llevado un diario del viaje y un cuaderno de cálculos”.

Terminaba anunciándole, que tenía un sobrante de los gastos de viaje importante “veinte águilas (americanas)” que ponía a su disposición³⁹⁰, aunque Muñoz en su informe aclara que recibió £80 entre oro americano é inglés.

Los retrasos en la terminación de las máquinas, llevaron a Muñoz a informar que se esperaba recibir las cañoneras a fines de mayo o primeros días de junio, por lo que la salida de Londres tendría lugar del 1º al 2 de junio, lo que hacía necesario que la legación en Francia le entregase, además de las £4,000 ya recibidas, el resto de los gastos de viaje, para poder cancelar el traslado y embarque de la artillería, los trabajos extras aprobados, el carbón para calar (léase lastrar) los buques antes de la prueba oficial, y otros gastos menudos. La artillería ya había sido instalada y embarcada la munición de reglamento, aunque la de repuesto sería enviada al Callao en barco a vela, pues a bordo no había espacio³⁹¹. Adquirir carbón para lastrar el buque para la prueba oficial, se consideraba necesario en vista de que, durante una prueba provisional realizada con la *Pilcomayo* el 14 de abril, sólo se lograron once nudos de velocidad a pesar que la máquina funcionó con 50 libras de presión, 100 revoluciones y 26 pulgadas de vacío. La vibración fue, en esa ocasión, muy notoria, porque la hélice sobresalía del agua a causa del calado. Muñoz esperaba que en la prueba oficial con el buque en su calado normal, y corregidas algunas deficiencias de la instalación de propulsión, los buques alcanzarían mayor velocidad. No obstante, reiteraba lo ya antes había dicho, esto es, “que las cañoneras tienen

máquinas desproporcionadas y ellas al fin harán sufrir a los cascos sino se procede siempre con cautela, dándoles una fuerza proporcionada³⁹².

Así llegó junio de 1874 y las cañoneras seguían sin ser entregadas, retrasando el viaje al Perú, con la natural desesperación de Muñoz. Una serie de comunicaciones a la Casa Wigram y a la Casa Dreyfus y al Ministro de Guerra y Marina, así lo demuestran. En efecto, en carta a la primera le hacía notar que se había detectado una vía de agua en el casco de la *Pilcomayo* a un régimen de 5 1/2 a 6 pulgadas en 24 horas, por lo que exigía el ingreso a dique para subsanarla y además, se activaran los trabajos pendientes en vista del escaso personal dedicado a ellos.

La Casa Dreyfus, por otro lado, se negaba a entregarle el total de la planilla de sueldos de los oficiales y guardias marinas incorporados a las dotaciones de las cañoneras, argumentando que según un convenio firmado con Lima el 13 de abril, el agente financiero sólo estaba autorizado a entregar fondos para esos fines, en una cantidad igual a los que entregara en abril, lo que significaba no poder abonar los sueldos de esos oficiales, ni el de los condestables, contramaestres y guardián que ya había contratado, pero que provisionalmente se habían satisfecho empleando los fondos que administraba la Comisión. En forma parecida Muñoz resolvió el problema originado con los músicos, que había contratado desde mayo, por orden de Lima, para la fragata *Independencia*, y a quienes la demora en zarpar los perjudicaba en sus perspectivas. Por ello, Muñoz decidió otorgarles una gratificación de £1 por músico, a cargo del fondo mencionado. Como fuera que el Ministro Plenipotenciario del Perú en Francia se encontrara en Londres, Muñoz lo puso en antecedentes de sus problemas financieros, instándolo a que le entregase el saldo de los fondos que el Gobierno había ordenado proporcionar a dicho ministro. De todo esto y del retraso de la salida para algún día de julio, que no podía precisar, fue informado el Ministro de Guerra y Marina quien no alcanzó a contestar, pues el oficio de Muñoz recién lo recibiría el 20 de julio, presumiendo que las cañoneras ya habían salido de viaje³⁹³, lo que al final no habría de suceder así.

En efecto, la *Pilcomayo* estuvo en dique entre el 12 y 15 de julio, para subsanar la vía de agua detectada. Luego se la trasladó al costado de la *Chanchamayo*, en el dique de East India. Las pruebas de máquinas se programaron para la *Pilcomayo* el lunes 20 de julio, y para la otra en dos o tres días después.

Conforme a lo programado y anunciado, se embarcaron en el buque alemán *C.R. Bishop*, que zarpaba para el Callao en los primeros días de agosto, 42 cajas de proyectiles de repuesto sin carga. Su flete no se pagó adelantado, para así asegurar se tuviera más cuidado en su transporte.

Para cubrir el riesgo de pérdida de los proyectiles embarcados valorizados en £900, se tomó un seguro con la compañía Thetis Insurance, pagándose una prima equivalente a 35 chelines por ciento, lo que significaba £15-15 chelines monto que fue cancelado con los fondos de la Comisión, enviándose al Ministro de Guerra y Marina el Conocimiento de Embarque y la copia de la póliza, pues el original de esta última quedo en la Legación en Londres, para que en caso de pérdida de la barca pudiera hacerse efectiva dicha suma³⁹⁴.

El 20 de agosto, Muñoz informaba del retraso y del resultado de las pruebas. La *Pilcomayo* las realizó el 28 de julio. Su "resultado estuvo lejos de ser satisfactorio. La presión no fue uniforme, el vapor escapa por una válvula y el mismo fabricante señor Penn, manifestó que consideraba sin valor la prueba, siendo necesario repetirla previas las modificaciones convenientes. A favor de una corriente de cinco millas, decía Muñoz, navegamos en el Támesis primero 12 millas 2 décimas hora, segundo en contra 8-9 y tercera a favor 10 millas 3 décimas, o sea un promedio de 10 millas cuatro décimas. Presión 50 libras, máxima r.p.m. 86 y vacío 24 pulgadas".

La *Chanchamayo*, las realizó el 29 de julio. Su "máquina funcionó perfectamente" colocándose antes y para este efecto, noventa y seis láminas de fierro en el interior de las calderas para fomentar el agua. La presión fue de 60 libras que es cuanto puede elevarse, revoluciones del eje 100 y vacío 26 pulgadas. "Navegamos, decía Muñoz, sucesivamente con la marea casi estable, dando los siguientes resultados: la vuelta once millas, segunda doce y cuatro décimas, tercera doce y cinco décimas, cuarta trece millas cuarenta y dos centésimas, o sea un promedio de doce millas tres décimas. La máquina (no el buque) lleva una velocidad de diez y seis millas un décimo, al llegar a 102 las revoluciones del eje". Muñoz, nuevamente llama la atención sobre la eficiencia de estas máquinas y considera "que a pesar de lo dicho, es evidente que estas máquinas de tal poder no harán andar más a las cañoneras, pues para ello les falta eslora, mas finura en sus muras, mayor lanzamiento en la proa, distinta sección central o desplazamiento y para decirlo de una vez, los cascos no son apropiados para obtener más velocidad; en la mar podrán hacerse en buenas circunstancias, once millas. El movimiento vibratorio fue considerable, proseguía Muñoz, pero, es de esperar que en mayor fondo disminuirá en mucho. En todo caso queda demostrado, cuanto sobre el particular he tenido el honor de decir a ese despacho en mis oficios de 1º de abril del año pasado y otros posteriores".

El 31 de julio la *Pilcomayo* entró nuevamente a dique para subsanar dos pequeñas vías de agua en el casco; la Casa Penn trabajaba activamente

para subsanar los defectos y repetir las pruebas en los primeros días de agosto. Nuevamente, Muñoz creía poder zarpar a mediados de este mes, y a pesar del tiempo transcurrido, aún no recibía del Ministro del Perú en Francia los fondos ordenados³⁹⁵ y, por supuesto, había terminado el mes de julio y el astillero aún no entregaba las cañoneras.

El 7 de agosto se llevó a cabo la nueva prueba de la máquina de la *Pilcomayo*, esta vez con resultados satisfactorios, “según lo demuestran los diagramas respectivos”, decía Muñoz. “El andar medio fue de once millas cinco decimos, siendo por consiguiente menor que el obtenido por la otra cañonera, la diferencia proviene de las condiciones desfavorables en que se encontraba la *Pilcomayo*, pues esta vez salimos a mayor distancia teniendo mar gruesa y viento recio. Resulta en definitiva que la presión, vacío y revoluciones en las máquinas de ambos buques fue igual y no puede esperarse mayor andar en igualdad de circunstancias”.

Así, pues, por fin y después de largo batallar, las cañoneras estaban listas para ser recepcionadas y zarpar. Para esto ultimo, se tenían que adquirir víveres, embarcar artículos navales, pagar al personal contratado para las dotaciones, a los catorce músicos para la *Independencia*; los sueldos a jefes y oficiales; disponer de fondos para atender pagos fuera de Inglaterra y, de no zarpar, seguir acumulando gastos. Como el Ministro del Perú en Francia no decía esta boca es mía, Muñoz viajó a Bruselas para reclamar personalmente. Como resultado de su entrevista, sólo obtuvo de él £4,000, a cuenta de las £15,560 que se requerían, con el compromiso de que en la semana siguiente, o sea alrededor del 23 de setiembre, visitaría Francia e Inglaterra para procurarse el saldo de £11,560. No obstante ello, Muñoz avisaba a Lima que el 18 de agosto recibiría las cañoneras, embarcaría la oficialidad y quedaría listo para zarpar, pero sujeto al accionar del Ministro del Perú en Francia. No se contentó Muñoz con visitar a este representante, sino que le entregó una carta en la que puntualizaba la situación y el porque de la urgente necesidad de recibir la totalidad de los fondos solicitados. Entre las cosas que le decía, estaba que el Supremo Gobierno lo suponía navegando desde julio, lo cual no era real, sino que continuaba en Inglaterra por razones ajenas a su voluntad, estaba generando de más gastos si no se le proveía de los fondos, que desde marzo venía abonando los sueldos de los oficiales y guardias marinas con fondos de la Comisión, que sin contar a los 39 individuos para la maestranza de la Escuadra y los 14 músicos, o sea 53 personas a las que había que pagarles dos sueldos adelantados, víveres, etc., se requerían £15,560. Si no entrega la totalidad, decía Muñoz, se tendrá que pagar estadías por muelle y despedir el cuadro de oficiales de mar ya embarcados, y los oficiales no podrán seguir viviendo en tierra “en un país tan caro como Londres”³⁹⁶.

En un conjunto de seis oficios dirigidos al Ministro de Guerra y Marina, fechados 1º de setiembre de 1874, el comandante Muñoz le daba cuenta sobre la situación de una serie de aspectos³⁹⁷, tales como:

- Cuenta de la Casa Wigram, por algo más de £350 por gastos extras. En esta oportunidad califica de indigno el proceder del astillero. Si no logra resolver favorablemente este asunto antes de zarpar, lo dejara encargado a la Legación para que lo abone, de no tener éxito.
- Contratación de dos médicos de la Facultad de París. Uno, don Rodolfo Zapata, peruano, educado en Francia, hasta diciembre de 1874, con sueldo correspondiente a un cirujano de la Armada, de Primera Clase. El otro, don Luis Clemente Daumas, especialista en la curación de ojos, por tres años, con sueldo correspondiente a un cirujano de la Armada, de Segunda Clase;
- Contratación de sólo 18 especialistas para la maestranza: 3 carpinteros de primera clase, 8 de segunda, 3 calafates de primera clase y 4 herreros. Debido al sueldo reducido y separación de sus familiares, no pudo conseguirse más; igualmente la de 14 músicos para la *Independencia*. Todos los contratos se realizaron en la Legación del Perú, excepto los del Dr. Daumas y de los maquinistas; todos renunciaron al pasaje de regreso;
- Negativa de la Casa Penn, fabricante de la máquina a instalar la máquina para izar la hélice, alegando que ello no estaba en el contrato. Su costo ascendía a £100, y se pagarían con fondos de la Comisión. Decía Muñoz, “que estos fabricantes han demostrado que el interés esta ante toda otra consideración, siendo en tal orden tan avaros y poco delicados como los Wigram”;
- Pendientes encargados desde el 22 de agosto, al Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, respecto a las calderas del *Huáscar*;
- Traslado de las cañoneras a Greenhithe, para recibir de Armstrong la pólvora, recibir a las tripulaciones, y compensar compases durante el trayecto, cumplido lo cual zarpe para el Perú y,
- Finalmente, seguía esperando los fondos solicitados, a pesar de que las cañoneras estaban listas a emprender el viaje, con abundantes repuestos de todo género, así como agua y carbón, con víveres para 75 días, que es su máxima capacidad.

En su oficio, Muñoz confirmaba que además de asumir el comando en jefe de las cañoneras, también asumía el de la cañonera *Pilcomayo*, hasta la llegada al Perú, y que había designado comandante de la *Chanchamayo* al capitán de navío don Ruperto Alzamora, y distribuido convenientemente entre ambos buques a los demás oficiales de la Comisión. Finalmente, que el personal ya estaba habitando los buques, pero que para eludir el

pago de estadias, estaba dilatando su recepción hasta el día mismo en que se le suministraran los fondos, cuya entrega se lo acababan de confirmar desde Bruselas. No obstante ello, el Encargado de Negocios en Londres, coronel Jara Almonte, le pedía no diera aviso de recepción, "pues tiene necesidad de vencer algunas dificultades".

Con los buques en Greenhithe, desde el 12 de setiembre, embarcó la pólvora. El lunes 14 se compensaron los compases de la *Pilcomayo* y, el martes 15, los de la *Chanchamayo*. El 17 se recibieron las tripulaciones, estimándose poder zarpar para el Callao, al amanecer del 19 de setiembre, después de haber recibido de la Legación del Perú £10,400 que faltaban para terminar el alistamiento del viaje y cancelar obligaciones pendientes en Londres, como sigue: a la Casa Wigram £941 por trabajos extras más £130-11 chelines-10 peniques por el embarque de la artillería, proyectiles, etc.; a la Casa Penn £190 por repuestos y por los aparatos para levantar las hélices³⁹⁸.

Evaristo San Cristóval reproduce un artículo aparecido en la edición de *El Nacional* en noviembre 24 de 1874³⁹⁹, escrito por un periodista presente en Londres, con el seudónimo *Canuto*, fechado en esa ciudad el 15 de setiembre. En él escribía que en la mañana del 12 de setiembre, "izaron ambos buques (por primera vez) el pabellón nacional, y la *Pilcomayo* la insignia del Comandante en Jefe, señor Muñoz pero no pasaron el río hasta las dos y media de la tarde. Las cañoneras dejaron el dique en medio de aclamaciones y saludos de un inmenso gentío, demostraciones a las cuales correspondió el comandante Muñoz haciendo tocar el *God save the Queen* por una banda que lleva en la *Pilcomayo* contratada para el blindado *Independencia*. Durante la travesía de Blackwall a Greenhithe la música no cesó de tocar alegres marchas, y a la llegada a este último puerto fue saludada con el himno nacional del Perú".

A pesar de lo anunciado, las cañoneras no zarparon el 19, pues la Casa Armstrong, no alcanzó a cumplir con el suministro de la pólvora, a pesar de los cinco días de aviso que le diera Muñoz para alistar su entrega. Así, pues, el 22 de setiembre los buques seguían en Greenhithe, obligando a este jefe a enviar a dicha Casa una serie de telegramas exigiendo la entrega del material, lo que se realizó mediante una barcaza que amarró al costado de los buques. Meticuloso, como era, Muñoz dispuso un inventario detallado de los barriles sin marca alguna de identificación, resultando que faltaban las cargas interiores de las bombas segmentadas de a 70 y, aparte de no poder estibar las de repuesto en las santabárbaras, faltaba la totalidad de la munición para 105 rifles. Recién a las 2h.a.m. y previo reclamo, se recibieron los 16,000 tiros para rifles y 105 cartuchos que faltaban. Por falta de espacio, la pólvora de repuesto quedó en Londres para

ser embarcada en el *Bishop*, que habría de transportar al Perú los proyectiles de repuesto.

Así, pues, el comandante Muñoz, luego de superar este último obstáculo, anunciaba al ministro y por su intermedio al Presidente, "que hoy 22 de setiembre zarpo de esta lugar con ambas cañoneras, rumbo al Perú"⁴⁰⁰.

En otro informe daba a conocer la relación de los maquinistas ingleses que conformaban las dotaciones de las cañoneras y el monto de las asignaciones familiares que dejaban establecidas, a partir de noviembre de 1874, a ser satisfechas por la agencia Financiera que el Gobierno determinase. Sus sueldos de setiembre y octubre los habían cobrado por adelantado⁴⁰¹. La relación era la siguiente:

<i>Pilcomayo</i>	<i>Chanchamayo</i>
1er. Maquinista John Gregory Asignación £17	1er. Maquinista Thomas Armstrong Asignación £15
2do. Maquinista Thomas Colquhorn Asignación £10	2do. Maquinista Alfred Ward Asignación £10
3er. Maquinista John Randle Asignación £8	3er. Maquinista William Aylmer Asignación £8
4to. Maquinista Thomas Hughes Asignación £6	4to. Maquinista Frederick Gregory Asignación £6

Cinco años más tarde, Thomas Hughes, participaría y sobreviviría al Combate de Angamos, a bordo del *Huáscar*.

La tripulación, para el viaje al Callao, fue íntegramente contratada en Inglaterra, aunque no todos eran ingleses, porque los hubo de otras nacionalidades, como se aprecia de las Listas de Revista de ambos buques, que existen en el Archivo Histórico de Marina. De ellas se observa que la tripulación de la *Pilcomayo* fue de 109, y la de la *Chanchamayo* de 95, lo que suma 204 personas, más 32 contratados para la Escuadra, dando así un total de 240 personas que viajaron hasta Coquimbo, en donde 4 desertaron, llegando al Callao 236. Entre la Lista de Revista de la *Chanchamayo*, de fecha 15 de setiembre de 1874 en Greenhithe, y aquella de su llegada al Callao, hay algunas diferencias en nombres, que pueden deberse a desembarcos y contrataciones de último momento o durante el viaje, que no han podido ser confirmadas.

5.3. EL VIAJE DE LAS CAÑONERAS AL CALLAO Y SU INCORPORACION A LA ESCUADRA

Como queda dicho, las cañoneras zarparon de Greenhithe, Inglaterra, el 22 de setiembre de 1874. Comandante en jefe de la Fuerza y comandante de la *Pilcomayo*, el capitán de navío don Alejandro G. Mu-

ñoiz; comandante de la *Chanchamayo*, el capitán de navío don Ruperto Alzamora.

Después de 31 días de viaje, incluidos dos días de estadía en San Vicente, islas de Cabo Verde, para abastecerse de carbón y agua, llegaron a Río de Janeiro, Brasil, el 24 de octubre, a las 11h.a.m. La travesía se realizó, casi en su totalidad, navegando a la vela, “demostrando los buques, dice Muñoz, excelentes cualidades marineras”, economizando mucho combustible “pues sólo he empleado las máquinas en caso de calmas o vientos contrarios. Las tripulaciones no nos han ocasionado la menor molestia, están formadas de buen personal y se trabaja con empeño en disciplinarlas”.

Respecto de los oficiales, Muñoz comentaba en su informe al Ministro de Guerra y Marina, que “todos ellos se muestran a la altura de sus antecedentes y corresponden debidamente a la confianza que el Supremo Gobierno se sirvió depositar en ellos, al destinarlos a estos buques”. En otra carta, decía que, “a causa de la escasez de oficiales, habilité con este carácter a los guardias marinas más antiguos, don Carlos L. Rodríguez y don Aurelio Gaviria, quienes montan guardias desde nuestra salida de Greenhithe, habiendo ambos correspondido a esta muestra de confianza y prometiendo su contracción y celo que en el resto del viaje han de adquirir suficiente práctica marinera, y se harán acreedores a la consideración del Supremo Gobierno”. Se cumplió, pues, esta primera etapa del viaje, sin problemas de orden personal ni material.

Aunque el zarpe de Río de Janeiro con destino a Montevideo, Uruguay, se anunció para el 30 de octubre, en realidad se produjo el 31⁴⁰². Si bien la primera etapa fue, relativamente fácil, no sucedió lo mismo con la segunda durante la cual experimentaron pamperos que pusieron a prueba la capacidad profesional de los comandos. Hay, sin embargo, que resaltar, el aspecto de la conducción de hombres y de la comunicación. No basta, referirse a las cualidades del comandante Muñoz en el primer caso, sino también a las de los oficiales, quienes tenían que adoctrinar a una tripulación extranjera totalmente extraña, con todas las implicancias que ello conllevaba, pero que no generó indisciplina alguna en aquella. En el segundo caso, las comunicaciones personales reflejaban que había un aceptable nivel de conocimiento del idioma inglés, pues en ese idioma discutió y negoció el comandante Muñoz, sin participación de traductores, y en ese idioma, también, tuvieron que entenderse los oficiales con los tripulantes, particularmente en el rico y especializado lenguaje del manejo del velamen.

Muñoz acompañó su informe sobre el pampero experimentado en la etapa Río de Janeiro-Montevideo, con varios recortes del periódico *Democracia* de Montevideo⁴⁰³, en los cuales aparecen vívidos relatos de la

magnitud del fenómeno y de los estragos y siniestros marítimos que causó. Uno de ellos, se refiere a la necesidad de establecer un servicio de salvataje en el Río de la Plata y, principalmente, en el puerto de Montevideo “la llave se puede decir, de ese vasto estuario donde tanta importancia van tomando los intereses marítimos y comerciales”.

Como consecuencia del temporal, Muñoz había observado que un factor que influía en los balances y agregaba peso en los costados, se debía a los cilindros de repuesto de las máquinas, cada uno de los cuales pesaba 3.5 toneladas. Estos cilindros, en efecto, se habían estibado en Inglaterra, pero ahora Muñoz consideraba descargarlos para aligerar a los buques de un peso desfavorable. Así, pues, arregló lo conveniente para enviarlos al Callao en el vapor que hacia la carrera por el estrecho, puerto en donde serían entregados al Arsenal, reteniéndose a bordo sólo las tapas de repuesto de los cilindros. Para evitar inconvenientes, pagó el flete por adelantado a razón de £5 por tonelada, dejando encargado al Cónsul en Montevideo, el envío del Conocimiento de Embarque respectivo⁴⁰⁴. El transporte se realizó en el vapor *Iberia*, que zarpó el 19 de noviembre para el Callao.

Durante la estadía en Montevideo, la División Naval tomó conocimiento del intento de asesinato del Presidente Pardo en agosto de 1874, motivo por el cual, el comandante Muñoz, en su nombre y en el de los demás oficiales, elevó al Ministro de Guerra y Marina, una comunicación que expresaba “el sentimiento de profunda indignación que había causado entre ellos”, más otras expresiones de condena contra la fracción de revoltosos⁴⁰⁵.

Iniciando la tercera etapa del viaje al Perú, la División zarpó de Montevideo el 20 de noviembre, haciendo la mayor parte de la travesía a la vela, confirmando las excelentes cualidades marineras de los buques, la preparación profesional de los oficiales para desempeñarse con eficiencia en un escenario geográfico tan distinto al mar abierto, como lo es el estrecho de Magallanes y los Canales de Patagonia, sin sufrir percances que deslucieran el éxito del viaje⁴⁰⁶ hasta Coquimbo, Chile, puerto al que la División arribó el 28 de diciembre.

Muñoz finalizaba su informe, haciendo notar que en este puerto se habían enterado de la situación política violenta generada por la insurrección de Piérola, motivo por el cual había decidido recalar en el puerto peruano más cercano al lugar en que se hallase el Presidente Pardo, “a fin de recibir las órdenes que tuviera por conveniente impartirme antes de mi llegada al Callao”.

No hay información precisa sobre la fecha en que la División zarpó de Coquimbo. Lo cierto es que las cañoneras fondearon en el Callao a las

5h.p.m. del 11 de enero de 1875. En ese mismo día⁴⁰⁷, Muñoz informaba que el viaje desde Greenhithe había tomado 62 días de mar, más de la mitad de ellos a la vela, y el resto en los fondeaderos que había indicado en sus partes anteriores, en razón de los frecuentes malos tiempos que experimentarían desde la salida de Río de Janeiro un 31 de octubre. En la etapa Coquimbo al Callao, hicieron escala en Iquique, Arica y Mollendo, enterándose en este último puerto que la víspera el Presidente Pardo había viajado al Callao. En esta etapa sucedió que habiendo agotado la *Chanchamayo* todo el carbón que recibiera en Coquimbo, que resultó de mala calidad, tuvo que navegar a la vela desde la altura de Infiernillos.

En su informe, Muñoz resaltaba el digno comportamiento de todos los jefes, oficiales y guardias marinas tanto en Londres, en el astillero, como durante la navegación y quienes, en su opinión, eran acreedores del aprecio y consideración del Supremo Gobierno. Refiriéndose a los ex-alumnos de la Escuela Naval, decía que “han demostrado en todas circunstancias, no haber sido estériles los esfuerzos hechos por su inteligente Director y por sus no menos recomendables profesores”. Rendía, así, tributo, a los resultados que se resaltan en la parte correspondiente a la educación naval.

Como la llegada se produjera en las postrimerías de la rebelión de Piérola, Muñoz manifestaba lo sensible que les había sido “no habernos encontrado antes de ahora en la República para cooperar en unión de Uds. y de nuestros distinguidos compañeros del Cuerpo de Marina, al restablecimiento del orden. Dígnese VS felicitar a S.E. el Presidente de la República, a mi nombre y en el de los jefes, oficiales y guardias marinas que están a mis órdenes, por la energía y actividad que en tan grave ocasión ha desplegado a fin de restituir a la Nación la paz interna que tanto necesita para su prosperidad y buen crédito. Muñoz concluía su informe, expresando que “con la llegada de las cañoneras, cesa Sr. Ministro la Comisión con que el Supremo Gobierno se dignó honrarme. Con mayor razón terminar debe el cargo de Comandante en Jefe de ellas y el particular de la *Pilcomayo* que asumí por la escasez del personal de oficiales con que contaba a mi salida de Inglaterra, estando listo para hacer entrega de las naves en la forma reglamentaria en el día que se determine”.

A los pocos días de la llegada, se embarcaban las guarniciones de ambos buques, pero en virtud de una orden verbal de S.E. del Presidente de 19 de enero, fueron desembarcadas y regresadas al cuerpo a que pertenecían⁴⁰⁸.

Inmediatamente de su llegada al Callao, y consecuente con su informe anterior, Muñoz en su calidad de comandante en jefe de las cañoneras, y ante la inminente designación de un comandante para la *Pilcomayo* oficiaba al ministro⁴⁰⁹ con el objeto de que sugiriera al Presidente designar para dicho

cargo, al capitán de corbeta don Ramón Freire. Muñoz sustentaba su solicitud, en el conocimiento de este jefe, pues decía que “habiendo estado a mis órdenes desde muy joven y prestado en este mismo buque buenos servicios, es indisputable que estoy al cabo de sus aptitudes y excelentes cualidades. Su aplicación constante unidas a una clara inteligencia y a un decidido afecto por la carrera, hacen fundamentalmente esperar que, como siempre, cumplirá con empeño y honor cuanto se encomiende a su responsabilidad”.

En otro oficio en el mismo día de la llegada, Muñoz recomendaba que se enviasen al Arsenal las tapas de los cilindros de repuesto, que pesaban tres toneladas cada uno, y que estibadas en el costado de estribor, producían una escora en detrimento de su estabilidad. Como se recordará se habían descargado, en Montevideo, los cilindros de repuesto que habían estado estibados a babor. En cuanto a las máquinas, Muñoz informaba que los pistones requerían en el día, nuevas empaquetaduras para anular las fugas de vapor. Aspecto importante de su informe, es el que se refiere a las recomendaciones para operar las cañoneras, que por su interés, se reproducen a continuación. Decían así:

“No obstante debo recordar que conviene para su conservación se den órdenes muy estrictas a fin de que no se empleen con frecuencia sus cuatro calderas pues ellas las destruirían en poco tiempo. Tres calderas en la costa bastan para dar un andar de nueve millas por hora y con sólo un consumo máximo de ocho toneladas de carbón por cada veinticuatro horas. Las carboneras pueden contener ciento treintinueve toneladas, por consiguiente tienen combustible para diez y siete días de mar. También juzgo de mi deber recordar que estos buques navegan perfectamente a la vela, una vez levantadas las hélices y en circunstancias dadas harán viajes rápidos, sirviendo al mismo tiempo de escuela a nuestros jóvenes oficiales, a quienes les es tan perjudicial la falta de práctica en este orden. Las máquinas funcionan hoy con mas suavidad y el uso hará que el movimiento vibratorio sea menor. Con este motivo debo hacer presente a VS que a nuestra salida de Greenhithe notamos que los compases oscilaban de una manera tan considerable, que era imposible gobernar por ellos. En previsión de esta eventualidad había hecho colocar en cada cañonera un compás de bitácora, líquido, pero como estos necesitan renovarse frecuentemente, convendría poner otros en las bitácoras restantes”⁴¹⁰.

Casi nada se le escapó a Muñoz en el cumplimiento de su misión, incluso las fotografías de las cañoneras de las cuales remitió cinco al Ministro de Guerra y Marina. Lamentablemente, ninguna ha podido ser habida, igual que los planos, de los cuales envió un juego completo para la Escuela Naval⁴¹¹, además del enviado al Ministerio.

La Comisión encomendada al capitán de navío don Alejandro G. Muñoz, llegó a su término por resolución del 19 de enero de 1875 y, en consecuencia, el 22 del mismo mes, procedió a entregar las cañoneras al Mayor de Ordenes del Departamento Marítimo del Callao, de acuerdo a

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

lo establecido en las Ordenanzas Navales y, particularmente, la *Pilcomayo* a su segundo comandante, capitán de corbeta gdo. don Ramón Freire.

En consecuencia, las cañoneras quedaron a las órdenes de la Comandancia General de Marina⁴¹² y el comandante Muñoz, a disposición del Supremo Gobierno⁴¹³. En el oficio en que este jefe daba cuenta de este hecho al ministro, agradecía "muy vivamente los términos honrosos con que el Supremo Gobierno se digna favorecerme por el respetable conducto de VS acerca de la manera como él juzga haber desempeñado los cargos que se sirvió confiarme"⁴¹⁴.

Finalmente, el comandante Muñoz hizo entrega al Ministro de Guerra y Marina de todo el Archivo de la Comisión Naval que tuviera a su cargo, en Inglaterra, la construcción de las cañoneras, e igualmente le alcanzó un Certificado que acreditaba que las cañoneras *Pilcomayo* y *Chanchamayo* eran de la exclusiva propiedad de la República, incluyendo también un plano de la cubierta que mostraba la distribución de la artillería⁴¹⁵.

El 20 de febrero de 1875, el comandante Muñoz se incorporó al Congreso Nacional, en su calidad de Senador por el Departamento de Junín. Reemplazaba, en efecto, al Senador Propietario, coronel don Francisco P. Secada, quien estaba con licencia⁴¹⁶.

El personal de maestranza que trajeran las cañoneras, fue distribuido en los buques de la Escuadra como sigue:

Al <i>Huáscar</i>	1er. Carpintero	William Norman
	2do. Carpintero	Edward Smart
	Calafate	John Sandel
	Herrero	Thomas Doniey
A la <i>Independencia</i>	2do. Carpintero	Joseph Flint
	2do. Carpintero	Thomas Wingham
Al <i>Atabualpa</i>	1er. Carpintero	William Key
Al <i>Manco Cápac</i>	1er. Carpintero	John Elkin
	Herrero	Hernani Fragentin
A la <i>Unión</i>	2do. Carpintero	Constantino Papadolos
	2do. Carpintero	Joseph Islands
	Herrero	Arthur Pest
A la <i>Pilcomayo</i>	2do. Carpintero	Isidoro Lambert
Al <i>Chalaco</i>	2do. Carpintero	John Flaming
Al <i>Mayro</i>	1er. Calafate	J.E. Dawson

Luego de esta distribución quedaron excedentes los segundos carpinteros Alfred Bickel y William Gramfield, y el primer calafate John Campbell, los cuales el Comandante General de Marina, por no haber vacantes en los buques de la Escuadra ni en los pontones Escuela, pidió fuesen asignados a ese Departamento para que el Arsenal aprovechase de sus servicios en trabajos a bordo⁴¹⁷.

Terminado el viaje desde Inglaterra, otro de los actos de Muñoz, fue presentar el estado de cuentas de la Comisión. Cabe anotar, sin embargo, que el Supremo Gobierno, por decreto del 18 de noviembre de 1874, ya había aprobado la rendición de ellas que importaron la suma de £84,708-9 chelines-5 peniques, incluidos los gastos hechos por los capitanes de navío Enrique Carreño y Ruperto Alzamora, faltando sólo la cuenta de los gastos del capitán de fragata don Marcelo Proaño, por cuya razón el Cajero Fiscal del Callao, la reclamaba al Comandante General de Marina⁴¹⁸.

En cumplimiento de órdenes superiores, el capitán de navío don Ruperto Alzamora, comandante de la *Chancharmayo* hizo entrega del buque al 2do. comandante, teniente primero don Eugenio Raygada, el 30 de enero de 1875. El inventario de entrega de comando es un documento extenso de 18 páginas, que abarca las secciones siguientes, que sólo se comentarán en sus partes más saltantes, pero que dan un concepto general de la conformación de las cañoneras tal cual llegaron⁴¹⁹. Decía así:

"CASCO: De madera, con curvas y cuadernas de roble, fondos de olmo y pino; obra muerta, viva, amuradas y batayolas de teak; baos de pino y fierro galvanizado reforzado interiormente, diagonales de fierro. Castillo de proa y una toldilla de madera. Cinco portas en las amuradas de cada costado para los cañones. Dos portalones y dos portitas de luz a popa. Timón de madera con una caña de fierro en uso y otra de repuesto. Veintidós lumbreras circulares en los costados, etc.

PRIMERA CUBIERTA: De teak de tres pulgadas de espesor y ocho pulgadas de ancho cada rumbo sobre baos de pino y teak. Una escotilla para bajada a las cámaras y sollados. Tres escotillas similares, pero con cubichete de teak. Una escotilla para dar luz al sollado. Ocho bocas circulares para las carboneras y una para la chimenea. Un cabrestante de fierro. Un puente de madera con pasamanos de bronce. Una escotilla para la chimenea telescópica. Dos bitácoras. Un compás líquido. Un compás magistral y otro pequeño en el puente. Un aparato de caoba con dos ruedas para el timón y otra de una rueda debajo del puente. Escalas para castillo, toldilla y puente. Una escala real. Un jardín en cada costado del palo trinquete. Una falsa toldilla que cubre la caña del timón. Cinco pescantes para botes. Tres pararrayos. Bitas de fierro para remolque. Una bomba real. Dos bombas de mano para jardines. Doble chilleras para las balas. Cuatro escudos para los portalones.

APAREJOS: De barca. Palos: trinquete, mayor y mesana. Trinquete de 46 pies 6 pulgadas de cubierta a la cofa, espiga de 9 pies, masteleros de velacho y juanete de 45 pies. Mayor de 49 pies de la cubierta a la cofa y espiga de 10 pies, masteleros de gavia y juanete de 46 pies 6 pulgadas. Mesana de 43 pies, espiga de 6 pies, mastelero de escandalosa de 30 pies. Bauprés de 19 pies y moco de fierro, botolón de bauprés de 26 pies. Botavara de 35 pies, tangones. Trinquete con 3 vergas. Mayor con 3 vergas. Pico de trinquete, mayor y mesana. Jarcia firme y de labor completa.

SEGUNDA CUBIERTA: Dividida en tres compartimentos por dos mamparos de madera que forman el Sollado, la Máquina y las Cámaras. Sollado de 47 pies 3 pulgadas de largo. Máquina de 67 pies de largo que comprende calderas, carboneras y maquinaria. Cámaras de 40 pies de largo con sus muebles. Un reloj-barómetro; un compás invertido; camaratas y camarote del Comandante; jardín común. Cámara de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Oficiales y 7 camarotes. Barómetro de mercurio con simpiesómetro y termómetro. Armarios para rifles y sables y revólveres. Una máquina completa de doble sistema, de la fuerza de 180 caballos nominales y de 1080 efectivos. Hélice con dos aspas de bronce; dos cilindros de alta y baja presión; un condensador de superficie. Eje dividido en tres secciones con virador para moverlo a mano. Trípode de fierro para suspender la mariposa, 4 calderas de fierro con tubos de bronce y dos hornillas cada una. Chimenea telescópica de forma ovoidal. Bombas de alimentación, sentina, vacío.

ARMAMENTO: 2 colisas Armstrong de 6 pulgadas de diámetro montadas en cureñas y correderas de fierro, con compresores reguladores y todos los útiles para servicio. 4 cañones Armstrong de 4 3/4 pulgadas montados en cureñas y correderas de caoba con todos los útiles completos. 30 rifles de Martín-Henry, 30 sables bayoneta, 25 sables de abordaje con vaina de cuero, 15 hachuelas, 40 chuzos, cinturones de cuero.

CONTRAMAESTRE: 3 anclas de Martín de 16 qq.; 2 cadenas de 220 brazas y una pulgada de diámetro. Espía de 9 pulgadas para remolque.

VELAMEN: 1 foque, 2 trinquetillas, 2 trinquetes, 2 trinquetes redondos, 2 velachos, 2 juanetes de proa, 1 trinquete cuchilla, trinquete cuchilla de capa; 1 mayor, 2 gavias, 2 juanetes mayor, 1 mayor cuchilla, y mayor cuchilla de capa; 2 mesanas, 1 escandalosa, 2 alas de gavia, 2 alas de juanete, 2 rastreras.

CONDESTABLE: Cajas de metal para pólvora y otros accesorios.

DETALL: 1 cronómetro de Losada N° 6176 con el nombre del buque, 1 cronómetro de Leverille N° 3047, 1 compás azimutal con su Trípode, 3 compases de bote, un deviatómetro, 1 corredera de patente, 1 escandallo de patente de último sistema, 2 carreteles para corredera ordinarias, 1 ampollita de 14 segundos y otra de 28 segundos, bocina de bronce, cometa de niebla, antejo largavista, 2 antejos gemelos, 3 escandallos de plomo con sus líneas; estuche de matemática; paralela sistema Fields; paralela con círculo de bronce; 3 reglas cilíndricas; 1 juego de banderas para señales; 7 faroles de señales, 1 código universal de señales; 1 derrotero del Pacífico Norte y Sur; 1 Derrotero del Atlántico Norte y Sur; 1 Tabla de Navegación de Nories; cuarterones y planos particulares del Canal Inglés, costa occidental de Europa, Islas Azores, Madera, Canarias, Cabo Verde, parte oriental de la América del Sur, islas Fernando Norona, Abroy, Santa Helena, Falkland, y los planos generales del Océano Atlántico del Norte parte Este, parte Oeste, el del Sur, parte Este parte Oeste y el del estrecho de Magallanes. Portafolio numerado del 1 al 111 con los planos de la costa y particulares de puertos desde Magallanes hasta San Francisco de California, y los generales del Pacífico Sur, parte Este, parte Oeste y del Norte parte Este, parte Oeste; colección de carta de viento y corrientes para los Océanos Pacífico, Atlántico e Indico.

EMBARCACIONES: 2 falúas de diez remos, 1 chalupa de cinco remos, 1 guigue de cuatro remos, 1 chinchorro de cuatro remos; juego completo de velas para cada bote. Servicio de mesa, cristalería y cuchillería, cocina, loza, plaqué, etc. Firman el inventario, el teniente Raygada como quien recibe, y el Comandante Alzamora, como quien entrega”.

De acuerdo a los Estados Generales de ambas cañoneras, la munición, pólvora, artificios y material pirotécnico con que llegaron al Callao, fueron como sigue:

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

	<i>Pilcomayo</i> ⁴²¹	<i>Chanchamayo</i> ⁴²⁰
Bombas de a 70, comunes	154	170
Bombas de a 70, de segmento	62	62
Bombas de a 70, metralla	30	30
Bombas de a 40, comunes	252	252
Bombas de a 40, de segmento	99	99
Bombas de a 40, metralla	25	25
Tarros de metralla, de a 70	30	s/d
Tarros de metralla, de a 40	60	s/d
Pólvora de cañón, inglesa	4588 libras	5200 libras
Tiros a bala para fusil	7106	8000
Rifles Henry	30	30
Revólveres	25 de Aganson	25 de Adams
Sables de abordaje	40	40
Hachas de abordaje	15	15
Bayonetas	30	s/d
Chuzos de abordaje	40	40
Estopines de fricción	2200	1800
Cohetes de señales	20	25
Luces de Bengala	71	28
Tiros a bala para revólveres	5630	2750
Luces a colores	s/d	38
Cinturones, fundas y cartucheras	s/d	25

Así, pues, había transcurrido casi tres años desde que Balta tomase la decisión de construir dos cañoneras de madera y dos blindados para incrementar y mantener la superioridad naval del Perú en el Pacífico.

En el curso de esta reseña se habrá podido apreciar, también, las vicisitudes del comandante Muñoz para salir airoso en la misión de construcción de las cañoneras. Casi en la misma fecha Chile incorporaba a su poder naval, el blindado *Cochrane* y pocos meses después el *Valparaíso*. El Perú sólo dos cañoneras de madera. El balance era, pues, totalmente favorable al país del sur.

Al terminar el período del Presidente Pardo, la comparación de las fuerzas navales, era como sigue:

	PERU	1876	CHILE	
Blindados de alta mar	<i>Independencia</i>	(1865)	<i>Alm. Cochrane</i>	(1874)
	<i>Huáscar</i>	(1865)	<i>Blanco Encalada</i>	(1875)
Monitores para defensa de puerto	<i>Manco Cápac</i>	(1864)	-	
	<i>Atabualpa</i>	(1864)	-	
Buques de madera Corbetas	<i>Unión</i>	(1864)	<i>Esmeralda</i>	(1854)
			<i>Chacabuco</i>	(1866)

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Cañoneras	<i>Pilcomayo</i>	(1874)	<i>O'Higgins</i>	(1866)
	<i>Chanchamayo</i>	(1874)	<i>Magallanes</i>	(1874)
Transportes	<i>Chalaco</i>	(1863)	<i>Covadonga</i>	(1862)
	<i>Talismán</i>	(1871)		

No es aún el momento de hacer comparación entre los poderes y características de las fuerzas. Basta notar que ya la escuadra chilena mostraba una superioridad naval, y aunque un listado de buques no es demostrativo de la realidad, sólo puede decirse que aparte de la cañoneras, en la década de 1870, el Perú buscó hacer mas eficiente su poder naval, como sigue:

- 1870/1873 Creación de la Escuela Naval, de la Escuela Preparatoria y de la Escuela de Aprendices de Marinero.
- 1871/1873: Reparación en Inglaterra de la corbeta *Unión*
- 1873 Cambio de las calderas del *Chalaco*
- 1873/1879 Mejoras en los monitores *Manco Cápac* y *Atabualpa*
- 1874 Conformación de la Escuadra de Evoluciones, que alcanzó un grado satisfactorio de alistamiento en personal, material y operación, pero a cuyo término se esfumó por la reanudación del desarme de la Escuadra, en personal particularmente.
- 1874 Aprobación de la publicación de señales y de táctica para la Escuadra.
- 1875/1876 Cambio de las calderas del *Huáscar*.
- 1878 Creación de la Escuela de Maquinistas y de la Escuela Condestables, que no llegaron a funcionar por la guerra.
- 1878/1879 Cambio de las calderas de la *Independencia*.

C. PERIODO DEL PRESIDENTE GENERAL DON M.I.PRADO 1876-1879

Aunque este período está desarrollado en el Tomo X de la *Historia Marítima del Perú* por el doctor H. López Martínez, en esta oportunidad sólo se verán algunos temas, similares a los desarrollados en los dos períodos presidenciales anteriores, para completar y ampliar la situación en que se llegó en abril de 1879.

1. ASPECTOS DE LA SITUACION INTERNA

1.1. POLITICOS

Luego de un reñido proceso electoral, resultó elegido el general don Mariano Ignacio Prado, quien asumió la Presidencia el 2 de agosto de 1876. Lo acompañaban como 1er. Vice-Presidente ,el general don Luis La Puerta

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

y, como 2do. Vice-Presidente, don J.F. Canevaro. Hasta diciembre de 1878, los Gabinetes y ministros fueron los siguientes:

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	A. Arenas	2 Ago 76	24 Ago 76
Ministro de Justicia	A. Arenas	2 Ago 76	24 Ago 76
Ministro de Relaciones Exteriores	J.A. García y García	2 Ago 76	24 Ago 76
Ministro de Gobierno	M.F. Benavides	2 Ago 76	24 Ago 76
Ministro de Hacienda	J. Aranibar	2 Ago 76	24 Ago 76
Ministro de Guerra y Marina	Gral. P. Bustamante	2 Ago 76	24 Ago 76

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	T. La Rosa	26 Ago 76	2 Jun 77
Ministro de Justicia	T. La Rosa	26 Ago 76	2 Jun 77
Ministro de Relaciones Exteriores	J.A. García y García	26 Ago 76	2 Jun 77
Ministro de Gobierno	Crmel. M.G. de La Cotera	26 Ago 76	2 Jun 77
Ministro de Hacienda	J. Aranibar	26 Ago 76	2 Jun 77
Ministro de Guerra y Marina	Gral. O. Bustamante	26 Ago 76	6 Oct 76
Ministro de Guerra y Marina (interino)	Gral. J. Buendía	6 Oct 76	2 Jun 77

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	Gral. J. Buendía	4 Jun 77	13 May 78
Ministro de Gobierno	Gral. J. Buendía	4 Jun 77	13 May 78
Ministro de Justicia	M. Morales	4 Jun 77	13 May 78
Ministro de Relaciones Exteriores	J. Rospigliosi	4 Jun 77	13 May 78
Ministro de Hacienda	F. García	8 Jun 77	13 May 78
Ministro de Guerra y Marina (interino)	Gral. J. Buendía	4 Jun 77	17 Jul 77
Ministro de Guerra y Marina (interino)	Calm. A. de la Haza	17 Jul 77	18 Nov 77
Ministro de Guerra y Marina	Calm. A. de la Haza	19 Nov 77	13 May 78

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	J. Loayza	18 Jun 78	16 Dic 78
Ministro de Justicia	J. Loayza	18 Jun 78	16 Dic 78
Ministro de Relaciones Exteriores	M. Yrigoyen	18 Jun 78	16 Dic 78
Ministro de Gobierno	F. Palacios	18 Jun 78	19 Oct 78
Ministro de Gobierno (interino)	M. Yrigoyen	19 Oct 78	25 Oct 78
Ministro de Gobierno	B. Bueno	25 Oct 78	16 Dic 78
Ministro de Hacienda	A. Barinaga	18 Jun 78	18 Oct 78
Ministro de Hacienda	J.R. de Izcue	25 Oct 78	16 Dic 78
Ministro de Guerra y Marina	Gral. P. Bustamante	18 Jun 78	16 Dic 78

PRESIDENTE DEL CONSEJO

DE MINISTROS	M. Yrigoyen	17 Dic 78
Ministro de Relaciones Exteriores	M. Yrigoyen	17 Dic 78
Ministro de Justicia	M.F. Paz Soldán	17 Dic 78
Ministro de Gobierno	J. Corrales M.	17 Dic 78
Ministro de Hacienda	J.R. de Izcue	17 Dic 78
Ministro de Guerra y Marina	Gral. D. del Solar	17 Dic 78

Como se puede apreciar, hasta diciembre de 1878, hubo una marcada inestabilidad en el equipo de gobierno del Presidente Prado. En el lapso

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

de casi 30 meses, el Ministro de Guerra y Marina cambió cinco veces, ocupando el cargo, en una de ellas, el contralmirante don Antonio de la Haza, primero interinamente, y luego como titular, pero por un total de sólo 10 meses. Procede aclarar, que el cargo de Ministro de Guerra y Marina fue desempeñado en forma interina, desde el 6 de octubre de 1876 hasta el 19 de noviembre de 1877, por haber estado su titular, general P. Bustamante desempeñando una comisión. El general Bustamante renunció el 19 de noviembre de 1877⁴²². El largo interinato de 13 1/2 meses, fue ejercido por el general J. Buendía y el contralmirante A. de la Haza. El Ministro de Relaciones Exteriores cambió tres veces; el de Hacienda y Comercio cuatro veces, y el Presidente del Consejo, cinco veces. El primer Gabinete, duró sólo 22 días, y al conformarse el nuevo, renunciaron irrevocablemente el de Justicia y el de Gobierno. Además, puede apreciarse que entre el Gabinete Buendía y el de Loayza, transcurrió algo más de un mes, prácticamente, sin ministros.

1.1.1. *Las revueltas Pierolistas*

El clima político no fue uno de tranquilidad. En efecto, a los dos meses de instalado, el Gobierno tuvo que hacer frente, el 6 de octubre, a un nuevo movimiento revolucionario dirigido por Piérola, en Torata, en el sur del país, el que finalmente fue debelado el 19 de octubre en Yacango, en una acción dirigida por el ministro de Gobierno, coronel M.G. de La Cotera, después de lo cual fue ascendido a general. Elemento importante para el éxito lo constituyó la red telegráfica, que permitió una acción rápida y eficaz de comando.

La rebelión originó, para el Erario Público, un gasto del orden de los 4 millones de soles, monto del empréstito autorizado el 11 de octubre por el Congreso, para levantar al ejército al pie de guerra necesario para dominar la revolución. En esta acción, los partidarios de Piérola, llegaron a apoderarse de los vapores *Yavarí* y *Yapurá*, en el lago Titicaca, que al final tuvieron que abandonar⁴²³.

El 6 de mayo de 1877, ocurre la rebelión del *Huáscar*, en favor de Piérola, que devino en el combate, primero de punta Pichalo entre el buque rebelde y la Escuadra de Operaciones al mando del capitán de navío J.G. More y, luego en el Combate de Pacocha entre los buques ingleses *Shah* y *Amethist*, y el *Huáscar* el 29 de mayo de ese año y, finalmente, la rendición del monitor a las fuerzas navales peruanas y la de Piérola ante More. La rebelión puso en evidencia, el pobre estado material de los buques de la Escuadra. A consecuencia de este incidente, el Gobierno adquirió de la PSNC, el vapor *Limeña* para usarlo como transporte. Los deta-

lles de este incidente y su secuela, nacional e internacional, están detalladamente descritos en el Tomo X de la *Historia Marítima del Perú*.

Inmediatamente después de terminada la rebelión, el Consejo de Ministros, en sesión del 30 de mayo de 1877, tomó el acuerdo de nombrar como Comandante General de Marina, al capitán de navío don Miguel Grau, en reemplazo del de igual clase, don Diego de la Haza⁴²⁴. Grau venía ocupando, desde agosto de 1876, una curul en el Congreso Nacional en su calidad de diputado propietario por la provincia de Paita, por lo cual hubiera de cesar en el comando del *Huáscar*, después de casi ocho años. Lo asumiría nuevamente en marzo de 1879. ¡Grau regresa a la Escuadra! es la noticia que en la oportunidad viajaría cual rayo electrizante en la Marina.

Años después, el general M.I. Prado, en el *Manifiesto a sus ciudadanos* en agosto de 1880, desde New York, expondría la conducta de Piérola en estos términos:

“Desde 1872 no ha cesado de conspirar, obligando constantemente a uno y otro Gobierno a distraer su atención de la cosa pública y a consumir sus estrechos recursos en atajar revoluciones y sofocarlas. Por esto fue, decía, que el Presidente Pardo, no pudo dar cumplimiento a la lei que lo autorizaba a invertir hasta 4'000,000 de pesos [para la adquisición de blindados], porque se vio precisado a gastar esos millones en conservar el orden público, es decir, combatir a Piérola.

Tampoco habría podido comprarlos yo, proseguía, no sólo por las mismas causas que tuvo mi antecesor, sino por haberse retirado la autorización para comprarlos. Puedo afirmar, pues, con bastante razón, que sin las frecuentes intentonas revolucionarias de Piérola, el Presidente Pardo habría tenido tiempo y recursos para adquirir dichos buques, i que, por consiguiente, Piérola y nadie mas que él, es la única y exclusiva causa del desarme en que nos encontrábamos cuando Chile nos sorprendió con la guerra.

No habría habido guerra, porque contando con esos buques, buen cuidado habría tenido Chile de provocarnos, como nunca lo hizo mientras conservamos el predominio del mar.

Durante mi gobierno, después de incensantes tentativas, logró Piérola efectuar, aunque con mal éxito, dos revoluciones entregándose en la última como prisionero de guerra. Procediendo como de costumbre, usé de la clemencia con él i con todos los que se hallaban en su caso, los perdoné i los puse en libertad”⁴²⁵.

Algo exagerado este Manifiesto y, además, no muy ceñido a la verdad, pues si bien hasta 1877 Piérola contribuyó al desasosiego económico y político del país, desde que fuera nominado por primera vez, en el Gobierno de Balta, como ministro de Hacienda, él representó sólo uno de los factores para el estado de inferioridad naval en que llegamos a 1879. En efecto, antes de la primera revuelta de Piérola en 1874, ya en 1872 Balta no había podido materializar la compra de los blindados y, en agosto del mismo año, Pardo había decidido, prácticamente, no adquirirlos, por mas que contase con la autorización legislativa en el Presupuesto correspondiente. Prado, por su

parte, pudo requerirla nuevamente, pero no lo hizo. Tampoco es aceptable admitir, como dice el Manifiesto, que Chile nos sorprendió con la guerra. Ella, como se ha visto fue, desde 1871 al menos, como la crónica de una muerte anunciada.

Según Basadre, la misión más importante y fatigosa de los agentes diplomáticos y consulares del Perú, en Chile, se volvió la de vigilar a Piérola⁴²⁶.

En 1877, el clima político se agitó con ocasión de la renovación del tercio parlamentario, cuyo resultado práctico fue la existencia de numerosas dualidades⁴²⁷. La inestabilidad volvió a reflejarse en el Gabinete Buendía, instalado el 4 de junio de 1877, que renunció el 13 de mayo del año siguiente, siendo reemplazado por el Gabinete de don José J. Loayza.

1.1.2. *El asesinato de Pardo*

El ex-Presidente Pardo, elegido Presidente del Senado en 1878, fue asesinado el 16 de noviembre del mismo año, por un miembro de la guardia militar, en circunstancias en que ingresaba a la Cámara. El hecho, muy lamentable y trágico está descrito en el Tomo X. Este vergonzoso acto condujo, al final, a un nuevo Gabinete presidido por don Manuel Yrigoyen, Ministro de Relaciones Exteriores, a partir del 17 de diciembre, y que seguía en funciones cuando se produjo la declaratoria de guerra de Chile al Perú.

1.1.3. *Los aspectos navales en la defensa nacional*

El crítico estado de la Caja Fiscal, evidentemente, tenía un fuerte impacto no sólo en el mantenimiento del material, sino también en la habitabilidad de las dotaciones que tripulaban los buques, al extremo que en setiembre de 1877, el Comandante General de Marina, Grau, hubo de remitir un oficio al Ministro de Guerra y Marina, contralmirante don Antonio de la Haza⁴²⁸, expresándole haberle enviado oficios y comunicado verbalmente sobre el estado de los buques surtos en la bahía del Callao, a los que les falta hasta lo más indispensable, en este caso, aceite para el alumbrado, así como artículos para la limpieza del buque. Así, decía, que en ese momento, estaban en su despacho la mayoría de los comandantes de buques, manifestándole que no tenían aceite para la señal nocturna de buque fondeado y, en el caso de la *Unión y Limeña*, ni siquiera para alumbrado de la Cámara. En esta situación, él había dispuesto que de la poca existencia que de ese artículo había en el *Atabualpa*, se suministrara lo más indispensable a la *Independencia, Unión y Limeña*. Solicitaba, también, que el ministro acordara con el Presidente Prado la forma de satisfacer, en alguna medida, los pedidos de artículos navales que tenía acumulados en

su despacho, no sólo de los buques, sino también de las Capitanías, en espera de alguna decisión al respecto. El Ministro de la Haza tramitó esta solicitud al Ministro de Hacienda para que ordenase al Cajero Fiscal comprase en plaza, 310 galones de aceite a ser entregados a la Comandancia para su distribución a los buques. Este ejemplo, basta para darse una idea de la situación logística de la armada, en general, pero que se ve con mas detalle en el volumen 2 de este Tomo, al tratar de la Escuadra.

Hasta 1878, no era de reglamento, ni costumbre, que el Comandante General de Marina elevara el documento conocido como *Memoria*, que normalmente contiene el recuento correspondiente a un período definido de la organización a la cual se refiere, sobre su estado, actividades desarrolladas, evaluación, recomendaciones o sugerencias para el futuro, etc. El título de Comandante General de Marina, en aquella época, no significaba que toda la Marina de Guerra en la costa, en la selva y en el Titicaca, estuviera bajo su comando, situación que se ha hecho notar en tomos anteriores y, en particular, en el actual. Era, pues, únicamente, Comandante General del Departamento Marítimo, con limitaciones y deformaciones en las relaciones de comando surgidas en el correr de los años. El párrafo de presentación de la *Memoria de Grau*, lo explica claramente.

La *Memoria* que Grau presentara al Ministro de Guerra y Marina con fecha 2 de enero de 1878, luego de estar ejerciendo el cargo durante seis meses, es un documento muy importante, porque describe a la Marina de Guerra del Departamento Marítimo de la República, en forma integral, por primera vez, conforme lo dice en su introducción, para que el Supremo Gobierno “conozca la fuerza útil marítima de la Nación, pueda proveer a sus necesidades y darle la preponderancia, que tanto ha menester”. Hace hincapié sólo en lo marítimo, pues en la región amazónica había un Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto. Es interesante resaltar el término empleado por Grau, “fuerza útil marítima de la Nación”, como expresión de su capacidad para usar y explotar el mar, concepto que casi a los fines del siglo XIX el célebre Mahan, bautizara como “sea power”, término que al ser traducido al español se le llamó impropriamente “poder naval”. Pero su advertencia sobre el peligro que veía venir del sur, también la confirmó cuando en esa época regresó de Chile, luego de repatriar los restos de su padre desde ese país.

La *Memoria* de Grau se diferenciaba de aquellas memorias rutinarias de los Presidentes de la República y de los Ministros, que no siempre reflejaban la situación real, en que era un documento apolítico, profesional, veraz hasta donde su conocimiento y evaluación personal se lo permitían, aunque por las frases de la introducción que se acaban de citar, confirma la carencia de una *Política Naval*, que también la ha resaltado Romero en

el Tomo VIII. La *Memoria* fue enviada por el Ministro de Guerra y Marina, junto con la suya, a las Cámaras Legislativas, el 28 de julio de 1878. En su nota de remisión, el ministro expresaba: "Juzgo conveniente y necesario reforzar la Escuadra con dos nuevos buques de guerra, uno de primer orden y otro semejante al *Huáscar*, con los mejoramientos y armamentos modernos"⁴²⁹, respetando las opiniones de Grau al respecto. He aquí, nuevamente, un llamado al Congreso Nacional para mejorar el poder naval del Perú, en momentos en que el conflicto chileno-boliviano iba agudizándose, apenas 8 meses antes de la guerra. Sin embargo, el Gobierno no plasmó la urgencia del pedido con soluciones concretas.

La *Memoria* también fue publicada en la edición del 28 de setiembre de 1878 de *El Nacional*, seis meses antes de que comenzara la guerra, simplificando enormemente el trabajo de inteligencia de la Legación de Chile en Lima. En el siglo XX, el doctor Geraldo Arosemena Garland la difundió nuevamente en 1978 en su excelente obra *Comentarios a la Memoria de Grau*, con ocasión de su incorporación como Miembro de Número al Instituto de Estudios Históricos Marítimos. Además, en el Tomo X de esta *Historia Marítima*, se la reproduce en su integridad, para ilustración y apreciación de sus lectores.

Este documento no sólo es importante por lo expuesto líneas arriba, sino también por su cercanía, en el tiempo, a la Guerra del Pacífico, pues permite formarse una cierta idea de las condiciones en que se encontraba el personal, las fuerzas navales y sus elementos de apoyo en tierra. Se dice, en efecto, cierta idea, porque la *Memoria* tiene fecha 2 de enero de 1878, pero describe "a la fuerza útil marítima" del segundo semestre de 1877. En el curso de 1878 y primeros meses de 1879, el Supremo Gobierno adoptó medidas para corregir determinadas deficiencias, algunas de las cuales se reseñan en el volumen 2 de este Tomo, y en el Tomo X. Pero esas medidas no llevaron a superar el estado de desarme de la Escuadra que se ha descrito en los períodos de Balta y Pardo, ni tampoco se emitió con Prado decreto alguno que anulara aquel que lo estableciera. El Presidente Prado, en su *Mensaje del 28 de julio de 1878* al Congreso Ordinario, expresaba, que:

"Al hacerse cargo del mando supremo (en agosto 1876) no había mas buque en buen estado de servicio que el *Huáscar*. Hoy todas nuestras naves están reparadas, mejoradas y expeditas, con excepción de la *Independencia*, que necesita trabajos más serios, que pronto quedarán terminados. El ejército y la marina rivalizan en moralidad, disciplina e instrucción: los elementos con que cuentan son relativamente suficientes; pero todavía hay importantes necesidades que llenar, entre ellas, la adquisición de una nave mas poderosa que las que tenemos"⁴³⁰.

No hay noticias, durante 1878, de que el Consejo de Ministros tratase de la cuestión de Bolivia con Chile pues, como está demostrado, ocurrió un vacío diplomático en la Legación de Perú en Bolivia. Pero como en 1879

la situación se hiciera muy delicada, los debates al interior del Ejecutivo se tornaron vitales y urgentes, aunque tardíamente.

Así, el 13 de febrero de 1879, víspera de la ocupación de Antofagasta, se reunió el Gabinete bajo la Presidencia de Prado. En el curso de la sesión, el Ministro de Relaciones Exteriores expuso, rápidamente, la situación entre Chile y Bolivia dando lectura a telegramas recibidos del Prefecto de Puno y del Cónsul General del Perú en Valparaíso, que anunciaban un conflicto. Manifestó el ministro Yrigoyen que, desde el 2 de enero de 1879, cuando se tuvo noticias en Lima sobre las dificultades existentes entre ambas Repúblicas, se habían enviado de inmediato instrucciones a los agentes diplomáticos en La Paz y Santiago "como ya lo sabía el Gabinete Ministerial, para que interpusiesen los buenos oficios del Perú de acuerdo con la política tradicional de la República y que desgraciadamente este paso dado por el Gobierno peruano no había sido aceptado por Chile (como había derecho de esperarlo) a juzgar por el telegrama recibido hacía pocos días... de Santiago... y que el Gabinete conoció oportunamente. Que desgraciadamente y cuando era de esperar, en vista de las declaraciones y ofrecimientos hechos por el... Presidente chileno a... Paz Soldán, que las oportunas gestiones hechas por el Gobierno del Perú, contribuyesen a evitar un rompimiento funesto no sólo para las Repúblicas aludidas sino también para las demás de Sud América, el telegrama que acababa de recibir del Cónsul peruano en Valparaíso venía a persuadirle no solo de la ineficacia de dichas gestiones, sino de que es inminente un grave conflicto entre Chile y Bolivia; y en fin expresó -el Canciller peruano- que a pesar de todo juzgaba conveniente hacer un nuevo esfuerzo ante el Gobierno de Chile con el objeto de evitar una guerra escandalosa entre Repúblicas hermanas y que en tal sentido pensaba tomar las medidas necesarias... El Consejo de Ministros después de escuchar la anterior exposición, aprobó ampliamente los pasos dados por el Ministro y resolvió que continuase trabajando en el sentido indicado"⁴³¹.

Como se puede apreciar del tenor de tal Acta, la voz cantante la llevó el Ministro de Relaciones Exteriores, Yrigoyen, y si algún Ministro dijo algo, no quedó registrado en ella. Para la historia, entonces, los otros dos ministros claves, el de Guerra y Marina, y el de Hacienda, no aportaron opciones, ideas, medidas, pues era obvio que como consecuencia del Tratado con Bolivia, el Perú quedaría envuelto en lo que Yrigoyen calificase peyorativamente de guerra escandalosa, pero que envolvería al Perú. Cuando se trata de la seguridad nacional, las acciones diplomáticas y militares tienen que estar coordinadas, mas aún cuando había de por medio un Tratado de Alianza defensiva, que antes del 22 de febrero de 1879, nunca se mencionó. Respecto a las acciones que Yrigoyen calificó de oportunas, de los

hechos narrados se desprende que mas bien fueron tardías. En cuanto a la ineficacia de esas gestiones, que Yrigoyen reconocía, era obvio que así tenía que suceder, pues de por medio estaba, otra vez, el dicho Tratado, que en expresión de Lavalle, era como el *secret de la comedie*, es decir, que todos lo conocían menos él, Paz Soldán y Quiñones. El Gabinete aprobó, pues, que se hiciera un nuevo esfuerzo de mediación, e Yrigoyen quizás ya tenía pensado asignárselo a Lavalle.

Al día siguiente, 14, se reúne otra vez el Gabinete y, nuevamente, sería el Ministro de Relaciones Exteriores quien manifestara “las necesidades de tomar en previsión de las emergencias que pudieran sobrevenir en el conflicto chileno-boliviano las necesarias seguridades, sin perjuicio de los pasos amistosos que daba el Gobierno peruano a fin de atraer a Bolivia y Chile al campo de la conciliación y del arreglo amistoso. Convencido de tal necesidad y de que era indispensable estar siempre a cubierto de sorpresas resolvió el Consejo de que por el Ministerio de Guerra y Marina se procediera activamente, aprovechando aun los días festivos, a organizar y alistar la escuadra nacional, introduciendo las mejoras y reparaciones necesarias que permitiese el tiempo; haciendo igualmente examinar los buques de guerra por los marinos mas inteligentes del país a fin de apreciar su fuerza en relación con la escuadra chilena, enganchando a la marinería que fuese necesaria disciplinándola y poniéndola en condiciones de combate”⁴³².

¿Y los recursos económicos para llevar a cabo esta decisión? Nada dijo el Ministro de Hacienda, ni tampoco ministro alguno. Ello, evidentemente, traería dificultades en la preparación de la escuadra. Mas aún, pues si bien el Gobierno otorgaba una prioridad a la estrategia marítima en esa oportunidad, era obvio que el ejército también tenía que aumentar sus efectivos, mejorar su armamento y logística, lo que implicaba recursos financieros. Pero nada se dijo de ellos en esa sesión.

Estar siempre a cubierto de sorpresas es la otra expresión que aparece en el Acta. La ocupación de Antofagasta ese mismo 14 no debió constituir una sorpresa. Habían transcurrido casi 22 meses desde que el Consejo de Ministros acordase observar la evolución de la situación chilena-boliviana y de confirmarse su deterioro, se adquirirían buques de guerra cualquiera que fuese el sacrificio que ello demandara. Ahora, por fin, se daba alguna reacción positiva para prepararse para una guerra que venía confirmándose desde un año antes. Ya no había tiempo para adquirir buques. Todo sería mas costoso, y el dinero escaso. Sólo quedaba, pues, poner a punto lo que se tenía y hacer el trabajo de comparación de poderes navales, seguramente para determinar como explotar los factores de poder y debilidad de ambos adversarios en el mar. En esta sesión, se trató sobre el enganche de marinería.

Bueno es recordar el estado de desarme que seguía rigiendo en la Escuadra y que atentaba contra la conservación y alistamiento del material y del personal. Muchos autores han expresado que cuando se dieron estos indicios de guerra, gran parte de la marinería era chilena y que, por eso, el país del sur conocía perfectamente la capacidad naval del Perú. Fuenzalida llega a afirmar que la mayoría de los artilleros eran chilenos. La revisión de la correspondencia de todos los buques antes de abril de 1879, y de otros repositorios, no ha proporcionado prueba alguna de tal hecho, y todo parece indicar que se trataría de una repetición de lo que alguien dijera alguna vez. Pero interesa no olvidar que en setiembre de 1878, el Gobierno hizo publicar en *El Nacional*, el texto de la *Memoria* de Grau, para conocimiento del pueblo peruano y del adversario. Como si eso fuera poco, también los periódicos publicaban, frecuentemente, el estado de los buques de guerra. En este orden de ideas están los artículos que publicasen *La Opinión Nacional* y *El Comercio* el 14 de marzo de 1879⁴³³, dando los detalles de la carena, ejercicios de tiro y reparaciones de los buques *Manco Cápac*, *Huáscar*, *Independencia* y *Unión*.

Finalmente, hay que tomar nota de la pregunta 5ta. que dirigiera el senador chileno Vergara a los señores ministros, durante la Sesión secreta Extraordinaria del Senado de ese país, el 24 de marzo de 1879.

"5ta. Tiene o nó el Gobierno agentes confidenciales en el territorio Peruano que le mantenga al corriente de lo que ocurre en él, principalmente en la línea fronteriza al territorio de Bolivia? Contestación.

Al señor Godoy se le autorizó para que impartiera a todos los Cónsules en el Perú, orden de comunicar todos los movimientos y actitud de los ejércitos Boliviano y Peruano y que nombrase agentes confidenciales en las fronteras, y en todos los lugares en que se creyese oportuno para el efecto indicado; y para estos objetos y otros análogos se le abrió una cuenta de 10,000 pesos en la casa Gibbs de Lima. Una alianza sería difícil y las que podemos proponer al Brasil y al Ecuador, darían origen a serias complicaciones en el presente y en el porvenir"⁴³⁴.

Los agentes confidenciales referidos mantenían informado a Godoy de todo lo que ocurría. Además, no hay que olvidar que la CSAV, chilena, mantenía un servicio de itinerario en la costa peruana, y no debe haber duda alguna de que los capitanes de los buques o cualquier miembro de la tripulación, podían servir de correos, para evitar que Godoy o los cónsules empleasen el cable, recolectando además información de todos los puertos de arribada. Los partes del ministro Godoy⁴³⁵, en los primeras días de marzo de 1879 y, probablemente en febrero y desde antes, pero en particular después de la declaratoria de guerra a Chile por Bolivia el 1º de marzo, mantuvieron a su Gobierno informado pronta y oportunamente, y con un grado aceptable de credibilidad y certeza, sobre los aprestos bélicos y enganches de marinería para la escuadra y el reclutamiento de tropa para el

ejército, que en su opinión no se hacían al ritmo adecuado por la escasez de recursos. Específicamente sobre la escuadra consignaba entradas y salidas de dique de los buques de guerra, aprovisionamiento, reparaciones, cambio de artillería de la *Independencia*, ejercicios de tiro, el embarque de tropas para reforzar Iquique, el estado de las baterías del Callao, etc. De la Escuadra, opinaba que “todas esas fuerzas son impotentes para luchar con probabilidades de éxito contra nuestra armada y tal es la conciencia del Gobierno fundada en la opinión de los más serios marinos”. Nótese la similitud de esta expresión con aquella reproducida en el Acta del 14 de febrero. En el aspecto psicológico, Godoy describía el estado de excitación de la población limeña, a partir de la ocupación del litoral, excitación que era propiciada por los grupos de presión políticos y comerciales, exacerbada por los agitadores de masa en meetings, y por los diarios limeños, excepto dos que mostraban una moderación hacia la causa chilena como *La Tribuna*, y de circunspección como *El Peruano*. De *El Comercio* decía, por ejemplo, que había cambiado su posición moderada y de neutralidad, por la de “un lenguaje tan violento que en nada cede a los demás”. Sobre las opiniones de los diarios limeños también se trata en el Tomo X. Pero lo que más llama la atención es el conocimiento que adquiriría de determinadas decisiones del Gobierno, como aquellas adoptadas en la sesiones del Gabinete de 14 y 28 de febrero, acerca de la adquisición de blindados y torpedos, sin omitir medio alguno, y el encargo hecho al Vice-Presidente Canevaro en Europa para ese objeto y para conseguir fondos en ese continente.

En el aspecto político, Godoy comentaba que a pesar de los aprestos bélicos, el Gobierno estaba indeciso, temeroso de ir a la guerra, y que ello no será atribuible a las expectativas generadas por la Misión Lavalle, sino “a la conciencia de su pésima situación fiscal i a la inferioridad de sus elementos navales comparados con los que Chile posee”, pero que al final, se decidiría por la guerra en vista de la influencia de los grupos de presión citados. Al informar que el *Limeña* conducía refuerzos para la guarnición de Iquique, planteaba desde ya su interceptación, pues preveía que una vez guarnecido, su posterior ocupación impediría a Chile grandes sacrificios, con lo que revelaba lo que se ha venido advirtiendo en esta reseña de 10 años, que Chile no se detendría en el Loa en su objetivo de expansión territorial. Además, que ocupar dicho puerto antes de ser guarnecido, significaba contar con los brazos armados de los miles de residentes chilenos para afianzar la ocupación. Finalmente, para el envío de mucha e importante información, hizo uso de mensajes cifrados, enviados por cable, confirmados posteriormente por carta. Esto contrasta notoriamente con lo que sucedía con el agente diplomático peruano en Chile, quien reclamaba el su-

ministro de una clave. En el Tomo XI, todo esto será tratado con mayor detalle, pero aquí sólo se ha querido resaltar la importancia de la inteligencia como medio para la toma de decisiones. Por el lado chileno, no le faltó, como se ha visto. En cambio, del lado peruano la información fue escasa y la contrainteligencia, era prácticamente inexistente, hasta ese momento.

La contestación que se dio sobre alianzas, en la sesión del senado chileno antes citada, aunque no correspondía al tema de espionaje, hace notar que no se había creído conveniente proponerlas. Sin embargo, ello no estuvo ausente en la estrategia chilena, a estar por lo expresado por el Ministro de Relaciones Exteriores, Fierro, durante la sesión secreta extraordinaria de esa misma Cámara, el 22 de marzo de 1879, en contestación a una pregunta sobre alianzas. Respondió así: "Que desde el primer momento se había creído posible suscitar al Perú, en caso de entrar en la contienda, dificultades con el Ecuador, para que dividiese sus fuerzas, removiendo la antigua cuestión de límites para la provincia Quijos y Canelos; pero que no había estimado prudente constituir, por el momento, una legación ante ella, por diversas consideraciones"⁴³⁶. En este momento cabe recordar la opinión, ya comentada, del Ministro Plenipotenciario en Londres en 1872, Gálvez, de que el Perú siempre debía buscar tener una superioridad naval mayor que la de Chile y Ecuador, juntos.

Entre el 14 y el 19 de febrero, el Canciller Yrigoyen debe haber recibido el telegrama, o la nota, en que se le anunciaba la ocupación del litoral boliviano, lo que llevó a una nueva sesión del Gabinete el 19 de febrero⁴³⁷. En el curso de ella, Yrigoyen dio cuenta de la entrevista que tuviera con el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, don Serapio Reyes Ortiz, quien ese mismo día había sido recibido por el Presidente Prado, siendo objeto de su misión pedir la ejecución del Tratado por haber llegado el *casus foederis*, con la ocupación del litoral boliviano. Yrigoyen informó haber respondido a Reyes Ortiz que, en su concepto, esa decisión debía aplazarse hasta tanto no se conociera el resultado de las gestiones que venía haciendo el Perú para evitar la guerra, "empleando al efecto todos los medios conciliatorios como esta previsto en el Tratado", proposición que aceptada por Reyes Ortiz y que, seguramente, también aprobaría su Gobierno, pero bajo la "condición de que la mediación que el Perú interponga tenga por base precisa la desocupación del litoral de Bolivia", temperamento que fue aprobado por unanimidad en el Gabinete.

Hay que advertir que la mediación que se ofrecía, era como asistir a misa después de la lectura del evangelio, sin valor. Sin embargo, el Perú buscaba desesperadamente, hasta el último minuto, que la guerra no se declarase. Algo imposible, pues se basaba en la desocupación del litoral

boliviano, que constituía, mas bien, la cabecera de playa para la conquista territorial hasta Arica, a que aspiraba Chile.

Al día siguiente, 20, nueva sesión del Consejo de Ministros. El Canciller Yrigoyen dio cuenta de su conferencia con Reyes Ortiz, en la cual habían acordado postergar toda discusión sobre el Tratado hasta que se conociese el resultado de la Misión Especial, y proponiendo ante la consideración del Gabinete para desempeñarla, a don José Antonio de Lavalle, quien debería partir para Chile, a la brevedad posible, aprobándose también las instrucciones para Lavalle⁴³⁸.

Don José Antonio salió, en efecto, el 22 de febrero con la misión de proponer la desocupación del litoral boliviano y el sometimiento de la cuestión a un arbitraje, pero después de que partiera llegó, al Gobierno peruano desde Valparaíso, otro telegrama y nueva correspondencia, que condujo a otra sesión del Gabinete el 28 de febrero. En ella, Yrigoyen leyó la nueva información recibida que hacía “desaparecer toda duda sobre el carácter de la ocupación de Antofagasta por tropas chilenas y dos blindados... a título de reivindicación”. Manifestó, también, “que la falta de un ultimatum, la omisión de declaración de guerra y la ignorancia oficial en que estaba el Gobierno peruano (¡Increíble! -nota del autor) de tales sucesos envolvía un serio peligro”. Luego de analizada la situación, el Consejo acordó se “autorizara, por telegrama, al Segundo Vice-Presidente de la República que se hallaba en Europa, don José Francisco Canevaro para que de acuerdo con los Comisionados Fiscales, y los agentes diplomáticos del Perú en Europa, procediesen inmediatamente a comprar uno o dos blindados de guerra superiores o iguales a los chilenos, cueste lo que cueste y buscando fondos de cualquier modo; que se pidiera al mismo señor Canevaro 12 torpedos Whitehead y cuatro condestables de primera clase que debía remitirse sin pérdida de tiempo por el istmo de Panamá”⁴³⁹.

Esta no sería la última vez que se hablara de comprar buques. El tema se volvería a tratar el 9 de junio de 1879. Habían, pues, transcurrido ocho años, desde la primera decisión de Balta para comprar blindados. Se envió a Ferreyros en una misión imposible. Montero logró que en el presupuesto se consignara la partida para adquirir blindados, que Pardo no usó, y en posteriores esfuerzos, ya no lo logró. En abril de 1877, el Consejo de Ministros, acordó que se adquiriesen blindados si la situación chilena-boliviana seguía deteriorándose, pero se descuidó el seguimiento diplomático o de inteligencia de la situación, y recién en enero de 1879 el Gobierno peruano se entera de que ella era cuasi explosiva, y que la onda explosiva no se detendría en Antofagasta ni Mejillones, reconociéndose siempre la importancia de la estrategia marítima. En todos aquellos casos, se adujo el mismo motivo para no comprar los buques: insolvencia eco-

nómica, interna y externa, aunque pudieron haber otras opciones. No se aplicaron las pruebas de factibilidad económica y del costo de las consecuencias en la decisión. Ahora, con la guerra *ad-portas*, sin crédito, había que pagar cualquier suma que exigiesen los vendedores de armas, si se lograban superar las interferencias de los agentes chilenos. ¿Cómo y quién o quiénes, financiaron los gastos para la guerra? La respuesta seguramente se verá en el Tomo XI de la *Historia Marítima del Perú*. Resalta, también, que en todas esas decisiones acordadas en los Consejos de Ministros, hubiera ausencia de opinión profesional militar, especialmente naval, y del personaje que manejaba las finanzas: el ministro de Hacienda. Aparte de ello, las decisiones no se traducían en dispositivos que las legalizaran.

Luego de este comentario, es fácil comprender la existencia de un desbalance en poderes navales, tema que se verá mas adelante, y sólo le quedó tratar de hacer más eficientes los medios navales, como ya se vió al final del período de Pardo. Sin embargo, cabe anotar que en el tomo X se encontrará una comparación táctica entre los blindados chilenos y el monitor *Huáscar*, desarrollados por un autor anónimo chileno y la respuesta que a ella diera, el teniente segundo don Eulogio Saldías, trabajos que fueran publicados en los diarios limeños en abril de 1879⁴⁴⁰.

1.1.4. El significado de la presencia naval

En diversos pasajes de este capítulo, se ha mencionado la expresión “presencia naval”, tanto en relación con las naves de guerra del Perú y de Chile, como con las de otras potencias extranjeras en el Pacífico sur. Así, se ha visto la de los buques de guerra peruanos y chilenos en los años anteriores, en el litoral boliviano, y se verá en pocas líneas mas, la del *Blanco Encalada* en Antofagasta y la del resto de la escuadra chilena en Caldera. En realidad, esa expresión es la que se usa actualmente, pero su concepto se remonta a varios siglos atrás, hasta que en el siglo XIX se le conoció como “diplomacia de cañonera”, cuando las grandes potencias, al luchar por las colonias, exhibían sus fuerzas navales para intimidar y hacer enérgicas advertencias a quien considerasen opositor. Con el correr del tiempo, se sumó a esa idea, la demostración naval y la ayuda humanitaria. Algunas veces se recurrió al despliegue de fuerzas navales hacia el lugar de la crisis, en otras no, pues se buscaba influir psicológicamente sobre una determinada potencia. Conviene aclarar, que en la fraseología del siglo mencionado, el término potencia no significaba necesariamente Inglaterra, Francia, etc., sino cualquier país, como se puede apreciar de los textos de algunas de las notas transcritas.

Las razones del despliegue naval, eran muchas y variadas, como defender intereses de nacionales en el extranjero; influir en las decisiones

políticas de otros gobiernos por coacción; mostrar la bandera; impresionar con los avances tecnológicos en las comparaciones de poder; prestar ayuda humanitaria; realizar estudios científicos, etc., acciones todas que se realizaban en época de paz. Según la situación, ellas implicaban el uso o amenaza de uso de una fuerza naval limitada, contra los habitantes del país extranjero y dentro de su territorio, a fin de conseguir ventaja, o de evitar perderla en el curso de una disputa internacional, sin llegar a la guerra. Tal despliegue podía ser por prevención, como ocurriría con el envío del *Blanco Encalada* a Antofagasta, o por reacción en el despliegue de la escuadra chilena a Caldera, desde donde ejercería una influencia psicológica ya sobre los residentes chilenos en ese puerto boliviano, ya sobre los Gobiernos y opinión pública de Bolivia y Perú, ya sobre la opinión pública chilena. En esta oportunidad, el Perú no estaba en condiciones de efectuar una acción de presencia naval, pues su máximo esfuerzo se orientaba a hacer más eficientes los medios navales ante la inminencia bélica. Sin embargo, no se puede considerar que esa ausencia naval fuese absoluta, pues el transporte por mar de tropas y material de guerra a la provincia de Tarapacá, era una de las formas de presencia naval, que actuó psicológicamente en el Gobierno chileno, para acelerar la declaratoria de guerra.

Anteriormente se ha reseñado la presencia de buques de guerra peruanos y chilenos en el litoral boliviano en la década de 1870. En las anteriores, la escuadra peruana realizó otras acciones, como las que describe Denegri en el Tomo VI de la *Historia Marítima del Perú*. En 1828, aquella de la fragata *Libertad* durante el conflicto Peruano-Colombiano, cuyo comandante García del Postigo, tenía instrucciones pacíficas y de vigilancia preventiva; en 1847, durante las dificultades con Bolivia; en 1848 el envío a San Francisco del bergantín *Gamarra* para proteger los intereses mercantiles de los buques nacionales. Vegas, en su *Historia de la Marina del Perú*, al comentar el viaje de este buque, transcribe el informe del Ministro de Marina en su *Memoria de 1849* que, en parte, expresaba: “No son únicos objetos de la Marina de Guerra la defensa de las costas de toda agresión extraña. Otros de los mas esenciales servicios en que los Gobiernos destinan a las fuerzas navales consiste en dar protección a los derechos individuales y a las especulaciones mercantiles de sus nacionales en países extranjeros”.

Otra acción de presencia naval, fue el viaje que realizara la fragata *Amazonas*, de la cual dice Vegas, que fue un “hecho histórico por su novedad en nuestra Armada, que iba a aumentar por él su prestigio y a robustecer su instrucción... habría de pasear el bicolor peruano por los más remotos mares y puertos del mundo y ser el primer buque escuela americano que lo circunnavegara”. Otra acción de presencia naval la constituyó la heroica

y singular travesía, a remolque, de los monitores *Manco Cápac* y *Atabualpa*, desde Estados Unidos hasta el Callao, que ha sido narrada parcialmente en el Tomo VIII y con más detalle en el capítulo IV del volumen 2. Finalmente, el viaje inicial en 1866 de los blindados *Huáscar* e *Independencia*, primeros en cruzar el Atlántico.

En el otro lado de la medalla, está la diplomacia de cañonera que, según reseña Denegri en el Tomo VI referido, practicasen Inglaterra, Francia, Estados Unidos, España, cuando comenta “que las embarcaciones de las grandes potencias no sólo se destinaron a proteger sus intereses o los de sus nacionales, sino también a efectuar variados estudios”. Así, relata, el embargo de los buques de la escuadra peruana en 1847 por naves británicas y el bombardeo de Arica por parte de uno de ellos, el *Cormorant*, ante la negativa de ser provisto de agua. Wagner de Reyna, en el Tomo VII de la misma Historia, al hablar de la expedición española en 1862, dice “una expedición naval que llevaba una comisión científica destinada a realizar diversos estudios en Sudamérica... inspirando respeto por la bandera española y apoyando posibles reclamaciones en los países visitados... Las instrucciones de Pinzón calificaban al Perú de hostil, e indicaban que frente a él se debía mostrar fuerza, firmeza y moderación... y... no era probable que mientras permaneciera la escuadra en el Pacífico se cometiera el menor exceso contra los súbditos españoles, pero si esto aconteciera el jefe de aquella debería reclamar prontas y completas reparaciones para demostrar de este modo que no obstante la moderación propia de todos los actos del Gobierno de la Reina, desplegaría la energía necesaria para obtener el desagravio de cualquiera ofensa por leve que fuera”. Está también el incidente de los buques británicos, *Shah* y *Amethyst* contra el rebelde *Huáscar*, que devino en el combate de Pacocha, amplia y brillantemente descrito en el Tomo X de esta Historia. Hay otros casos más, pero los citados ocurrieron antes de 1879. Los que ocurrirían después, serán desarrollados en los tomos sucesivos. De esto, se puede concluir que siempre las fuerzas navales fueron instrumento de política exterior, respondiendo unas veces a reacciones; otras a prevenciones. Hay un factor más, que se manifiesta por ser las fuerzas navales los únicos medios militares que pueden emplearse en política exterior, sin necesidad de usar el territorio de otro país, violando o afectando su soberanía, dependiendo por supuesto, de su capacidad de permanencia en el mar. Su empleo, sin embargo, es delicado y debe realizarse con prudencia, como no lo fuese, precisamente, el referido caso de la escuadra española, pues muchas veces esa misión de presencia naval, aparte de ser poco conocida por los civiles y los propios marinos, no es bien comprendida. Por eso, es que se las recapitula muy someramente, aunque muy bien

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

podría ser una monografía interesante, ya que es una área no explorada de la *Historia Marítima del Perú*.

2. ASPECTOS ECONOMICOS

Al asumir el Gobierno, Prado encontró que la Hacienda Pública marchaba mal, y así lo decía el Ministro de Hacienda don A. Barinaga, en su *Memoria al Congreso de 1878*: El presupuesto para el Bienio de 1875 y 1876, arrojó un déficit efectivo de 24'638,027 soles.

El Presupuesto de Egresos aprobado por el Congreso, el 5 de marzo de 1877, para el Bienio de 1877 y 1878, en millones de soles, se distribuyó como sigue:

Ministerio de Gobierno	9.54
Ministerio de Relaciones Exteriores	0.54
Ministerio de Justicia	2.38
Ministerio de Hacienda	19.76
Ministerio de Guerra y Marina	11.00
Total	43.22 millones de soles

El presupuesto general muestra, con relación al del bienio anterior, una reducción de 42% y, el del Pliego de Guerra y Marina a su vez una reducción de 26%.

El presupuesto, sin embargo, no era real, pues como apunta Basadre, los cálculos presupuestales se vieron dificultados en su orden, claridad y unidad, no sólo por la separación entre el presupuesto ordinario y el extraordinario, sino también por las llamadas Cuentas Ajenas al Presupuesto⁴⁴¹, que Rodríguez califica de Presupuesto intruso, alimentado por las nuevas operaciones de crédito realizadas en el curso del Presupuesto General, constituyendo un alevoso ataque a la verdad presupuestal y un boquete abierto por donde asomaron las fauces siempre insaciables de la dilapidación administrativa y el desorden financiero⁴⁴².

Para dar una idea de lo que significaba ese Presupuesto intruso, se consignan las cifras siguientes⁴⁴³.

	Ingresos	Egresos
	(en millones de soles)	
1875	33.38	20.88
1876	24.82	22.17
1877	6.14	4.09

En lo que concierne a la gestión del año 1877, el presupuesto arrojó un déficit de 1.5 millones de soles⁴⁴⁴, del cual el 49% y el 51%, correspondieron a un mayor gasto en los Ramos de Guerra y Marina, y de Gobierno, respectivamente, por necesidades derivadas en la supresión de movimien-

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

tos revolucionarios y motines. Sin embargo, la economía imperó en la vida presupuestal del Estado, si se compara con los presupuestos liquidados de los años anteriores, como se aprecian en el cuadro⁴⁴⁵.

	Egresos (millones de soles)		
	1875	1876	1877
Gobierno	4.70	5.07	6.34
Guerra y Marina	5.91	5.61	6.24
Demás ministerios	18.24	19.93	8.29
Total	28.85	30.61	20.87

Así, pues, el Pliego de Guerra y Marina, gastó sucesivamente cada año, en relación con el presupuesto total liquidado el 20.5%, 18.3% y 30%, respectivamente. Para el Bienio de 1877 y 1878, el Presupuesto aprobado para el Ramo de Guerra y Marina, fue por un monto de 11.00 millones de soles, sin especificación de detalle para el Ramo y por cada Ramo, por lo que no es posible exponer el monto asignado a la Marina.

Al 31 de julio de 1877, la deuda interna acumulada desde 1873 ascendía a 18.66 millones de soles. Por otro lado, anota Basadre, esa deuda interna, acumulada entre 1871 y 1877, respondía a 17 conceptos, los cuales no describe ni da montos. En cuanto a la deuda externa, que se había dejado de amortizar desde el 1º de julio de 1876, ascendía a 202.13 millones de soles, sin incluir los reclamos de Dreyfus⁴⁴⁶.

El año 1877, reseña Rodríguez, "terminó en medio de estas angustiosas expectativas: la estrechez financiera del Estado; las exigencias de Dreyfus para ser pagado su saldo; la escasez del recurso procedente del huano a causa de la competencia que el stock de Dreyfus (intereses franceses) hacía a las ventas de la Peruvian Huano Company (intereses ingleses); la proximidad del pago de los "certificados salitreros", cuyo servicio la administración del salitre había encargado a los Bancos asociados de Lima; la dificultad de terminar las operaciones de compra de los terrenos salitrales para perfeccionar el monopolio; las amenazas de una rivalidad comercial con los productores de salitre de Bolivia y Chile; y el acecho de estas dificultades por Chile para aprovecharlas en el momento preciso. El Gobierno de don Manuel Pardo, preveyendo estos peligros, celebró con Bolivia una alianza defensiva el 6 de febrero de 1873 y creó por lo tanto, un *casus foederis*, en vez de armar al Perú"⁴⁴⁷.

Pero en este período, aparte de la crítica situación económica-financiera agravada por los vaivenes políticos, como se ha visto, se sumaron otras catástrofes, que también costaron dinero, como fueron: los terremotos en la provincia de Tarapacá el 9 de mayo de 1877 y el 23 de enero de 1878, la inundación de la provincia de Tumbes el 24 de enero y de la provincia

de Lambayeque el 5 de marzo del mismo año, quizás ambas por razón del fenómeno que, después de muchos años se le bautizaría como *El Niño* y, finalmente, el incendio en los depósitos de Huanillos el 15 de junio de 1878. En el campo de los siniestros marítimos, se produjo en 1877 la pérdida de la cañonera *Chanchamayo*, afectando al poder naval del Perú, hecho descrito ampliamente en el Tomo X de la *Historia Marítima*.

La expansión territorial de Chile hacia el Desierto de Atacama, en territorio boliviano, tuvo como aliciente los depósitos de guano, salitre y otros minerales, sin contar el cobre. Esos mismos productos se daban en la provincia peruana de Tarapacá que, como se ha visto, competían con lo producido en Bolivia y Chile. Pero esa competencia y resentimiento de Chile no provenían, exclusivamente, del período de Pardo por las medidas del estanco del salitre primero, que fracasó, ni por la expropiación de las salitreras después, sino desde mucho antes, originando que ese objetivo de expansión territorial se extendiera, también, a la provincia de Tarapacá, con una vanguardia pacífica de intereses creados, por capitalistas extranjeros y chilenos, y el asentamiento de pobladores de esta nacionalidad, como para contar con el factor psicológico del conflicto social, en su oportunidad.

Toda guerra genera gastos. El que gana lo hace a costa del que pierde. Si se gana, se les recupera y, además, se obtiene una utilidad, vía la indemnización de guerra, fabulosa algunas veces, como ocurrió con la de la Guerra del Pacífico. Según Encina, "Pinto sólo gastó en la Guerra del Pacífico 75'000,000 pesos oro en papel moneda depreciado"⁴⁴⁸. El despojo del Desierto de Atacama y de la provincia de Tarapacá, representaba la adquisición por esa modesta suma, de una riqueza casi monopólica en el mundo, que produciría rentas de inmediato para resolver, en el corto plazo, las penurias económicas y, en el largo plazo, para contribuir a otros proyectos de engrandecimiento. Según Encina, "la Guerra del Pacífico puso término a la crisis económica de 1873-1878... guerra que estaba incubada desde 1867... la guerra debe considerarse entre los factores que concuerran al desarrollo industrial del país"⁴⁴⁹. El despojo de ese inmenso territorio, le significaría a Bolivia, para su acceso soberano al mar, una especie de candado geográfico, con clave de combinación, que sólo conocería y manejaría Chile, restándole posibilidades de desarrollo en el largo plazo. Aduenarse, pues, de esa extensa área, cumplía tres fines: 1) Ampliar fronteras con un territorio de rendimiento económico inmediato, no sólo para su provecho, sino también del de terceros, sin ser cuestionados por la Doctrina Monroe; 2) eliminar la competencia en el salitre, guano y otros minerales, como el cobre; 3) realizar el ideal de Portales, mediante el encastillamiento geográfico de Bolivia, restándole al Perú capacidad de recu-

peración económica, y eliminando en el largo plazo, toda capacidad de unión, en cualquier forma que fuera, entre Perú y Bolivia.

Así, pues, no debe llamar la atención las voces, las arengas, los artículos en periódicos chilenos, cuando la cuestión boliviana a raíz de la ocupación del litoral en 1879, que exigían ir más allá del Desierto de Atacama, antes de que se hiciera público en Chile el Tratado de Alianza defensiva de 1873. Rodríguez relata los antecedentes remotos como sigue.

“Cuando el 10 de noviembre de 1840 se firmaba el primer contrato de arrendamiento de los depósitos de guano por el Ministro de Hacienda don Ramón Castilla, en la carpeta de éste se hallaba también el proyecto de decreto que 4 días después (14 de noviembre del mismo año) declaró libre de derechos la extracción del salitre de Tarapacá.

Como dice bien un escritor contemporáneo, por un lado este Ministro creyó favorecer a Tarapacá, su país natal, con la liberación del salitre, y de otro, esto convenía a los intereses de Chile a quien tan obligado estaba el Presidente de la República, Gran Mariscal Gamarra, a quien le ligaban simpatías selladas con sangre hermana en los campos de Yungay el 20 de enero de 1839.

Para convencerse de que a Chile convenía altamente la liberación indicada bastará tener en cuenta que por aquellos tiempos, y desde mucho antes, eran chilenos los compradores de esta sustancia y chilenas, también las embarcaciones que las cargaban a Europa, exportándolo como producto propio de Chile; y que, siendo esto así, era muy conveniente a los intereses de aquella nación explotar sin gravámenes este artículo que constituía uno de los principales ramos que le procuraba retorno del extranjero (ingreso de divisas).

Develada la revolución encabezada por Salaverry, con la derrota de este en la jornada de Socabaya el 17 de enero de 1836, los Congresos de Huaura y de Sicuani invistieron con la suma del poder al General Santa Cruz, como jefe de la Confederación Perú-Boliviana, y una de las medidas dictadas por esta administración, fue gravar con el impuesto de 4% la exportación de salitre.

Heridos los intereses chilenos con esta medida, es natural que aprovecharan toda ocasión para revocar tal disposición, afirmando todo lo posible los intereses de sus connacionales. La ocasión no se hizo esperar, pues los caudillos vencidos en la batalla de Socabaya provocaron la intervención chilena con el fin de destruir la Confederación, y, muy pronto, pisaron playas peruanas los ejércitos al mando de Blanco y Bulnes sucesivamente. La victoria de Yungay, que llevó al General Gamarra a la Presidencia de la República en 11 de mayo de 1840, ofreció a Chile ocasión para obtener el decreto de 14 de noviembre, que declaró libre de derechos de exportación del salitre y derogó de hecho el impuesto establecido por el vencido Gobierno de Santa Cruz.

Ya desde entonces, el territorio salitrero de Tarapacá era pues objeto de codicia para Chile, quien se acostumbró a ver esa sustancia algo así como un artículo de producción propia, cuya extracción hizo con la más absoluta libertad hasta el 13 de agosto de 1868 que las necesidades locales obligaron al Municipio de Tarapacá a gravarlo con un arbitrio de 20 centavos por quintal. Por la misma época, se acordó la adjudicación por estacas y sin gravamen de algunos terrenos salitreros, a cuyas

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

concesiones no fueron extraños tampoco los industriales chilenos, quienes llegaron hasta el punto de tener salitreras propias que explotar con entera independencia.

La adjudicación de estacas fue suspendida por decreto supremo de 30 de noviembre de 1868, hasta que el Congreso resuelva lo conveniente en virtud de que semejante sistema iba enajenando valiosos terrenos de una manera caprichosa y contraria al desarrollo de la industria extractiva del salitre.

Pero como no era justo que el Estado, dueño del territorio y la riqueza, cuyo beneficio dejaba tan buenas utilidades a los particulares, quedaran enteramente privado de ellas, el Gobierno fijó al salitre un derecho mínimo de exportación de 4 centavos por quintal, derecho que, según la Memoria de Hacienda al Congreso de 1870, había producido al Erario 100,000 pesos anuales, recaudado por la aduana de Iquique, sin que por esto hubiera disminuido la demanda del artículo que, antes bien, fue cada vez más crecida, prometiendo en adelante un ingreso de mas de medio millón de soles⁴⁵⁰.

En los primeros meses de 1879, ya el estanco del salitre había fracasado al no contar el estado con recursos para adquirir dicho producto. En cambio, en 1876, el Gobierno había comprado las 2/3 partes de las oficinas salitreras, aunque por las mismas dificultades de dinero, tuvo que hacerlo por la vía indirecta de los bancos. La expropiación, según Rodríguez, "tenía el capital defecto de precipitar las acontecimientos, pues preparadas estas propiedades en manos del Perú, es claro que sonaba el momento que anheló Chile para arrebatárselas por la guerra, para la cual el Perú estaba imposibilitado por sus crisis económicas y financieras que le traían en déficit permanente y mas cuando el guano había sido empeñado y entregados a sus acreedores hasta la extinción de sus créditos"⁴⁵¹.

La parte poseedora de 1/3 de las oficinas salitreras, quedaron como competidores y enemigos naturales de la parte expropiada, o sea el Estado, y estaría llamada a ser la propagandista de nuevos métodos y de radicales orientaciones financieras, industriales y políticas que en día no lejano debían cristalizarse en la guerra ó en la suprema crisis general del Perú⁴⁵².

En la sesión de Consejo de Ministros del 21 de noviembre de 1876, bajo la Presidencia de Prado, nuevamente se trató de la comercialización en Europa del salitre, así como de la propuesta que desde Londres, remitiera don Antonio Gibbs e Hijos, en la que recomendaba al Gobierno peruano continuar adquiriendo salitreras, establecer un control y monopolio estatal sobre su explotación y comercialización, o bien que se elevasen los impuestos a los particulares, para evitar la competencia⁴⁵³.

Según explica Basadre, el gobierno peruano, tomó vivo interés en el salitre boliviano, como se desprende de comunicaciones de Juan G. Meiggs y Carlos Watson⁴⁵⁴, así como que la expropiación ocasionó pérdidas a capitalistas chilenos como a capitalistas peruanos, pero no a todos los

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

extranjeros⁴⁵⁵. El capitalismo inglés ayudó y sostuvo a Chile en la guerra contra el Perú⁴⁵⁶.

3. ASPECTOS DE LA SITUACION EXTERNA

En esta sección sólo se llegará hasta fines de febrero de 1879, alrededor de la fecha en la que don José Antonio de Lavalle, parte en misión especial a Chile. Los antecedentes de su elección y todos los demás eventos posteriores, se reseñan en los Tomos X y XI de esta Segunda Parte de la *Historia Marítima del Perú*.

Como punto de comparación, conviene señalar que en la región del Pacífico sur, entre 1870-1879, tanto Chile como el Perú, estuvieron regidos por gobiernos elegidos democráticamente, según sus respectivas Constituciones. En Chile, desde hacía 40 años; en el Perú, por primera vez en su historia, en los últimos 10 años, mas no con la tranquilidad que hubiera sido de desear, pues aunque ocurrieron muchos intentos de parte de revoltosos, militares y civiles que, aun cuando no llegaron a quebrar el régimen constitucional, generaron una inestabilidad política que distrajo la atención de los gobiernos de problemas internos y externos importantes. En Bolivia, en cambio, el período fue mucho mas inestable, como se puede apreciar de los datos comparativos que siguen.

Presidentes entre 2 agosto 1870-2 agosto 1872

PERU: Coronel J.F. Balta. Electo en 1868. Depuesto y asesinado en julio de 1872

CHILE: J.J. Pérez. Hasta setiembre de 1871.- F. Errázuriz, electo en 1871

BOLIVIA: General M. Melgarejo. Depuesto el 15 de enero de 1871
Coronel A. Morales, por golpe de Estado

Presidentes entre 2 agosto 1872-2 agosto 1876

PERU: Don M. Pardo. Electo en 1872

CHILE: F. Errázuriz

BOLIVIA: Coronel A. Morales. Asesinado el 27 de noviembre de 1872
Doctor T. Frías. Provisorio hasta el 8 de mayo de 1873
Teniente Coronel A. Ballivián. Electo en mayo de 1873, que falleció por enfermedad el 14 de febrero de 1874
Doctor T. Frías. Provisorio. Depuesto el 4 de mayo de 1876
General H. Daza, por golpe de Estado

Presidentes entre 2 agosto 1876-22 febrero 1879

PERU: General M.I. Prado. Electo en 1876

CHILE: F. Errázuriz hasta setiembre de 1876
A. Pinto electo en 1876

BOLIVIA: General H. Daza

Pero en los años de 1878 y 1879, el problema en Bolivia no sólo se circunscribía al aspecto de política interna y externa, sino como lo describe

Escobari, el país atravesaba una situación excepcional: “se habían desencadenado sobre ella sucesivamente la peste y el hambre con todos sus horrores. En sólo veinte días (1 al 20 enero de 1879) se recogieron de las calles y hospitales de Cochabamba, el granero de Bolivia, 206 cadáveres, víctimas del hambre. Una situación tan anormal y espantosa podía inspirar en las naciones vecinas siquiera el respeto que se debe al infortunio. A Chile le inspiró otro sentimiento y nos mandó la guerra”⁴⁵⁷.

3.1. REQUIESCAT IN PACE PARA LOS ACORAZADOS DE PARDO

Pedro Yrigoyen comenta, en su obra, que “detenidas las gestiones conducentes a la obtención de la alianza de la República Argentina, por orden expresa del gobierno del Perú, pasa todo el año 1876”⁴⁵⁸.

En los primeros días de agosto de 1877, el ministro Yrigoyen en Buenos Aires, daba cuenta al de Relaciones Exteriores del Perú don J. Rospigliosi que, en vista del silencio peruano sobre la adhesión de la Argentina al Tratado de Alianza defensiva con Bolivia, el ex-Canciller de ese país, don Carlos Tejedor lo había visitado, aparentemente con la anuencia del nuevo Gobierno, para conocer la disposición en que se encontraría el Presidente Prado y su Gabinete, respecto a la política iniciada por Pardo sobre la alianza. Yrigoyen explicaba haber contestado que este asunto “estaba completamente paralizado hacía como tres años; y que ignoraba en lo absoluto cual sería el modo de pensar de SE el General Prado, acerca de él”. Además, le había manifestado “que el gobierno argentino podía encargar a su Plenipotenciario en Lima, que se informase directamente hablando con el ministro Rospigliosi, pero que sin perjuicio de esto... yo instruiría a Ud. de los deseos que me acababa de manifestar”⁴⁵⁹.

En su respuesta a Yrigoyen, Rospigliosi le daba cuenta de haber puesto en conocimiento del Presidente Prado su nota y que cumplía con manifestarle que el Presidente “participa de las mismas ideas del anterior (Pardo) en lo tocante al pacto de 6 de febrero de 1873, cuya adhesión por parte de Buenos Aires, fue negociada por Ud. con el Señor Tejedor... Así podrá Ud. exponerlo a SE el Presidente de esa República, si llegase el caso”⁴⁶⁰. Don José Pardo Barrera, también comenta que el ministro Rospigliosi ratificó a Yrigoyen la orden de diferir indefinidamente, la adhesión argentina al Tratado de Alianza defensiva del 6 de febrero de 1873⁴⁶¹. En esta forma concluyeron, pues, las gestiones que con tanto entusiasmo e ilusión sobre la paz continental iniciara, en 1873, don Manuel Yrigoyen en busca del acorazado *Buenos Aires* por encargo del Presidente Pardo. El otro acorazado, *Bolivia*, fue una quimera. Para defender la Alianza defensiva, valga la redundancia, sólo quedaba el maltrecho poder naval del Perú, que

tendría que operar en un Teatro de Guerra marítimo de 400 mil millas cuadradas, aproximadamente.

3.2. *UN PRESIDENTE BOLIVIANO INTERESADO EN CONOCER
COMO ERA EL LITORAL DE SU PATRIA*

El general boliviano don Hilarión Daza, se había hecho de la presidencia de su país, en mayo de 1876, al deponer al Presidente Provisorio don T. Frías. El golpe de Estado hacía desaparecer, según Encina, “la seguridad para el Gobierno de Chile, del cumplimiento de los tratados de 1866 y 1874, sobre la condición de los chilenos y los derechos en las exportaciones”⁴⁶².

En octubre de aquel año, trascendió una disposición del Ministro de Guerra y Marina para que la fragata *Independencia* se preparase para recibir en Mollendo, al Presidente Daza y a su Estado Mayor, compuesto de 20 oficiales, y otras 25 personas distinguidas, comitiva con la que se proponía recorrer el litoral boliviano. *El Comercio* decía que, al mismo tiempo, el ministro había ordenado “que se embarque en el vapor *Chalaco* para ser entregados a la *Independencia* en su oportunidad, provisiones finas abundantes para quince días y para el consumo de su Excelencia el Presidente de Bolivia y Estado Mayor”⁴⁶³.

Por otro lado, *El Comercio* reproducía, en su edición del 22 de octubre, la nota que el Gobierno de Bolivia había enviado al ministro Residente del Perú con fecha octubre 5 de 1876, mediante la cual le anunciaba la cancelación por Bolivia, del Tratado de Comercio y Aduanas de 1870, en concordancia con las previsiones del mismo. La notificación indicaba la disposición, del Presidente de la República, a iniciar nuevas negociaciones para un nuevo Tratado o la modificación del de 1870, bajo “condiciones equitativas y convenientes a los intereses de ambas Repúblicas”⁴⁶⁴. El nuevo Tratado de Comercio y Navegación, así como otro de Extradición, se suscribieron en diciembre de 1876⁴⁶⁵.

El Consejo de Ministros, en su sesión del 2 de noviembre de 1876, escuchó el informe del Canciller sobre algunas comunicaciones recibidas de la Legación del Perú en La Paz y de las Prefecturas de Puno y Arequipa, según las cuales el Presidente Daza había resuelto efectuar un viaje con todos los ministros de su Gobierno al litoral boliviano (Antofagasta), pasando por las ciudades de Puno y Arequipa, y embarcar en el puerto de Mollendo. El ministro J.A. García y García, indicaba “que ese viaje ofrecía una oportunidad feliz al Perú, para conjurar los peligros que nos amenazaban de ese lado, a virtud de las influencias que el Gobierno de Chile y algunos círculos interesados del mismo país, venían ejerciendo sobre el nuevo Gobierno de Bolivia, en nuestro daño, influencias que principalmen-

te se dirigían a destruir el pacto secreto (1873) que une a los países y el convenio de igual carácter sobre las salitreras del Toco”.

Como se puede apreciar, por el texto del Acta, el Gobierno de Prado estaba enterado que el de Chile, ya tenía conocimiento del Tratado de 1873 y, por lo tanto, no se le podía considerar como secreto, mas aún, si estaba tomando acciones para destruirlo. Sin embargo, parece que no se tomó medida alguna de preparación militar ni diplomática, en vista de la superioridad naval que otorgaba a Chile sus nuevos blindados. Pero, además, aparece que había otro pacto comercial sobre salitreras de Bolivia, que también Chile consideraba perjudicial para sus intereses.

Continuando con su exposición, el Canciller García y García, dijo que las maniobras chilenas habían dado por efecto que el Gobierno de Bolivia desahuciara el Tratado de Aduanas que tenía con nuestro país, y se realizaran diversos actos “pocos cordiales y francos en los incidentes ocurridos en las cercanías del lago Titicaca y en los puertos bolivianos”.

Así, pues, el ministro consideraba, desde todo punto de vista, conveniente que además de brindarle todas las facilidades al Presidente Daza, había que enviar una comisión especial para recibirlo y explorar las “verdaderas disposiciones del general Daza como que también restablezca en él las seguridades y confianza que debe tener nuestro Gobierno y pueda entrar en cualquier arreglo oficial sobre las delicadas cuestiones que existen entre los dos países⁴⁶⁶. Luego de este comentario, el Consejo de Ministros acordó que la delegación peruana la presidiera el doctor A. de la Torre, quien conocía de las cuestiones reservadas por haber sido ministro del Perú en Bolivia, como Ayudante-Secretario don Alejandro Tirado y, como edecanes, los tenientes coroneles Alejandro Herrera y Felipe Higuera. Se acordó, también, que se dieran instrucciones a los Prefectos de Arequipa, Puno, Tacna y Tarapacá, y que la *Independencia* se alistase para el viaje, de ida y regreso. Al final, el periplo de Daza, no se realizó, y los preparativos de la fragata quedaron en nada.

3.3. LOS RUMORES SOBRE EL DESARME DE LA ESCUADRA DE CHILE

Conforme se ha dado cuenta, el blindado *Valparaíso* había llegado al primer puerto de Chile, el 24 de enero de 1876, cambiándosele el nombre por el de *Blanco Encalada*, el 15 de setiembre, casi al mismo tiempo que don Aníbal Pinto asumía la Presidencia de Chile. En este año, la cañonera *Magallanes* estuvo activa en el área de Santa Cruz, en el litoral Atlántico, apresando o alejando naves entretenidas en el carguío del guano con autorización argentina⁴⁶⁷.

En enero de 1877, el *Cochrane* zarpó para Inglaterra, para completar la obra del casco con la colocación del forro de madera y zinc. Por otro

lado, parece que las noticias sobre el desarme no fueron tan ciertas, pues por el contrario, apenas empezado el año 1877, el *Blanco Encalada* y demás buques iniciaron un activo entrenamiento artillero⁴⁶⁸.

Paralelamente, *El Comercio* traía una noticia, sin confirmar, sobre un posible desarme de los buques de la Escuadra de Chile *O'Higgins* y *Covadonga*, cuyos oficiales pasarían a otros puestos en tierra, en reemplazo de los ocupados por paisanos. En cuanto a los blindados, que acababan de incorporarse, sus tripulaciones serían reducidas en cien hombres, cada uno, por economía.

Se refería, también, a la corbeta *Esmeralda*, que quedaría con unos 90 hombres y que la Escuela Naval sería disuelta "por ser hoy inútiles sus servicios", tanto porque se desarman los buques, como "porque no están contentos con el plan de estudios de ese establecimiento, en vista de los resultados prácticos. Mas tarde, cuando se le vuelva a fundar, tal vez, se le dé otra base en armonía con las exigencias del servicio"⁴⁶⁹.

Aproximadamente en julio de 1878, después de 18 meses, el *Cochrane* regresó de Inglaterra y se unió al adiestramiento de la Escuadra chilena. Según Fuenzalida, la *Esmeralda*, *O'Higgins*, *Chacabuco* y *Covadonga*, tenían averías y necesitaban de reparaciones urgentes, que eran imposibles de solventar por la aflictiva situación económica que atravesaba el país⁴⁷⁰.

El rumor de desarme de algunos buques chilenos, como se ha visto, mas el viaje del *Cochrane* a Inglaterra, mas las actividades artilleras del *Blanco Encalada* y demás buques de la Escuadra de ese país, parecían contradictorias. Sin embargo, todo indicaba que la situación de la economía chilena, en los primeros tiempos del Presidente Pinto, no andaba bien, llevándolo a la decisión de ofrecer en venta sus flamantes blindados, en enero de 1878. La operación le fue encargada al ministro de Chile en Francia, quien los ofreció a Inglaterra por £220,000 cada uno, así como a Rusia. La operación se canceló en vista de no haber sido aceptada por ninguno de los países⁴⁷¹, aunque no se debe descartar que las presiones internas hicieran que Pinto se retractase de su decisión, en particular por el giro que tomaron las relaciones con Bolivia en esos meses.

3.4. LAS RELACIONES ENTRE CHILE Y ARGENTINA

Comenta Encina que en abril de 1876 habían dos criterios: el de Ibáñez-Perez Rosales, de visión realista; otro, el de Vicuña Mackenna-Alfonso Arteaga-Barros Arana, que desestimaba la riqueza de estas tierras (Patagonia) y veía en ellas una causa de eterna hostilidad con Argentina. El Presidente Avellaneda, había repudiado el acuerdo Tejedor-Blest Gana sobre arbitraje. Luego de la salida de Ibáñez, del cargo de Canciller, Barros Arana fue

nombrado ministro en Argentina y Brasil, llevando instrucciones, según Encina, "que significaban la cesión de 7/8 partes de la Patagonia", a pesar de haber ubicado Chile, en julio de 1876, la titulación virreynal favorable a la reivindicación territorial sobre la Patagonia⁴⁷².

El Comercio, en su edición del 12 de octubre de 1876 transcribía, en torno a las relaciones entre Chile y Argentina, una carta fechada en Santiago, dirigida al *Deber* de Valparaíso, comentando que la cuestión de límites con la República Argentina estaba a punto de arreglarse en base a que Chile quedaría dueño del Estrecho y de una zona de 30 leguas al norte de éste hasta el Atlántico y además, la Tierra del Fuego. El resto de la Patagonia, desde los Andes al Atlántico sería de Argentina. Incluso, se decía, existía ya un protocolo que estaba por firmarse, lo que de no ocurrir por alguna causa, se firmaría, en protocolo aparte, el arbitraje para dirimir la cuestión. Esta noticia ha sido bien recibida, continuaba la nota de Santiago, pues "aunque nuestras pretensiones quedan muy reducidas, en cambio obtenemos todo lo que necesitamos: la puerta de nuestra casa y se da término a una cuestión sumamente enojosa y ocasionada a conflictos diarios y dolorosos". Evidentemente, este comentario reflejaba la segunda posición a que se refiere Encina. Así, pues, el año 1876 terminaba con auspicios favorables en las relaciones chileno-argentinas.

Sin embargo, en 1878 se vieron interrumpidas al poner fin, el gobierno de Chile en mayo de este año, a la misión de Barros Arana en Buenos Aires. En realidad nada se había resuelto, a pesar de la renuncia de Chile a la Patagonia, a cambio de gozar de soberanía en todo el estrecho de Magallanes y una pequeña faja adyacente⁴⁷³, llegando ambos países, al extremo de retirar a sus respectivos representantes diplomáticos⁴⁷⁴.

En octubre de 1878, las relaciones entre Chile y Argentina sufrieron un nuevo deterioro, a raíz de la captura del barco *Devonshire* por la cañonera *Magallanes*, en Santa Cruz. Chile ordenó poner su escuadra en pie de guerra⁴⁷⁵. Argentina, también, movilizó su escuadra⁴⁷⁶. Según Fuenzalida, el acorazado *Los Andes* y las cañoneras de río, no tenían jefes ni oficiales competentes, y la marinería era bisoña e incompleta. Por lo tanto no podía enfrentarse a la de Chile, acostumbrada a los mares del sur⁴⁷⁷. Al final, el incidente se resolvió pacíficamente, pero había servido para alistar a la escuadra de Chile, para la guerra en el Pacífico, que se acercaba rápidamente debido a las posiciones antagónicas entre Bolivia y Chile.

El 6 de diciembre de 1878, Chile y Argentina suscriben el Tratado de Límites conocido como Fierro-Sarratea, que preveía la formación de un Tribunal mixto para resolver disputas territoriales⁴⁷⁸, instrumento que sin pérdida de tiempo fue aprobado, el 14 de enero de 1879, por el Congreso de Chile⁴⁷⁹.

3.5. *LAS RELACIONES ENTRE CHILE Y BOLIVIA Y LOS BUENOS DESEOS DEL PERU PARA REFORZAR LA ESCUADRA*

En 1876 sólo se produjo un incidente entre tropas bolivianas y la población de Caracoles, con la pérdida de vida de un residente chileno. A pesar de la reacción de los mineros, la calma se impuso⁴⁸⁰.

Sin embargo, las relaciones entre los gobiernos de los dos países no marchaban bien. Así se desprende de la sesión del Consejo de Ministros del 27 de marzo de 1877, presidido por Prado. El ministro de Relaciones Exteriores, don J.A. García y García, dio lectura a varias comunicaciones de los agentes diplomáticos en Chile y Bolivia, que “revelaban la posibilidad de graves y próximos conflictos entre dichos países y los peligros que ellos envuelven para el Perú por la naturaleza de las relaciones que los ligan a ambos Estados y especialmente a Bolivia”. Según consta en el Acta de dicha sesión, el Presidente Prado y los ministros Aranibar y La Cotera indicaron la necesidad de aumentar nuestros elementos navales así como terrestres, pero el de Relaciones Exteriores discurrió sobre este tema, manifestando que no se había pensado antes en esta necesidad porque la administración anterior había puesto más confianza en ciertos arreglos internacionales de carácter reservado (pacto secreto de 1873), que en el poder real del país.

Añadió, que lamentablemente la hacienda pública no permitiera disponer de los fondos requeridos para llevar a cabo la operación de adquisición de armamentos y refuerzos militares. El Canciller leyó, también, fragmentos de diarios chilenos que se referían al descubrimiento de calicheras en la costa norte de Chile y “a los planes que se atribuyen al Gobierno de la expresada República, por medio de sus ciudadanos residentes en la capital y en litoral de Bolivia, principalmente, sobre sus ambiciones de absorber ese territorio”⁴⁸¹.

Esta sesión del Consejo de Ministros, prácticamente dos años antes de la declaratoria de guerra, revela primero, que la apreciación política-estratégica calificaba de grave la situación conflictiva entre Chile y Bolivia, que tendría que afectarnos por razón de Tratado de 1873; segundo, que el Presidente Prado y los ministros de Hacienda y de Gobierno, Aranibar y La Cotera, respectivamente, consideraban necesario aumentar los elementos terrestres y navales, sin que conste en el Acta opinión alguna del ministro de Guerra y Marina general Buendía, al respecto; tercero, confirma que el Gobierno del señor Pardo depositó mas confianza en la alianza defensiva con Bolivia, pero sin respaldarla con la fuerza, para lograr el objetivo de evitar la expansión territorial de Chile; cuarto, que fue el Canciller quien lamentase no hubieran recursos económicos para incrementar nuestro poder militar, aun cuando el de Hacienda, Aranibar, estaba a favor de dicho

aumento, pero sin proponer cómo lograrlos; quinto, que en la opinión pública de Chile y en la de los chilenos residentes en Bolivia, ya estaba claro el objetivo de absorber el territorio del Desierto de Atacama que aún le quedaba a Bolivia. Estos hechos desvirtúan, pues, lo afirmado por Prado en su Manifiesto de 1880, de que Chile nos sorprendió con la guerra.

Casi una semana después, el 2 de abril, el Consejo de Ministros volvió a sesionar para tratar nuevamente de la situación entre Chile y Bolivia, y los inminentes peligros para el Perú. El Canciller García y García leyó más documentos oficiales que indicaban el estado violento y el incremento que han tomado los rumores de una segregación del litoral boliviano para anexionarlo a Chile. Aparece, pues, que no se trataba ya de un conflicto que podría envolver al Perú, sino que se le calificaba como inminente, esto es, pronto. Otra vez, el Consejo trató preferentemente de “la necesidad de aumentar las fuerzas navales, con buques poderosos y modernos, así como de la reposición de las calderas de la fragata *Independencia*, de los tubos de los monitores *Atahualpa* y *Manco Cápac*, así como del transporte *Chalaco* (en ese entonces inservible)”. El Presidente de la República manifestó, “que no habiéndose ocupado de esto la administración anterior, él había tomado ya las medidas convenientes, a pesar de la suma escasez del erario y se han pedido a Inglaterra las calderas y tubos necesarios para poner en estado de buen servicio de guerra a los buques de que se ha hablado” El Presidente también manifestó “que en caso de que los nuevos datos que recibieran de Chile y Bolivia sean del mismo alarmante carácter que los transmitidos, se ordenará la compra de los buques necesarios cualquiera que sea el sacrificio que este demande”⁴⁸². Así también, se volvería a decir, pero sin esperanza, en febrero de 1879.

De la lectura de esta Acta, se desprende primero, que la situación entre Chile y Bolivia ya implicaba un peligro inminente; segundo, que esta vez se daría prioridad al aumento de las fuerzas navales con buques poderosos y modernos, y que si los nuevos informes, es decir, a partir de abril de 1877, confirmasen la tendencia peligrosa, se les compraría sin importar el sacrificio que demandasen; tercero, reitera que la administración Pardo no se preocupó de hacer mas eficientes los medios lo que, como se ha visto, resulta no ser enteramente exacto aparte de que en el Presupuesto para el Período 1875/1876 se incluyó partida para cambio de calderas de la *Independencia*; cuarto, que para el Gobierno de Prado la amenaza no era una hipótesis, sino real, y que el tiempo corría en contra de la adecuada preparación para una guerra. A pesar de esto, ni los políticos ni los militares, se pronunciaron por la conveniencia de estudiar planes combinados con Bolivia, de defensa ni de ataque, si la estrategia así lo determinase, ni logís-

ticos. Nuevamente, la idea de incrementar las fuerzas navales, quedaba otra vez, sólo como un buen deseo.

3.6. BOLIVIA GENERA EL PRETEXTO O CAUSA INMEDIATA DE LA GUERRA

El 27 de noviembre de 1873, el Gobierno boliviano suscribió una transacción con la Cía. anónima de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta. Después de casi cinco años, el Gobierno, interpretando disposiciones legales, la sometió a la Asamblea Constituyente. El 14 de febrero de 1878, reunida la Asamblea en La Paz, dictó una Resolución Legislativa, que el Ejecutivo promulgó el 23 de ese mismo mes y año, aprobando dicha operación comercial, pero a condición de que la compañía abonara, como mínimo, un impuesto de 10 centavos por cada quintal de salitre que exportase. Apenas publicado el bando respectivo en Antofagasta y antes de haber sido puesta en ejecución, el gerente de la compañía, don Jorge Hicks, inglés, invocó la protección del Gobierno de Chile⁴⁸³. Parece que la compañía no podía subsistir sino con la exención impositiva fijada en el Tratado de 1874⁴⁸⁴.

En estas circunstancias, el Gobierno de Chile acreditó, como Encargado de Negocios, ante el Gobierno de Bolivia, al señor Pedro Nolasco Videla⁴⁸⁵, quien en abril de 1878 conferenció con el Ministro de Hacienda, resultando de ello que el Gobierno de La Paz suspendiera, indefinidamente, su aplicación "mientras que el Gobierno de Chile encontrara una solución prudente que pusiera a salvo los intereses de la compañía salitrera"⁴⁸⁶.

Meses después, el 2 de julio de 1878, el señor Videla oficializaba el reclamo por escrito, ante el Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, alegando entre otras cosas, que la Cía. era chilena, con domicilio en Valparaíso, compuesta casi en su totalidad de capitalistas chilenos y que, por lo tanto, estaba bajo el amparo y garantía del Tratado del 6 de agosto de 1875, complementario del Tratado de Límites de 1874. Concluía la nota expresando que si la Cía suspendía sus trabajos dejaría a "millares de pobladores y operarios en la ociosidad, i entonces sería de temer una sublevación que ni el Gobierno de Chile, ni el de Bolivia podrían mirar con indiferencia"⁴⁸⁷.

Tomás Caivano reseña que esa compañía, "organizada completamente según el sistema inglés, se fundó con un capital de tres millones de pesos por los señores Edwards y Gibbs - de la América del Norte el primero y de Inglaterra el segundo. Unicamente en 1879, cuando ya había comenzado la guerra, el capital de la sociedad fue aumentado con dos millones más, que se dividieron en acciones para venderlas al público. Estos datos, continúa Caivano, los obtuvimos de un distinguido personaje chileno, que fue durante largo tiempo Ministro de Hacienda en aquella Nación"⁴⁸⁸.

En noviembre, el señor Videla conferenció con los ministros de Relaciones Exteriores y el interino de Hacienda, confirmándose las posiciones

antagónicas, pero Videla solicitó que por estar ausente el ministro que había ordenado la suspensión del impuesto, era conveniente esperar a su regreso. Así las cosas, el 26 de ese mes, Videla recibe una nota del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Alejandro Fierro, fechada 8 de noviembre de 1878, en la que básicamente le decía que, de confirmarse los rumores de aplicación del impuesto, ello importaría un ataque directo al Tratado de 1874 ocasionando serios peligros para la armonía de ambos países; ordenaba a Videla, constituirse ante el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, leerle su nota y dejarle copia, de ser conveniente. Un concepto recalcado por Fierro, era que la exención de contribuciones por 25 años “no fue una concesión graciosa de Bolivia, sino la compensación de importantes y reconocidos derechos que Chile cedía a Bolivia para poner término a las diferencias que separaban antes de 1874”⁴⁸⁹.

No es objeto de esta parte entrar a discutir las razones de uno y otro lado por esta frase del Canciller chileno, pero ella subraya el hecho de que el objetivo de expansión territorial seguía su curso desde 1842. Empero, la pregunta sigue en pie. ¿Puede aceptarse que los Gobiernos de Pérez y de Errázuriz (1861-1876) fuesen tan magnánimos con Bolivia como para cederles de lo que consideraban su propio territorio, el Desierto de Atacama, desde el Loa hasta el grado 24 sur, en particular cuando ya se sabía de las riquezas que ofrecía? Es algo que no parece lógico, pues en la historia de las naciones no figura regalar territorio de motu proprio.

La aludida nota de Fierro concluía con la siguiente expresión:

“Pida al Gobierno de Bolivia, la suspensión definitiva de toda contribución posterior a la vigencia del Tratado... La negativa del Gobierno de Bolivia a una exigencia tan justa como demostrada, colocaría al Gobierno de Chile en el caso de declarar nulo el tratado de límites que lo ligaba a ese país, y a las consecuencias de esa declaración dolorosa, pero absolutamente justificada y necesaria”.

Pues bien, el señor Videla, al reunirse nuevamente el 28 de noviembre con los ministros citados, dio lectura a la nota de su Canciller, entregándoles copia de la misma. Los ministros confirmaron la orden del Presidente Daza para ejecutar la ley del 14 de febrero. Videla insistió en que se mantuviera la orden de suspensión, agregando que al considerar Chile esa ley como una infracción al Tratado, hacía responsable de las consecuencias al que las hubiera motivado. Por último, demandó una respuesta a su nota del 2 de julio, aquella que iniciara el reclamo diplomático oficial. Los ministros accedieron a transmitir al Presidente lo discutido en la conferencia y la nota del ministro Fierro. Ese mismo 28, Videla fue notificado que el Gobierno había decidido mantener la suspensión del impuesto, hasta tanto el Gobierno de Chile tomase conocimiento de las razones que alegaba Bolivia⁴⁹⁰.

Por fin, el 13 de diciembre, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, al contestar la nota del 2 de julio de Videla manifestaba, en esencia

que, para Bolivia, la cuestión era una de derecho privado interno y, por lo tanto, el reclamo diplomático no procedía, pues el impuesto no afectaba al Tratado de 1874⁴⁹¹.

Como la nota no especificase si se había ordenado ejecutar ya el impuesto, o que para esto esperaba a que el Gobierno de Chile tomara conocimiento de las razones, Videla requirió una precisión al respecto⁴⁹², a la cual el Canciller de Bolivia contestó, con fecha 18 de diciembre que, por el Ministerio de Hacienda se había ordenado a las autoridades del litoral, ejecutar el impuesto⁴⁹³. Entre las instrucciones que para tal fin recibiera el Prefecto de Cobija, se le decía que el cobro tenía efecto retroactivo al 14 de febrero de 1878 y “que los fondos por recaudar se hacen cada vez más necesarios por el desequilibrio de la hacienda pública⁴⁹⁴. Habían transcurrido 10 meses desde que el Congreso dictara la correspondiente ley. Cabe anotar que en la ocasión, el Gobierno de Bolivia, no esperó a que el Gobierno de Chile tomase conocimiento de sus razones.

El mismo 18, Videla envió una nota al Canciller de Bolivia, advirtiéndole que esa decisión importaba una ruptura del Tratado de Límites de 1874⁴⁹⁵ y, otra nota al Canciller de Chile, dándole cuenta de la resolución del Gobierno de Bolivia y de lo inesperado de ella⁴⁹⁶, pues habían tenido la casi seguridad de que el impuesto sería anulado. A partir de esa fecha, las posiciones se hicieron más radicales, aunque en ciertos momentos se llegó a tener la esperanza de arreglar la cuestión por el arbitraje, lo que tampoco prosperó seriamente, al extremo de que al final las dos partes se recriminaban mutuamente el haberlo rechazado.

El impuesto creado por la ley del 14 de febrero constituye, pues, la causa inmediata o pretexto político-económico de la guerra que, exactamente un año después, la utilizaría Chile contra Bolivia con la ocupación de Antofagasta, perfectamente consciente de que habría de involucrar al Perú, calculando que a la terminación de su problema limítrofe con Argentina, contaría con la escuadra en pie de guerra a partir de octubre de 1878, en preparación su Ejército, para culminar el año 1878 con la adquisición de las lanchas torpederas *Janequeo*, *Colocolo* y *Tucapel* de 30 toneladas cada una, y *Fresia* de 35 toneladas, todas de 40 HP y con dos torpedos de botalón⁴⁹⁷.

3.7. UN MAL QUE DURA MAS DE CIEN AÑOS Y QUE SIGUE PESANDO EN LA CONFIANZA MUTUA ENTRE LAS GENERACIONES ACTUALES

La situación, obviamente, continuó agravándose. Así, el 3 de enero de 1879, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, envió al Cónsul de ese país en Antofagasta, una nota dándole cuenta de haberse “ordenado la inmediata salida del *Blanco Encalada*, el cual se hizo a la vela de Lota ayer

temprano, ante el temor de que se desarrollaran sucesos desagradables en ese lugar". Proseguía, "el comandante de esa nave destinada a servir de amparo a las personas e intereses chilenos, lleva encargo de proceder por ahora con reposada cautela, porque le asiste aún la convicción de que el Gobierno de Bolivia modificará la determinación del 14 de febrero i no desea mi Gobierno que surjan entre tanto nuevos elementos de complicación. Si, contra nuestras fundadas expectativas, el Gobierno de Bolivia persiste en la violación del tratado de 1874, habría llegado la oportunidad de acudir a nuestras naves para exigir que los derechos de Chile sean debidamente respetados. Para esta emergencia, usted y el comandante del buque de guerra serán provistos de las instrucciones necesarias"⁴⁹⁸, que jamás se conocieron. Pero es obvio, que el pretexto social ya se estaba aplicando.

El 7 de enero, el Cónsul informaba que, en ese mismo día⁴⁹⁹, había fondeado en Antofagasta el *Blanco Encalada*. Empleó casi seis días para cubrir una distancia de aproximadamente 780 millas. Allí permaneció, en misión de presencia naval, hasta la llegada, el 14 de febrero, de otros buques de la escuadra chilena, aunque Fuenzalida cita que el *Blanco Encalada* recién llegó a ese puerto el 7 de febrero⁵⁰⁰, lo cual es erróneo. Hay que reconocer que durante la presencia de ese blindado, no se generaron incidentes, pero es obvio que ejercía una influencia psicológica en la población, que debía percibir que algo ocurriría en breve.

Una serie de notas libradas en este período, entre el Cónsul de Chile y el Prefecto de Cobija, muestran también, a ese nivel, las posiciones antagónicas, que no llegaron a conciliarse en cuanto al cobro de la deuda, al embargo y a la suspensión de las operaciones de la Cía. de Salitres.

Las comunicaciones, nuevamente, influyeron en la rapidez para ejecutar las decisiones políticas y militares, y en el intercambio de información, en particular por parte de Chile. La red telegráfica y de cable llegaba hasta Caldera. El cable enlazaba Iquique con Arica, y desde aquí por telégrafo a Tacna, ciudad que se conectaba con La Paz, por mensajero, que normalmente cubría en cinco días la distancia de 85 leguas que las separaba. Para superar la situación de aislamiento de Antofagasta, después de la ocupación e iniciada la guerra, Chile estableció una estación telegráfica y, la compañía del cable lo extendió hasta este puerto. Entre tanto, las noticias continuaron llegando por la vía marítima, fuese directamente, o vía algunos de los puertos bolivianos mas al norte.

El 3 de enero, el ministro Fierro, envió a Videla una nota instruyéndolo sobre dos conceptos trascendentes: Chile acepta el arbitraje a condición de que se suspenda la ley de 14 de febrero de 1878. "Si Bolivia acepta, Ud. seguirá en su puesto. Si no acepta Ud. pedirá sus pasaportes", pero que antes de retirarse, debería manifestar al Gobierno que su negativa impor-

taría la anulación del tratado de 1874, esto es, que sería Bolivia quien causaba su ruptura y que, en consecuencia, “renacerían para Chile todos los derechos que lejitimamente hacía valer antes del tratado de 1866 sobre el territorio a que ese tratado se refiere”⁵⁰¹, vale decir, hasta el grado 23 sur. Es decir, que hasta ese momento era el Presidente Pinto quien magnánimamente, en contra de la Constitución de 1844, seguía cediendo a Bolivia el litoral del Desierto de Atacama entre el grado 23 sur y el río Loa, frontera con el Perú.

Las acciones de la prefectura boliviana, demandaban el pago del monto acotado y, el embargo, si la Cía. de Salitres no pagaba 90,800 pesos bolivianos por concepto del impuesto devengado desde el 14 de febrero de 1878 a la exportación de salitre, en el plazo de tres días, que se cumplirían el 10 de enero de 1879. Como el gerente, Mr. Hicks, inglés, se negara a pagarlo, el Prefecto trabó el embargo respectivo, ordenando su prisión⁵⁰², que no se llevó a cabo porque el citado funcionario se asiló en el *Blanco Encalada*⁵⁰³. El Prefecto, al acusar recibo de la notificación del asilo de Hicks⁵⁰⁴, además de considerarlo improcedente, ordenó suspender los embarques de salitre que la Cía. estaba por efectuar. Después de algunas negociaciones, el citado funcionario autorizó, el 14 de enero, el embarque de 5000 toneladas para Europa⁵⁰⁵. El señor Hicks, pidió su libertad bajo fianza, que le fue concedida por el Prefecto el mismo 14⁵⁰⁶. Por su parte, Hicks presentó en ese mismo día, una protesta formal contra el embargo, sobre la cual días después, el 1º de febrero, el Ministro de Hacienda e Industria de Bolivia emitiría⁵⁰⁷ una resolución declarando rescindida la transacción del 27 de noviembre de 1873, con la Cía. Con este acto, el Gobierno de La Paz consideraba que quedaban suspendidos los efectos de la ley del 14 de febrero de 1878, esto es, el pretexto de la guerra, la reclamación diplomática y el arbitraje, reivindicando la propiedad de las salitreras. La nueva figura que ahora se presentaba, era el remate de los bienes de la Cía, lo cual en opinión del Cónsul agravaba la situación y era “imposible prever las consecuencias que semejante proceder pueda ocasionar”⁵⁰⁸.

Con anterioridad a estos acontecimientos, el ministro Fierro, al contestar el 10 de enero⁵⁰⁹ a la nota de Videla del 26 de diciembre, le ratificaba su aprobación al arbitraje, pero que antes sería recíprocamente conveniente “continuar la discusión, que está apenas iniciada, i de la cual es permitido esperar algún acuerdo o arreglo que haga innecesario... el arbitraje”. Obviamente, la presencia del *Blanco Encalada* en Antofagasta no podía contribuir a que se entablara esa discusión que propiciaba Fierro. El 20 de enero, Videla remite al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia⁵¹⁰, una nota en la que además de aceptar el arbitraje sujeto a ciertas condiciones, exponía los puntos del ministro Fierro exigiendo, a su propia iniciativa, una res-

puesta antes del 23 de ese mes, porque su Gobierno estaba ansioso de conocer el desenlace, responsabilizando al de Bolivia por los eventos futuros.

El 27 de enero, después de transcurridos 20 días de la llegada del *Blanco Encalada* a Antofagasta, evidenciando en parte las limitaciones de comunicación, y en parte también, la lentitud en la toma de las decisiones políticas, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia remite una nota a Videla⁵¹¹, pidiendo explicaciones sobre el verdadero motivo de esa presencia, que la consideraba una amenaza, pues tanto la prensa extranjera como la chilena, conceptúan que es para interponerse entre las autoridades y la Cía., e impedir el pago del impuesto acotado. La respuesta de Videla no se hizo esperar, y en ese mismo día contestó "que la presencia del *Blanco Encalada* no tiene el significado ni el objeto que el Gobierno de Bolivia le atribuye... Las naves de la armada chilena hacen periódicamente estación naval en los puertos de Antofagasta y Mejillones y gracias a esta circunstancia el *Blanco Encalada* pudo prestar auxilios oportunos a esas poblaciones en la noche aciaga del 9 de mayo de 1877"⁵¹². En realidad, Videla no aclaró cosa alguna. Todo lo que el conocía sobre el blindado estaba contenido en una nota del 20 de enero del ministro Fierro⁵¹³, en la que le daba cuenta del envío del *Blanco Encalada* con instrucciones conciliatorias y amistosas. Ahumada y Moreno, tan minucioso en publicar documentos oficiales del Perú, Chile y Bolivia, no reproduce las instrucciones reales que recibió el comandante de esa nave. La explicación de Videla no convenció, por supuesto, al Gobierno boliviano. Además, no estuvo muy acertada al referirse al terremoto del 9 de mayo de 1877.

Empero, la situación ameritaba dudas sobre dicha presencia. Hay que recordar que ese acto, por parte de la escuadra chilena, de estacionarse no sólo en Antofagasta, sino también en Mejillones, Tocopilla y Cobija, venía realizándolo de tiempo atrás, sin que el Gobierno de Bolivia pidiera explicaciones. No hay que olvidar la expedición del general boliviano Quevedo en 1872, y los informes posteriores de Grau en sus comisiones con el *Huáscar* y de los comandos de los transportes peruanos, al litoral boliviano, siempre con la anuencia previa del Gobierno de Bolivia.

Un nuevo pretexto se insinúa por parte de Videla, en su nota del 5 de febrero al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, al manifestarle que por razón del embargo, "hasta el orden público se encuentra por esta causa amenazado: los operarios que en número de más de 2000... pueden ser repentinamente privados del sustento diario y esto perturbaría la tranquilidad de aquel departamento"⁵¹⁴. Es decir, que el problema social se achacaba al Gobierno boliviano, representado por los residentes chilenos.

En vista de la incertidumbre que rodeaba al tema del remate de los bienes de la Cía., Videla cursó el 8 de febrero de 1879, una nota al Ministro

de Relaciones Exteriores de Bolivia, exigiéndole una respuesta franca y categórica de aceptación o no del arbitraje, “suspendiendo toda innovación hecha en el litoral con respecto a la cuestión que nos ocupamos”⁵¹⁵, dando un plazo de 48 horas para la respuesta, un *ultimatum* para los fines prácticos. Pero, el mismo 8, Videla también escribía a Fierro manifestándole que el Gobierno de Bolivia “busca y provoca un rompimiento con Chile”⁵¹⁶, anticipándole una respuesta negativa a todos los planteamientos chilenos, y que el 10 de febrero pediría sus pasaportes. También, informaba, acerca del rumor del viaje del Ministro Serapio Reyes Ortiz a Chile, que él creía era falso, y que mas bien viajaba a Lima. En esto no se equivocó.

Como llegase el 12 de febrero sin que Videla hubiera recibido respuesta alguna del Gobierno de Bolivia, pide sus pasaportes, recordando al Ministro de Relaciones Exteriores de este país, que la ruptura del tratado de 1874 era de responsabilidad exclusiva de Bolivia, y que “renacen para Chile los derechos que legítimamente hacia valer antes del Tratado de 1866 sobre el territorio a que ese tratado se refiere”⁵¹⁷. Videla recibiría sus pasaportes el 15 de febrero, pero sólo se retiraría de La Paz el 23 de este mes⁵¹⁸, cuando aún el Presidente Daza no había comunicado al país la ocupación del litoral boliviano. El mismo 12, después de haber presentado su nota, según Videla, el Gobierno de Bolivia le comunicaba “que no podía continuar la negociación mientras el *Blanco Encalada* no se aleje del litoral boliviano”, pues la explicación que se le diera sobre la presencia de este buque, no se conciliaba con los preparativos militares en Chile para reforzarlo, según noticias del exterior y de la propia prensa chilena. Además, rechazaba el plazo de 48 horas, que hacía pensar al Gobierno de Bolivia, que Chile no estaba “dispuesto a seguir la política de paz, de conciliación y de fraternidad entre los Estados del Continente”.

Más, la maquinaria de guerra ya estaba en marcha, y ese mismo 12 de febrero, el Ministro Fierro escribía al Cónsul diciéndole que en “pocas horas más, el litoral que nos pertenecía antes de 1866, será ocupado por fuerzas de mar y tierra de la república... y VS. asumirá el cargo de Gobernador Político y Civil de ese territorio”⁵¹⁹. Obviamente, de acuerdo a la Constitución de Chile de 1844, ese territorio no llegaba sólo hasta el paralelo 23 sur, sino hasta el río Loa. Decir que sólo se ocuparía hasta ese paralelo, era para ocultar ante la opinión pública mundial de esa época, el verdadero objetivo. Para ocupar el resto del litoral se esgrimiría el pretexto de protección de los residentes chilenos.

Para apreciar la influencia de las comunicaciones en la toma de decisiones e intercambio de información, que se ha mencionado, está el hecho de que el 11 de febrero, Fierro recibe en Valparaíso un cablegrama de Videla, vía Caldera, comunicándole la rescisión del contrato, la suspen-

sión de la ley del 14 de febrero de 1878 y la reivindicación de las salitre-ras⁵²⁰. El mismo 11, Fierro contestaba a Videla por telegrama y vía cable a Tacna y chasqui a La Paz con este texto: "Recibido telegrama hoy. Retírese inmediatamente". El 13 de febrero, Fierro le envía otro telegrama en el que califica la rescisión de la transacción, como un nuevo agravio que "decidió la ocupación de Antofagasta inmediatamente"⁵²¹.

Mas tarde, Videla explicaría que él no contestó a la nota del Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia de 12 de febrero, porque habiendo pedido sus pasaportes se consideraba retirado, devolviendo la citada nota al día siguiente. En cuanto al plazo de 48 horas, lo dio para evitar al Gobierno de Bolivia, "ganar tiempo"⁵²².

En la nota de 14 de febrero, en la que Videla diera cuenta al ministro Fierro de las precisiones arriba anotadas, hay por primera vez una referencia al Perú, pero sin mencionar el Tratado de Alianza de 1873, por lo menos en los documentos que aparecen en Ahumada y Moreno. Así, Videla informaba saber que los ministros de Perú y Brasil ofrecerían su mediación, que él la aceptaría si la ofrecieran, pero a condición de que ella produjese resultados inmediatos. La única importancia que puede tener la mediación del Perú, es la de "manifestar con claridad cual es la política que el representante del Perú cree su deber adoptar en presencia de este conflicto". Agregaba, que el mismo 14 había recibido la visita del señor José Luis Quiñones, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú, quien "no sólo me ha dicho que piensa ofrecer la mediación de su Gobierno, sino que también me ha asegurado que no existe en el ánimo de éste el propósito de terciar en favor de Bolivia en su actual contienda con Chile".

3.8. LA OCUPACION DEL LITORAL BOLIVIANO

El 14 de febrero de 1879 fondean, en Antofagasta, el *Cochrane* y la *O'Higgins*. Habían zarpado de Caldera el 12. Entre ambos puertos hay aproximadamente 220 millas que, a una velocidad de 9 nudos, se recorren en 24 horas. Luego de reunirse con el *Blanco Encalada*, procedieron a la ocupación del pueblo⁵²³. El zarpe de Caldera probablemente respondió a una orden por telégrafo o por cable, desde Valparaíso, pues como se ha dicho, ambas redes en la costa norte alcanzaban, precisamente, hasta Caldera. La operación, sin embargo, no se limitó al puerto de Antofagasta, sino que alcanzó todo el litoral hasta el paralelo del grado 23, ocupándose el puerto de Mejillones con la corbeta *O'Higgins*. Así, el primer gobernador de Chile en Antofagasta, don Nicanor Zenteno, informaba el 19 de febrero, que "todo el territorio comprendido entre los paralelos 23 y 24 sur de mar a cordillera, ha sido ocupado en nombre de la República"⁵²⁴. Además, según la parte del Comandante en Jefe de las fuerzas de operaciones sobre el litoral

boliviano, Sotomayor⁵²⁵, se despachó al *Blanco Encalada* a Cobija y Tocopilla para dar protección a los chilenos residentes y vigilar el resto del litoral boliviano. Cabe anotar que, desde el primer momento, participaron en el transporte de tropas y otros implementos, los buques de la CSAV. Así, pues, sin previa declaratoria de guerra, nuevamente Chile daba un golpe de mano en otra situación, es cierto, pero con el mismo estilo de 1836. El Presidente de Bolivia Daza, sólo llegó a tener conocimiento de la ocupación, el 20 de febrero, es decir 6 días después, pero retuvo la noticia hasta el 26 del mismo mes⁵²⁶.

Comenta Mario Castro, que apenas ocupada Antofagasta, "el capitalismo británico con Thomas North a la cabeza, captura la industria del salitre y con empresas subsidiarias, controla la energía eléctrica, los transportes marítimos, agencias de aduana, bancos, etc."⁵²⁷.

Corroborando estas apreciaciones, otro comentario emitido 94 años más tarde, confirmaría la intervención europea en la guerra que comenzaba, lejos, muy lejos y de escaso interés comercial, para los Estados Unidos de Norte América. Decía que "ciudadanos británicos, franceses, italianos y holandeses - principalmente los dos primeros, estaban muy implicados en la explotación del guano y salitre, y la expropiación peruana de los intereses extranjeros resultó en la formación en Valparaíso de un grupo de británicos desposeídos, ansiosos de vengarse contra el Perú"⁵²⁸. Otro estudio realizado en 1892, menciona que en Chile "la mayoría de las principales minas de salitre son de propiedad de capitalistas ingleses con sede central en Londres. El capital agregado levantado por estas corporaciones es como de US\$ 30'000,000; y que en 1886, por los puertos de Pisagua e Iquique (ex-peruanos), Tocopilla y Antofagasta (ex-bolivianos), y Taltal (chileno), se exportaron 451,000 toneladas, de las que el 86% fueron al Reino Unido. El valor de esa exportación fue de US\$18'000,000, de los que el 91% también fue al Reino Unido"⁵²⁹.

3.9. EL PRETEXTO SOCIAL DE LA OCUPACION

¿Porqué se produjo la ocupación del litoral boliviano el 14 de febrero de 1879? No pudo esperar? Las repuestas están enmarcadas mas que nada, en los campos psicológico, social y militar, que en el político. He aquí algunas de las razones.

La presión psicológica del conflicto social fue planteada tanto en las notas de Videla del 2 de julio de 1878 acerca de la pérdida de empleo de millares de obreros, y de 5 de febrero de 1879, conflicto que según Basadre "Chile parecía en esos momentos, inclinado a valerse de sus connacionales radicados en el litoral boliviano para provocar una sublevación que no era difícil"⁵³⁰.

Paz Soldán transcribe el Acta de la Sesión secreta Extraordinaria de la Cámara de Senadores de Chile, de 22 de marzo de 1879, durante la cual, el Ministro de Relaciones Exteriores explicó, entre otras cosas que:

“A su juicio, la exaltación de los chilenos residentes en el litoral, con motivo de la falta de garantías para sus personas e intereses, hicieron necesaria la inmediata ocupación del territorio comprendido entre los paralelos 23 y 24. La demora en adoptar esas medidas habría podido traer consecuencias fatales para Chile, y en vez de la ocupación tranquila llevada a cabo el 14 de febrero, habría sido necesario el derramamiento de sangre y tal vez que fuesen incendiadas y saqueadas las poblaciones de Antofagasta y Caracoles, como las autoridades bolivianas lo decían públicamente”⁵³¹.

Pero, cabe preguntarse, ¿40 ó 60 gendarmes bolivianos habrían tenido esa capacidad versus 10,000 chilenos exaltados? ó ¿los incendios y saqueos hubieran sido de chilenos contra chilenos y extranjeros? Fuenzalida comenta que en el departamento de Antofagasta habían 10,000 chilenos y sólo 40 policías⁵³². Crespo y Ordóñez mencionan que los chilenos eran 2,000 y los gendarmes bolivianos 60⁵³³. La diferencia en la población de chilenos era muy notoria, y sólo cabe aceptar que los trabajadores de la Cía. de Salitres eran 2,000, pero la población 10,000.

Chile tampoco quiere esperar, pero no para evitar que Bolivia ganase tiempo, como diría Fierro al ministro Paz Soldán el 12 de febrero, sino porque cuanto más temprano se involucrase al Perú, tanto mas y mejor, pues se encontraba “completamente desarmado en el mar, y con su ejército incompleto”, según manifestara el señor Varas en el curso de otra Sesión secreta de Senadores el 2 de abril de 1879⁵³⁴, y eso era una ventaja que no se podía conceder a un adversario respecto del cual, el Ministro de Interior, Prats, en esa misma sesión, expresase que “la guerra con el Perú sería inevitable”⁵³⁵.

3.10. UNA MENTALIDAD MEDITERRANEA

El 20 de febrero, el mismo día que Daza recibía la noticia de la ocupación, el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, don Eulojio Doria Medina, enviaba al Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, una extensa nota quejándose del accionar de Videla. En ella, Medina hacía un recuento de toda la situación, calificando, por primera vez, como *ultimatum*, al plazo de 48 horas. Declaraba, también:

“... que ni Bolivia ni su Gobierno consentirían jamás en el triunfo de la política absorbente y perturbadora que se atribuye al Gobierno de VE., por el hecho de hacer surgir una cuestión económica y de importancia subalterna, que corresponde al derecho público interno, la gravísima declaración de la ruptura de todos los tratados celebrados entre Chile y Bolivia, sin aceptar ni el de límites que, según los principios del derecho internacional, queda subsistente, aún en el estado de guerra declarada y realizada.

Ya que toco este punto, proseguía, permítame VE. manifestarle lo extraño que ha sido para mi Gobierno encontrar en los oficios del honorable señor Videla amenazas de guerra y conquista, que no se explican entre los pueblos íntimamente unidos como Chile y Bolivia, por sus relaciones comerciales i de fraternidad".

La nota llevaba, sin embargo, una frase muy reveladora, por parte de Medina, quien expresaba que "la conquista, sin el uso de la guerra, que es imposible entre dos potencias de las que una es marítima y la otra por su naturaleza geográfica estrictamente mediterránea, hasta llegaría a ser ridículo y carecería de gloria y de honor para Chile"⁵³⁶.

Esta frase indicaría que los Gobiernos de Bolivia nunca intentaron vencer ese obstáculo que lo separaba de su mar, por lo menos en ese período de su existencia como república, ni siquiera telegráficamente como se ha visto, por tierra vía Puno o Tacna. Esa mentalidad llevó al ministro Medina a calificar como mediterráneo a su país, primero ante Chile en 1879 con esta nota, que pudo permanecer inédita, pero que la conoce el mundo entero a partir de 1884, al ser publicada por Pascual Ahumada Moreno. Por eso, cabe preguntarse, ¿tuvieron los gobiernos de Pardo y Prado el presentimiento, la percepción, de que su aliado de 1873 tenía una conciencia mediterránea, pero no marítima y que, por lo tanto, todo el peso defensivo de esa alianza en el aspecto naval, recaería en el Perú? En el curso de esta reseña se han visto las repetidas admoniciones durante toda la década de 1870 acerca de la expansión territorial chilena hacia el norte, porque le era menos costosa y simple que hacia el este, rebasando el límite del Loa, llegando incluso a proponer a Bolivia trueque y apoyo a través de una Arica propia, incluso durante la guerra y después de ella, que Bolivia rechazó honesta y lealmente. Sin embargo, se ha visto, también, como a pesar de tantas admoniciones se adoptó un curso de acción que no era válido: una alianza defensiva con Bolivia. Sin embargo, por mas mentalidad mediterránea que hubiera tenido en esa época, sin abrir rutas de comunicación con el mar, ni invertir dinero en explotar sus riquezas en el Desierto de Atacama, nada hay que pueda argumentarse que en el futuro no lo hubiera hecho, de haber seguido en posesión de ese territorio.

La citada nota de Medina concluía expresando, que "la escuadra chilena puede ocupar sin ninguna resistencia las poblaciones indefensas del litoral boliviano; pero ese acto de guerra, que no importaría sino el escandaloso abuso de la fuerza, no resolvería ninguna cuestión territorial; i si Chile quisiera resolver el problema de agresión regular y decorosamente, tendría que buscar el poder que quiere combatir en el seno mismo donde reside la vida nacional. La victoria entonces sería imposible". Hermoso pasaje literario, pero fuera de la realidad. En efecto, los meses que siguieron demostrarían cuan equivocada era esa concepción. Para vencer a Bolivia,

Chile no tuvo necesidad de tramontar los Andes e ir al seno mismo de la vida nacional. Le bastaba conquistar su flanco marítimo, y el del Perú, para hacer la victoria posible. La frase del Canciller Medina, de que no se explica las amenazas de guerra entre dos pueblos íntimamente unidos como Chile y Bolivia por sus relaciones comerciales, tampoco reflejaban la realidad. Las cifras del comercio exterior y los Tratados de 1866 y 1874, lo demuestran.

Mucho se ha escrito acerca de que la opinión pública del Perú, en este período, era como un péndulo que oscilaba entre el agradecimiento y el odio. Los artículos que reproduce Ahumada y Moreno de los periódicos peruanos hasta el 14 de febrero de 1879, aunque pocos, no revelan esos puntos de vista. *La Opinión Nacional*, en su edición del 14 de febrero, el día mismo de la ocupación de Antofagasta, decía: "Bolivia en la necesidad de buscar, tal vez fuera de su territorio, elementos de guerra, puede poner en peligro nuestra neutralidad y envolvernos en compromisos de graves consecuencias", e interpretando "fielmente el sentimiento público que produce en el Perú"⁵³⁷ condenaba por igual, las medidas violentas que Chile o Bolivia pudieran tomar.

A los pocos días, el 22 de febrero, la colonia extranjera de Antofagasta se reunía y firmaba una Manifestación de felicitación al Gobierno de Chile, "sin romper la neutralidad que le correspondía en esta encrucijada"⁵³⁸, encargando su entrega al Gobernador del Litoral del Norte, a una comisión integrada por Jorge Hicks (el gerente, inglés, de la Cía. de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta), E.W. Foster, Emilio Puyó y Julián G. Alegre.

3.11. LAS RELACIONES DEL PERU EN EL PACIFICO SUR

3.11.1. Con Bolivia y los tardíos buenos oficios

Se ha visto como el Canciller García y García, a fines de 1876, consideraba importante aprovechar del anunciado tránsito del Presidente Daza por el territorio peruano, para superar algunas dificultades, entre ellas, las comerciales. En efecto, el nuevo Tratado de Comercio y Aduanas fue suscrito el 28 de octubre de 1878. Sin embargo, el Gobierno de Bolivia planteó nuevas objeciones que más parecían orientadas a buscar un rompimiento, que a consolidar la paz. Anteriormente se ha visto que el ministro García y García, durante la sesión de Consejo de Ministros del 2 de noviembre de 1876, había opinado que el Tratado de Comercio con Bolivia terminó por influencia de Chile, así no habría sido tampoco raro que influyese en estas negociaciones de renovación. El Gobierno del Perú, sin embargo, deseoso de conciliar los intereses de ambos países, aceptó las modificaciones propuestas, de tal manera que el tratado quedó definitivamente concluido, aprobado y ratificado el 29 de enero de 1879⁵³⁹.

Por las Actas de las sesiones del Consejo de Ministros, se habrá podido apreciar la preocupación con que el Perú seguía el curso de las relaciones entre Chile y Bolivia, al punto de precisar, en abril de 1877 que, de seguir complicándose, ello implicaría un peligro inminente para el Perú no sólo como aliado de Bolivia, sino también por el objetivo chileno de expansión territorial mas al norte del Loa, peligro que llevó al Presidente Prado a afirmar que se haría cualquier sacrificio para adquirir blindados.

A pesar de la decisión del Gobierno de Bolivia en febrero de 1878, de imponer el tantas veces citado gravamen al salitre que se exportase por Antofagasta, en la obra de Luna no se registra acta alguna durante 1878 que tratase de las consecuencias de ese impuesto en las relaciones entre Chile y Bolivia ni, por supuesto, para la Alianza. Obviamente, resultaría incomprensible que en ese lapso el tema no hubiese sido discutido a nivel ministerial, hecho que con toda seguridad debió ocurrir. Que no existan actas, empero, podría atribuirse a su extravío. Lo cierto del caso, es que ningún historiador de la época las cita.

Quando se trató del pretendido tránsito de Daza por el Perú, a fines de 1876, el Consejo de Ministros vio la conveniencia de que la comisión peruana estuviera presidida por don A.V. de la Torre, quien había sido representante diplomático del Perú en La Paz. Por otro lado, entre abril de 1877, cuando el Consejo de Ministros decide observar la tendencia de las relaciones entre Chile y Bolivia para determinar si implican peligro para el Perú, y enero de 1879 en que se acredita un nuevo representante diplomático en La Paz, parece haber ocurrido un vacío diplomático peruano en esa República del Altiplano, pues no a otra cosa induce pensar la expresión del ministro Yrigoyen en el Manifiesto que el Gobierno del Perú dirige a los Estados Amigos con motivo de la guerra que le declaró Chile, fechado 1º de mayo de 1879⁵⁴⁰. En él, Yrigoyen expresaba que sólo desde el 2 de enero de este año, es que en la Cancillería del Perú "se llegó a conocer los primeros síntomas de mala inteligencia entre Chile y Bolivia". Surge, pues, la pregunta ¿porqué y cómo es que sólo el 2 de enero de 1879, esto es, casi un año después, el Perú aprecia una desinteligencia iniciada en febrero de 1878? No la apreció antes por el vacío diplomático referido, pues recién en enero de 1879 se acredita ante el Gobierno de Bolivia a un nuevo representante en la persona de don José Luis Quiñones, quien llega a La Paz, cuando ya había surgido el conflicto boliviano-chileno. Es decir, la Legación peruana no había estado provista oportunamente. El representante anterior había sido don Bruno Bueno, propuesto y aceptado en la sesión de Gabinete del 2 de octubre de 1877, en reemplazo del renunciante don Miguel San Román. Como en esa sesión el Canciller García y García expusiera la necesidad de reciprocidad en las relaciones diplomá-

ticas con Bolivia, a Bueno se le dio la categoría de Ministro Plenipotenciario⁵⁴¹. El nombramiento de Bueno ocurrió en octubre de 1877 y el de Quiñones en enero de 1879, no pudiéndose precisar por cuanto tiempo desempeñó Bueno sus funciones, pero se podría estimar que no estuvo presente todo el período que duraron las negociaciones de Videla en el transcurso de 1878, pues con toda seguridad habría informado de ello al Gobierno del Perú, sin tener que enterarse su Canciller, en enero de 1879, por el Diario Oficial del Gobierno de Bolivia, del estado a que habían llegado.

Consigna Basadre, que en una nota de Quiñones al ministro Yrigoyen de fecha 12 de febrero, le decía que “el tratado secreto no figuraba en el archivo de la legación peruana en La Paz, cuyo desorden era grande y algunos empleados creían por ello que no existía... A Quiñones no se le había dicho nada acerca de dicho pacto”⁵⁴². Lo primero, podría comprenderse, pues revelaba la previsión de no dejar un documento tan importante librado a la posibilidad de su desaparición o entrega a personas no autorizadas para su lectura o copia, mientras no hubiese un Ministro acreditado. Lo segundo, sería, en cambio, muy censurable, y difícil de admitir, pero no imposible.

Todo parece indicar que 1877 no fue un año muy espinoso en las relaciones entre Chile y Bolivia y, quizás por ello, también Chile recién designa como Encargado de Negocios en La Paz, a don Pedro Nolasco Videla, después que Bolivia promulgara, en febrero de 1878, la ley del impuesto al salitre.

El vacío diplomático a que se ha hecho referencia lo comenta Basadre, cuando se refiere a un contacto que hace Méndez con la legación del Perú en Bolivia, a fines de 1878 y comienzos de 1879, en el cual se evidencia que sólo había un Secretario, don Blanco Ascuona⁵⁴³.

En cuanto a como es que la Cancillería conoce de los primeros síntomas de aquella mala inteligencia, la respuesta se encuentra en la nota que el 2 de enero de 1879 remite, el Ministro Yrigoyen, a las Legaciones de Chile y de Bolivia, que en parte expresaba:

“En el suplemento al número 183 de *La Democracia*, periódico de La Paz, que recibí ayer, he leído varias comunicaciones oficiales cambiadas entre el Encargado de Negocios de Chile en Bolivia y el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, y aquel mismo funcionario y su Gobierno referentes al cumplimiento de una ley dictada por el Congreso boliviano... gravando con 10 centavos cada quintal de salitre que se exporte por Antofagasta”⁵⁴⁴.

El periódico citado, Diario Oficial de Bolivia, quizá fue enviado a Lima por el Secretario Ascuona de la Legación, pero quien seguramente no tenía

capacidad, autoridad, ni instrucciones para hacer el seguimiento de la situación, a partir de febrero de 1878, o por cualquier otra persona. Pero aparte de ésto, no pudo enterarse por el conducto del ministro boliviano en Lima?

En vista, pues, de las evidentes posiciones antagónicas que hacían temer al Gobierno del Perú, sobreviniera alguna alteración en las relaciones amistosas de Chile y Bolivia, y en previsión de tal eventualidad, es que Yrigoyen expresaba en aquella nota, "que no debía jamás el Perú permanecer indiferente ante todo lo que pueda afectar la buena armonía y la paz", y que por encargo del Presidente les recomendaba prestasen a este asunto "atención muy esmerada, obteniendo toda información al respecto, haciendo uso del cable si es importante y urgente".

Yrigoyen concluía su nota, señalando que él estaba encargado por el Presidente a que "autorize a VS. para el caso que se presentase algún peligro inminente que amenaze la paz... interponga en el acto los buenos oficios del Perú, procurando al mismo tiempo obtener, en una forma amistosa, la suspensión de cualquier acto o medida de ese Gobierno que tendiera a agravar la cuestión y hacer difícil una solución pacífica".

De esta comunicación se puede establecer que el Gobierno peruano:

1. No hizo, durante 1878, el seguimiento diplomático de la situación derivada de la ley boliviana de febrero de 1878, es decir, permaneció indiferente, en contraposición con el acuerdo de 2 abril de 1877;
2. Se entera de la mala inteligencia entre Chile y Bolivia, por el Diario Oficial de Bolivia, recibido en la Cancillería de Lima el 1º de enero de 1879;
3. Recomienda, recién el 2 de enero de 1879, al representante diplomático del Perú en Bolivia, obtener la mayor información posible y para dar fluidez a las decisiones e intercambio de información, lo insta a usar el cable y telégrafo;
4. A falta de representante diplomático, acredita al Dr. don José Luis Quiñones, quien sólo presentaría sus credenciales el 29 de enero de 1879 en La Paz⁵⁴⁵;
5. Instruye a dicho representante para que, si en su concepto hubiera peligro inminente de amenaza a la paz, interponga los buenos oficios del Perú ante el Gobierno de Bolivia, acción que no ejercitó sino pocos días antes de la ocupación del litoral boliviano por Chile, es decir, tardíamente, e
6. Instruye a dicho representante a que en forma amistosa, induzca al Gobierno de Bolivia a no agravar la cuestión, al punto de dificultar la solución.

El 4 de febrero, el ministro Yrigoyen reitera a Quiñones sus instrucciones del 2 de enero, recordándole una carta semi-oficial en la que le recomendaba procurase insinuar a Bolivia en forma confidencial, sometiese a un arbitraje tan grave asunto, suspendiendo durante ese período, la aplicación del impuesto. Insistía Yrigoyen en que esperaba cumpliera con esta segunda parte de sus instrucciones, confiando a su vez, que Daza "se decida a dar esa solución tan legal y justa a un desacuerdo que podía ocasionar serias perturbaciones entre ambos países, i que el Perú no puede mirar con indiferencia por hallarse tan íntimamente ligado con las dos repúblicas"⁵⁴⁶.

Esta nota de Yrigoyen, se cruzó con la de Quiñones del 5 de febrero, en la cual éste daba cuenta acerca de como había encontrado la situación. Así, Quiñones comentaba que el representante chileno Videla, "había explicado satisfactoriamente" al Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, la presencia en Antofagasta del *Blanco Encalada*, y aun cuando en esos días se publicasen noticias alarmantes acerca del envío de la corbeta *O'Higgins* con tropas a Antofagasta, él creía con fundamento, que "desaparecería todo conflicto con el giro que acaba de dar este Gobierno a la cuestión con la Cía. anónima Salitrera de Antofagasta, rescindiendo el contrato y trayendo la cuestión al terreno privado o particular que parece le corresponde"⁵⁴⁷.

Quizás por el corto tiempo en funciones, o porque no estuvo bien informado en Lima sobre las verdaderas relaciones entre Chile y Bolivia, o por ambas circunstancias, es evidente que esa primera evaluación, no estuvo acertada. En efecto, la explicación sobre el blindado no había satisfecho al Gobierno de Bolivia y, al de Chile, a mas de no satisfacerle la rescisión del contrato el 1º de febrero, le sirvió para acumular mas pretextos: ley del impuesto, rescisión del contrato, potenciales conflictos sociales, embargo de los bienes de la Cía., reivindicación de las salitreras, remate de sus bienes.

El 6 de febrero, el ministro Quiñones, después de mas de un mes, acusaba recibo de la nota de Yrigoyen del 2 de enero, es decir, que recién tomaba conocimiento de la política que debía observar en el grave asunto entre Chile y Bolivia, lo cual indicaría que cuando salió de Lima, tampoco fue enterado de esa política. A este efecto, Quiñones informaba que estaba dando los pasos a fin de que el Gobierno de Bolivia aceptase la mediación que se le ofrecería⁵⁴⁸. A pesar de la urgencia en la toma de decisiones, todo parece indicar que el señor Quiñones no era muy proclive a la utilización del telégrafo y del cable, no obstante las reiteradas recomendaciones de Yrigoyen en ese sentido, aunque también ello pudiera deberse a un principio de seguridad en las comunicaciones, respecto al cifrado de los mensajes. Con todo, el ritmo del conflicto exigía el intercambio de información lo mas rápido que fuera posible, aun a costa, en ese momento de la seguridad de las comunicaciones, aunque cabe preguntarse, si realmente el ministro Quiñones llevó alguna clave. Los hechos indican, también, que estos medios no los usó frecuentemente el Ministro de Relaciones Exteriores, pues además de las razones antes señaladas, podría estar influyendo el costo. "Las comunicaciones de Arica-La Paz eran tan lentas, escribe Krieg, que normalmente eran sobrepasadas por los hechos... El Secretario Everts de Estados Unidos no alentaba el uso del cable excepto en emergencias. Un mensaje de Arica a Washington costaba 166 dólares"⁵⁴⁹. Indudablemen-

te, de Arica al Callao sería mas económico, pero para la época y dada la estrechez presupuestal, no habría la partida y además no dejaba de ser caro, pero cualquier sacrificio para acelerar las decisiones era justificado e indicado.

El 12 de febrero, el Canciller Yrigoyen informaba a Quiñones, que el 11 había recibido un telegrama, sin citar la fuente, acerca del corte de relaciones de Chile con Bolivia, el retiro de Videla, la rescisión del contrato, y la seguridad del embarque de tropas chilenas en Caldera con destino a Antofagasta. En vista de ello, Yrigoyen le transmitía la impresión del Gobierno del Perú por estas noticias, pues por el contrario esperaban una conciliación a partir de la suspensión del impuesto conforme se aseguró se haría, mientras se sentaban las bases para un arreglo amistoso con Chile. Sin embargo, todo se había complicado y agravado. Parece, pues, que hasta el 12, el Canciller no había recibido información de Quiñones, pues en la nota de esa fecha le escribía "que en tanto da cuenta de las instrucciones sobre buenos oficios, no omita paso alguno amistoso que pueda conducir al restablecimiento de las buenas relaciones entre ambas repúblicas". Además, le comentaba que el Presidente Prado creía que aún era posible llegar a un arreglo, fuese por el arbitraje, o por mediación de un país amigo⁵⁵⁰.

En el *Manifiesto* del ministro Yrigoyen, a que antes se ha aludido, éste reseña que en Lima tuvo varias conferencias con el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia, doctor don Zoilo Flores, a quien se le recomendó la conveniencia de suspender la ejecución del impuesto tantas veces referido, y el sometimiento al arbitraje. Con esta actitud, expresaba Yrigoyen, el Gobierno de Prado demostraba "el vivo interés con que el Perú trató de evitar el conflicto"⁵⁵¹, aunque parece que estas conferencias no tuvieron efecto durante 1878.

Por otro lado, en los primeros días de febrero de 1879, el Gobierno de Bolivia acreditó al Ministro de Estado, doctor don Serapio Reyes Ortiz, como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno del Perú en misión especial, para pedir al Perú el cumplimiento del Tratado de 1873⁵⁵². Como se ha visto, el ministro Videla había informado a su Gobierno acerca de este viaje. Reyes Ortiz, efectivamente, llegó a Lima el 19 de febrero por la vía de Arequipa-Mollendo, de cuyo paso por la ciudad del Misti daba cuenta a su Gobierno, el 13 de febrero, el Cónsul de Chile en Arequipa⁵⁵³.

El 13 de febrero, desde La Paz, Quiñones remitía al ministro Yrigoyen, una extensa nota reservada⁵⁵⁴, acerca de la situación, que se puede resumir como sigue:

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

3.11.1.1. Situación en Bolivia

- a. Crisis ministerial el 10 de febrero por renuncia del ex-Canciller M. Lanza, asumiendo el cargo don Serapio Reyes Ortiz. Se incorpora al Gabinete, don Julio Méndez, con ideas coincidentes con las tendencias del Ejecutivo. Se decía que Lanza no había actuado con energía en las tratativas con Chile.
- b. El Canciller Reyes Ortiz viaja a Lima en misión especial, desde donde pasará al litoral boliviano, con el objeto de reivindicar las salitreras, expulsando a la Cía. que las explota.
- c. El ministro Reyes Ortiz esta autorizado para organizar las fuerzas que le sean necesarias, tanto para lo dicho cuanto para rechazar cualquier agresión por parte del Gobierno de Chile.

3.11.1.2. Relaciones Chile - Bolivia

- a. A la primera reclamación de Chile, Bolivia insinuó el arbitraje.
- b. Cuando el ministro Lanza comunicó a Videla la rescisión del contrato le reiteró, sin autorización y en contra de la opinión del Gabinete, que el camino al arbitraje seguía expedito en el caso de surgir algún nuevo reclamo.
- c. El 8 de febrero, al acusar recibo Videla de la nota que comunicaba la rescisión del contrato, expresó que no discutiría las razones para ello sino, mas bien, que exigía una respuesta en el término de 48 horas, respecto a si la cuestión sería sometida al arbitraje, propuesto ya dos veces por Bolivia y aceptada por Chile.
- d. El 12 de febrero, Videla, al no recibir contestación, consideró que la respuesta sobre el arbitraje era negativa, pidió sus pasaportes, expresando que "las relaciones se retrotraerían a las de antes del tratado de 1866", que no contemplaba el arbitraje, a diferencia del de 1874.
- e. La respuesta del Canciller interino, Medina, el mismo 12, se cruzó en el camino con la nota de Videla, pero según Medina, eso ya no tenía importancia desde el momento que la respuesta boliviana especificaba "que no se discute la cuestión, mientras no desaparezca la presencia hostil del *Blanco Encalada* en las aguas de Antofagasta", todo lo cual se agrava por las noticias de aprestos militares en Chile. La nota de Medina fue devuelta sin respuesta, por Videla.

3.11.1.3. La participación del Perú

- a. Quiñones había tenido íntimo contacto con el Presidente Daza y el Gabinete, en particular con Méndez. El Ministro interino de Relaciones Exteriores, Eulogio Doria Medina, le había mostrado toda la correspondencia intercambiada con Chile.
- b. Debido a los sucesos del 12, Quiñones comprendió que había llegado el momento de cumplir las instrucciones, "ofreciendo inmediatamente los buenos oficios del Perú" a Bolivia.
- c. El 13, ante el Canciller, interpuso los buenos oficios y mediación del Perú.
- d. El Canciller Medina, aparte de agradecer ese acto, expresó: que se reservaba la aceptación o no, "hasta después de la llegada del próximo correo del exterior vía Tacna", agregando que quizás sería lo último porque: 1) estaba informado que Chile se había apoderado de Antofagasta... haciendo inoficiosa la mediación;

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

- 2) estaba a la espera del resultado de la misión especial de Reyes Ortiz al Perú;
3) el Ejecutivo estaba resuelto a no cejar en su línea de conducta.
- e. También se ofrecieron los buenos oficios a Videla, en los mismos términos, quien expresó que “estaba dispuesto y que estimaba y agradecía mas la mediación que le acababa de ofrecer, porque circulaba el rumor, aceptable para el vulgo, de que el Perú terciaba en la cuestión a favor de Bolivia, y de que aun había mandado dos buques de guerra a Antofagasta, para oponerse a los procedimientos hostiles de las fuerzas navales de su Gobierno; hostilidades que no podían tener lugar, porque estando a sus órdenes el blindado *Blanco Encalada* había dado orden a su comandante para que se mantuviera en la actitud mas pacífica, a pesar de saber que las autoridades de Antofagasta cometían todo género de depredaciones contra la Compañía de Salitres y colonia chilena”.
- f. Para Videla, la mediación debía tener resultado inmediato, porque no podía responder de alguna medida violenta que hubiese adoptado su Gobierno en vista de cualquier conflicto que pudiera haber surgido en Antofagasta.

Respecto a lo consignado en el párrafo (e) sobre la participación del Perú como expresiones de Videla, ello revela una falta de coherencia con lo dicho por él mismo en su nota al Canciller Fierro, del 14 de febrero, en la que informaba que Quiñones le había manifestado que el Perú no tomaría partido por Bolivia. El blindado nunca estuvo a órdenes de Videla.

Pero también cabe hacer notar lo dicho en (a), situación en Bolivia, sobre el ministro Méndez, en cuanto a su coincidencia con Daza. En efecto, Basadre comenta que durante el proceso seguido con posterioridad contra Daza, Méndez habría expresado que “ante sus incitaciones para que se conjurase el peligro de una guerra en Consejo de Gabinete, Daza le manifestó: “Señor Méndez, mis ministros han llevado esta cuestión con Chile conforme a mi beneplácito: Usted no conoce los antecedentes y se angustia en vano: tenemos un tratado de alianza secreto con el Perú: Léalo y tranquilícese”⁵⁵⁵. Esto evidencia una contradicción con lo informado por Quiñones, o bien una del propio Méndez en el proceso citado. Méndez, había escrito en periódicos de Lima, numerosos artículos en contra de la expansión territorial de Chile, y por eso Videla en su informe sobre el cambio de ministros en Bolivia, calificó a Méndez como antichileno.

El 14 de febrero se produce la ocupación de Antofagasta y, claro esta, nadie en La Paz podía saberlo, y por ello Quiñones informaba a Yrigoyen el 15, vía Puno, que seguía dando los pasos necesarios para que se aceptara la mediación y aun cuando se había avanzado bastante, los eventos se desarrollaron tan rápido, al punto que en esta fecha las relaciones entre ambos países quedaron rotas, al recibir Videla sus pasaportes. No obstante, decía Quiñones, reiteró al ministro Medina la mediación del Perú, quien la agradeció, ofreciendo dar cuenta al Presidente Daza y al Gabinete, pero que la respuesta sólo la daría luego de la llegada del correo exterior vía Tacna⁵⁵⁶.

El 19 de febrero, a iniciativa de Quiñones, el ministro Medina convenía en celebrar una conferencia el 22, para acordar los medios de hacer efectiva la mediación, acto que no llegó a realizarse, en primer término porque el representante chileno ya había cortado las relaciones, aunque recién saldría de La Paz, el 23; y, en segundo lugar, porque el 22 ya Daza sabía de la ocupación del litoral por las fuerzas de Chile, el 14 de febrero⁵⁵⁷.

No obstante del anuncio del Presidente Daza al país, el 26 de febrero, acerca de la ocupación de Antofagasta, el ministro Quiñones continuó haciendo esfuerzos para lograr una solución amistosa, al punto que el 28 de febrero informaba a Yrigoyen que el día anterior había reiterado por escrito la mediación del Perú, que había sido aceptada por el Gobierno de Bolivia y que el 29 sostendría una entrevista con el ministro Medina, para acordar los términos⁵⁵⁸, que efectivamente se acordaron, según acta suscrita el 5 de marzo⁵⁵⁹.

El ministro Serapio Reyes Ortiz fue recibido en Lima, el 19 de febrero de 1879, en su carácter diplomático, y lo primero que hizo fue pedir al Perú la declaratoria del *casus foederis* y el cumplimiento del Art. 4º del Tratado. El Gobierno peruano contestó que juzgaba todavía posible un avenimiento tranquilo entre Bolivia y Chile, por cuanto el Perú estaba resuelto a ofrecer su mediación amistosa, bajo la base de la desocupación del litoral boliviano y que, con ese fin, enviaría a Santiago una misión especial, quedando por consiguiente, aplazada toda discusión referente al mencionado Tratado, hasta conocer el resultado de la misión peruana a Chile⁵⁶⁰. La misión especial en referencia, era la confiada a don J.A. de Lavalle.

Resultaba así un círculo vicioso. Desde el 14 de febrero, Medina se resistía a dar una respuesta a Quiñones sobre la mediación, en espera de las noticias desde Lima por parte de Reyes Ortiz, quien su vez, tenía que esperar, por la repuesta sobre el *casus foederis*, los resultados de la misión especial del señor Lavalle. Sea como fuere, se ganó tiempo para preparar las fuerzas navales a medias, movilizar fuerzas terrestres y desplazarlas al sur, casi sin preparación adecuada. Nunca será en vano repetir lo que dijera Federico el Grande, rey de Prusia, político, administrador y guerrero: "la diplomacia sin armas, es como la música sin instrumentos". Pero el sentido de armas no es el de tener un gran arsenal, sino tener las armas adecuadas y preparadas para su empleo cuando las circunstancias lo demanden, en particular cuando ninguno de los tres países implicados tenía capacidad para producir elementos bélicos, que exigía comprarlos oportunamente. Desde 1873 se había venido jugando a la diplomacia de la paz, muy loable por cierto, para evitar la expansión territorial de Chile hacia el norte, pero sin tener fuerzas adecuadas y listas para la oportunidad en que se les llamase, no sólo individualmente por parte de Perú o de Bolivia sino, muy importante, por parte

de la Alianza. Pero, si bien, esta reseña demuestra que el Perú hizo lo posible en Bolivia, entre el 29 de enero y el 14 de febrero, para que la cuestión entre Bolivia y Chile se arreglase pacíficamente, su intervención en el país del Altiplano fue tardía. Debió empezar, a mas tardar, el 1º de febrero de 1878 pero, en esa época, el Gobierno peruano habría desatendido a su representación en ese país, pues todo induce a pensar que Bruno Bueno no estaba ya en La Paz.

3.11.2. Con Chile

Como se ha visto, el ministro Yrigoyen pasó, el 2 de enero de 1879, una nota con igual contenido, a las Legaciones del Perú en Bolivia y en Chile, país este en donde se desempeñaba como Secretario Encargado de Negocios, desde 1876, don Pedro Paz Soldán y Unanue, ilustre diplomático y literato, conocido como *Juan de Arona*, vinculado a familias de Chile. Refiere Lavalle, que en el Consejo de Ministros del 19 de febrero de 1879, se había acordado acreditar un ministro de primera clase en Chile, con el objeto de evitar que la posible ruptura entre Chile y Bolivia, ocasionara al Perú, serias complicaciones en su política externa e interna, pues hasta ese momento, sólo se tenía Secretario de Legación *ad-interim*, única especie de legación que el estado financiero del país le permitía mantener⁵⁶¹, aún cuando el Ministro de Relaciones Exteriores, en sesión de Consejo de Ministros del 27 de marzo de 1877, había recomendado la urgencia de constituir en Santiago de Chile, una Legación de primera clase⁵⁶².

Aquella comunicación generó una entrevista de Paz Soldán con el Presidente de Chile, don Aníbal Pinto, el 24 de enero del mismo año. Al dar cuenta de esa misión a Yrigoyen, en carta de la misma fecha, Paz Soldán manifestaba lo que sigue:

“Deseoso yo de dar cumplimiento a las instrucciones consignadas en la nota de US de 2 del corriente, número 1, me dirijí hoy a Valparaíso con el objeto de hablar con el Presidente mismo.

Después de dar la bienvenida a S.E., le manifesté mi deseo de saber lo que hubiera de cierto acerca de la cuestión boliviana, a que tanta gravedad atribuían unánimemente todos los diarios, escusándome al propio tiempo con el Excmo., señor Pinto, de tocarle esa cuestión, por hallarse ausente el señor Ministro del ramo correspondiente.

S.E. empezó por decirme que casi nada de lo que propiciaba la prensa a este respecto merecía crédito, y añadiendo en seguida “la cuestión es la siguiente”, me hizo la prolija historia de los Tratados celebrados con Bolivia desde hace doce años, hasta llegar al estado actual de la cuestión pendiente.

El Excmo. señor Pinto abraza la esperanza de que el Gobierno boliviano acepte el medio del arbitraje que se ha propuesto, y que él mismo, espontáneamente había también insinuado por su parte al Ministro chileno en La Paz.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Y cómo es, me permití observar, que tanto ellos como uds. siguen precipitando sus medidas, poco menos que de guerra?

- Eso es lo que me sorprende, replicó S.E. porque si el Gobierno de Bolivia persiste en sostener su decreto, no cabe la aceptación del arbitraje, y es inevitable un conflicto.

Me explicó así mismo S.E., la presencia de un blindado chileno en Antofagasta, la de otro de reserva en Caldera, y el último envío de cien hombres de tropa, que han salido de Valparaíso, como medidas precautorias para conservar el orden público en Antofagasta, de acuerdo con las autoridades de tierra, como ya se ha hecho otras veces, en que esas mismas autoridades bolivianas han solicitado la cooperación de guarniciones chilenas para reprimir desórdenes.

Toda la conversación de S.E. rodó sobre estos dos puntos: "El Gobierno de Bolivia aceptará el arbitraje; pero si persiste en su decreto, será inevitable un conflicto".

- Yo también creo que aceptará el arbitraje, le dije; y así lo he insinuado a mi Gobierno.

!Ojalá que el Perú tomara parte! sería lo mas justo, exclamó S.E.

A este deseo, tan francamente manifestado, no pude menos de contestar.

- El Perú ofrecerá sus buenos oficios, si llega el caso, y yo estoy autorizado para ello.

- Con mucho gusto, con mucho gusto, me dijo varias veces el Presidente.

- ¿Y si surge alguna emergencia grave, que obligase a Uds. a tomar una medida extrema? pregunté yo, pensando el último párrafo de la nota de US.

- No tenga Usted cuidado, contestó el Presidente, que yo le haré dar aviso de cualquier novedad que ocurra.

Con lo cual concluyó nuestra conversación, que me es grato trasmitir a US.

Sólo me resta comunicar a US que el señor Pinto espera la contestación del Gobierno boliviano a la oferta de arbitraje, para los últimos días de este mes"⁵⁶³.

Del tenor de esta carta, se puede concluir que:

1. Según el Presidente Pinto, la gravedad que los diarios de Chile atribuían a la cuestión con Bolivia, casi no era cierta. Sin embargo, es conocido el papel que esos medios de comunicación venían ejerciendo en la opinión pública chilena, como pocos días después diera cuenta Paz Soldán, y el propio Lavalle, semanas después;
2. Según el Presidente Pinto, la situación había desembocado en dos alternativas: Si Bolivia anula la ley del impuesto, Chile acepta el arbitraje; si no la anula, la guerra será inevitable;
3. El Presidente Pinto compartía la propuesta de buenos oficios del Perú, que autorizadamente se le ofrecía en ese momento, guardándose bien de mencionarle el Tratado con Bolivia de 1873;
4. El Presidente Pinto ofreció hacer conocer a Paz Soldán sobre cualquier medida extrema, en caso de una emergencia grave;
5. El Presidente Pinto confirmaba la misión de presencia naval en Antofagasta con un blindado en enero de 1879 (*Blanco Encalada*), y con el *Cochrane* en Caldera en alerta; y
6. El Presidente Pinto justificaba esa presencia, mas el envío de tropas a Antofagasta, como medidas precautorias para conservar el orden público, de acuerdo con las autoridades bolivianas en tierra, lo que se contradecía con las explicaciones

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

que el Canciller de Bolivia pidió al Encargado de Negocios de Chile, Videla, por esa presencia, pues no es aceptable que las autoridades bolivianas de tierra, desde tiempo atrás, hubieran establecido un procedimiento que vulnerase su soberanía, sin la anuencia del Gobierno de Bolivia. Además, en la revisión de la historiografía chilena y boliviana no se registra pedido alguno de participación de tropas y buques chilenos en Antofagasta, para conservar el orden público.

El 3 de enero de 1879, el Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, don Alejandro Fierro, enviaba al Ministro de Chile en Lima, don Joaquín Godoy, un conjunto de documentos sobre la disputa con Bolivia iniciada en febrero de 1878, a fin de que estuviese en "aptitud de apreciar los acontecimientos que se producen, de informar sobre ellos al Gobierno del Perú, en caso necesario, i de dar cumplimiento a las instrucciones que en lo sucesivo se le trasmitiesen"⁵⁶⁴. Pocos días después, el 20 de enero, nuevamente el ministro Fierro, remitía otra nota a Godoy, informándole que el Gobierno de Bolivia no tenía inconveniente en someter al arbitraje las cuestiones pendientes, pero que Chile antes de optar por ese camino, exigía primero se suspendieran los impuestos: Si Bolivia no accede a esta petición, entonces el Gobierno de Chile echará mano "a todos los recursos que juzgue convenientes" para proteger los derechos e intereses de chilenos y extranjeros en Antofagasta y alrededores, y ante tal eventualidad, resultaba importante conocer "la actitud que asumiría el Gobierno peruano e indagar si podría Chile contar con su neutralidad y simpatía"⁵⁶⁵, para lo cual Godoy debería conferenciar con el Presidente Prado y el Ministro de Relaciones Exteriores. Fierro y Godoy, como se ha visto, conocían de la existencia del Tratado de Alianza defensiva con Bolivia y, por supuesto, en su apreciación de la situación estratégica, consideraban que el Perú no permanecería neutral ni le extendería a Chile su simpatía. Era sólo una forma de cruzar información y desviar la atención.

El ministro Godoy, al acusar recibo el 29 de enero a la carta de 3 de ese mes al Canciller Fierro, le daba cuenta que días antes Videla lo había puesto en antecedentes, habiéndole contestado el 15 de enero, que el Gobierno peruano participaba de la idea de que no se terminase en un conflicto, recurriendo mas bien al arbitraje. Igualmente, que el Ministro Plenipotenciario de Bolivia en el Perú, don Zoilo Flores, sin cuestionar lo lícito del impuesto, compartía la idea del arbitraje, así como también la generalmente desafecta prensa limeña, a los intereses chilenos⁵⁶⁶. Pero, continuaba Godoy, si Chile y Bolivia llegaran a un rompimiento, el caso no sería extraño ni indiferente para el Gobierno del Perú. Esta opinión de Godoy, era real, y coincidente con lo expresado por el ministro Yrigoyen. Al comentar su entrevista con el Presidente Prado, decía que no le fue difícil apreciar que estaba muy enterado de la situación por parte de su legación en Bolivia, como por la prensa y otros medios. Continuaba Godoy, que después de

leerle varios párrafos de las instrucciones del Gobierno de Chile para Videla, el Presidente Prado se convenció de que Chile estaba por el arbitraje, pero sujeto a ciertas condiciones. Cabe hacer notar la afirmación de Godoy referente al conocimiento de la situación por la información procedente de la Legación del Perú en Bolivia, cuando ya se ha visto que Quiñones recién envía sus primeros informes el 5 y 6 de febrero, y Reyes Ortiz recién llega a Lima el 19 febrero, por lo que hay que dar crédito a la prensa y otros medios.

Continuando con su informe, Godoy relata ciertas confidencias de Prado, como que el árbitro podría fallar a favor de un pequeño impuesto para Bolivia (como el de la ley de 14 de febrero de 1878) en vista de la mala situación económica de ese país; pero que de acuerdo al Tratado de 1874, Bolivia carecía de la facultad de que se había investido y que "por estas consideraciones encontradas no quería yo [Prado] hallarme en la situación del árbitro que ha de fallar". Finalmente, Godoy sugería que para las miras del Gobierno de Chile, el arbitraje del Perú no era conveniente, aparte de que desde el punto de vista de competencia comercial, al Gobierno del Perú le interesaba cualquier gravamen que se impusiera a la industria salitrera.

Por otro lado, el 6 de febrero, el Presidente Pinto, ponía en autos al Ministro de Guerra, Saavedra, sobre la situación del Perú, en estos términos: "Creo muy difícil que el Perú tome cartas en nuestra contienda con Bolivia. No esta el Perú para pensar en socorrer al vecino. Su situación política muy precaria, sus finanzas en peor estado que las nuestras"⁵⁶⁷.

A los pocos días, el 12 de febrero, desde Valparaíso, el señor Paz Soldán, escribía al ministro Yrigoyen, dándole cuenta del desarrollo de su entrevista con el canciller de Chile, señor Fierro, como sigue:

"Apreciado señor y amigo:

Esta mañana recibí una esquila del Ministro Fierro, pidiéndome que viniera a este puerto, con lo que me confirmé en la necesidad y resolución de venir hoy.

El Señor Fierro me expuso y confirmó lo que ya sabía yo desde anoche.

Cuando me comunicó la resolución invariable de su Gobierno, de ocupar con sus fuerzas el litoral boliviano, le dije que creía llegado el momento de ofrecer oficialmente los buenos oficios del Perú, y que esperaba que dado este paso, se suspendiera la ocupación decretada, siquiera por algunos días.

El Ministro me contestó que con cualquier otro país que no fuera Bolivia, se apresuraría a acceder a mis deseos, pero que se habían convencido de que el Gobierno de esa República se estaba burlando de ellos, y que su último decreto rescindiendo el contrato con la Compañía de Salitres, por toda contestación a las gestiones de la Legación Chilena en La Paz, lo estimaba este Gobierno como una burla y un bofetón.

Que Bolivia quería ganar tiempo; que los chilenos del litoral estaban ardiendo por sublevarse; y que por todos estos motivos no había más remedio que proceder a la ocupación, la cual quedará consumada mañana o pasado.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

Todas mis reflexiones fueron inútiles. Observé al señor Fierro que aceptados los buenos oficios del Perú, yo le avisaría al Gobierno por el cable; que por el mismo órgano se comunicaría de Lima a La Paz, y tal vez por el intermedio del señor Zoilo Flores; y que en dos o tres días podríamos saber el efecto que ellas produjeran en esa ciudad.

Replicó el señor Fierro que Chile y su Gobierno, burlados y abofeteados por Bolivia, y retirada la Legación, tenían forzosamente, y hasta por prudencia, que proceder a la reivindicación de ese litoral.

En este momento se celebra un meeting exaltando al pueblo a la guerra, al mismo tiempo que se festeja el aniversario de Chacabuco. Hablan los oradores Isidoro Errázuriz y Máximo Lira.

El Cónsul de Bolivia en este puerto acaba de retirar su escudo⁵⁶⁸.

Para obviar la demora postal, Paz Soldán informó por cable a Yrigoyen de su entrevista con Fierro y la ocupación del territorio boliviano. Según Bulnes, fue por este telegrama que el criterio público (en Lima) se pronunció inmediata y resuelta en contra de Chile y el furor no reconoció límites al saberse la ocupación de Antofagasta⁵⁶⁹.

Refiere Lavalle, que antes de salir para Chile, había llegado a tomar con "exactitud el pulso de la opinión pública en Lima respecto a las relaciones del Perú con Chile... y adquirí la triste y desconsoladora convicción, de que, a excepción del general Prado, quizás su gabinete, y un muy diminuto número de personas ajenas a la política, todos deseaban la guerra... la guerra era el anhelo de la población; la prensa excitando a hacerla, no era mas que el eco de la opinión pública sobreexcitada y confiada en el triunfo"⁵⁷⁰. Pero esta era la prensa limeña. Semanas después, el Comandante General de Marina, daría cuenta al Director de Marina, recientemente creado, de un oficio del Prefecto de Loreto comunicándole acerca del Cabildo celebrado, durante el cual la población, esa población tan alejada del mar, estaba decidida a participar en la guerra⁵⁷¹.

Del contenido de la carta de Paz Soldán sobre su entrevista con Fierro, se puede concluir que:

1. El señor Fierro le confirmó el 12 de febrero la decisión del Gobierno de Chile de declarar roto el Tratado de 1874 y ocupar militarmente Antofagasta, haciendo zarpar a los blindados en ese mismo día, lo cual Paz Soldán ya conocía desde el 11. Cabe recordar que el Señor Videla presentó el *ultimatum* de 48 horas también el 12, que se cumplirían el 14 de febrero fecha en la cual Chile ocupó Antofagasta;
2. A esa fecha, 12 de febrero, de nada había servido que Bolivia hubiese aceptado los buenos oficios del Perú y cedido a las exigencias de Chile de suspender el gravamen a la exportación del salitre;
3. El señor Fierro desestimó irreductiblemente el ofrecimiento oficial de los buenos oficios del Perú, porque no se confiaba en la palabra del Gobierno de Bolivia, que sólo pretendía ganar tiempo, y porque los residentes chilenos en el litoral estaban a punto de sublevarse; y

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

4. Los diarios chilenos continuaban exacerbando a la opinión pública, al extremo de que, por precaución, el Cónsul de Bolivia en Valparaíso, hubo de retirar su escudo.

El 14 de febrero, el ministro Yrigoyen escribía a Paz Soldán, que se había enterado por el telegrama que envió al Presidente Prado el 12 de febrero, que el Gobierno de Chile no había aceptado los buenos oficios del Perú, lo cual lamentaba mucho frente a la esperanza que el Presidente Pinto le había dado, según lo anunciara en su nota del 24 de enero⁵⁷². Yrigoyen comentaba que por ese mismo telegrama se habían informado del embarque de fuerzas en Caldera, con el objeto de ocupar el litoral hasta el grado 23, hecho que consideraba sumamente grave, pero hasta tanto se recibiera su informe escrito, le recomendaba que si, a su juicio y con el conocimiento de los hechos, “no se comprometiese la dignidad y decoro del Perú, haciendo alguna insinuación referente a la aceptación de nuestros buenos oficios i aun de una mediación en forma, puede VS proceder a verificarlo, avisándome el resultado por el cable en caso de ser favorable”. Yrigoyen, continuaba manifestando que a esta fecha 14, aún no recibía de la Legación en Bolivia, informes respecto a las instrucciones que se le habían dirigido al mismo tiempo que a Paz Soldán, sobre la interposición de los buenos oficios del Perú, debiéndose recordar que Quiñones envía su informe al respecto por correo el 13, y no por telégrafo, como hubiera sido apropiado, dada la importancia y urgencia del caso. Si Bolivia acepta los buenos oficios, decía Yrigoyen, se lo comunicaría a Paz Soldán por cable, usando la noticia siempre que pueda “influir en modificar las ideas i propósitos de ese Gobierno y conducimos al fin que nos proponemos -de evitar una guerra escandalosa- entre dos repúblicas tan íntimamente unidas entre sí y con el Perú”.

Por su parte, desde Viña del Mar, el mismo 14, Paz Soldán escribía a Lima dando cuenta de su segunda entrevista con el ministro Fierro, que se desarrolló como sigue:

“Cuando llegué a la conferencia solicitada por el Señor Fierro, se hallaba, tal vez en Consejo, con el Presidente; y sólo vino al cabo de mucho rato, que se me mandó anunciar.

Entro en estos pormenores, a fin de que conste que el Señor Ministro no fue tomado por sorpresa; y que pudo consultar con S.E. y quizá con todo el Gabinete, la propuesta de buenos oficios que ya esperaban de mi en ese momento.

Así no tendrá disculpa el Gobierno de Chile, ni ante propios ni ante extraños, si la precipitada medida de ocupar militarmente el litoral boliviano hasta el grado 23, le trae algún descalabro, ó graves complicaciones, como es de muy temerse.

Nada costaba tentar el medio conciliario de los buenos oficios, sobre todo los del Perú, que para Bolivia habrían sido muy atendibles. Si no se llegaba a una resolución pacífica, siempre se ganaba tiempo, y había lugar de aplicar con alguna

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

justificación, el mismo procedimiento de la fuerza, prematuro hoy, y que ha disgustado a las personas sensatas, y aun al Cuerpo Diplomático de aquí.

El Señor Fierro se negó a aceptar los buenos oficios del Perú, con invariable aunque cortés firmeza, sin que esta decayera un solo instante, ni en vista de la seguridad que le di yo de proceder con rapidez, ni de los temores que con toda sagacidad le manifesté, por los resultados que iba a dar a Chile.

Se conocía que la resolución del Gobierno era inflexible, aunque repentina.

Las causas que, como ola poderosa lo han empujado hasta este extremo, han sido "los valiosos intereses particulares" amenazados con la violenta rescisión por parte de Bolivia del contrato que tenía con la Compañía salitrera, y "las exigencias de la opinión pública", que a todo trance querían un ensanche, después del pacto argentino, que se ha considerado humillante.

Desde que se inició la cuestión, el Gobierno ha dado por hecho que lo que el de Bolivia deseaba, era proporcionarse fondos, buena ó malamente.

De aquí el furor que produjo la orden de embargo y remate, comunicada a Antofagasta; y quizá la ocupación del litoral no tenga, por lo pronto, mas objeto que custodiar las propiedades chilenas e impedir su saqueo, que es lo que constantemente ha aparentado temer este Gobierno.

No vaciló el Señor Fierro en decirme que con cualquiera otro país que no fuera Bolivia, aceptaría los buenos oficios del Perú; pero que de ese Gobierno no se podía esperar nada; que sólo trataba de ganar tiempo y de hacer efectivos sus deseos de entrar en posesión de los fondos; y que la decretada rescisión del contrato la estimaba el Gobierno de Chile con una burla y como un bofetón, que no le dejaban otro arbitrio, que la ocupación del litoral.

De mi entrevista con el Señor Ministro, tuve el honor de dar cuenta US el mismo día, desde Valparaíso, en una carta de última hora.

Puesta en el Correo mi carta, hice a US el siguiente despacho por el cable:

"Chile juzga inaceptables buenos oficios, en vista actitud Bolivia. Ocupa hasta grado 23".

Mientras tanto, el público y la prensa están ebrios de orgullo y satisfacción. *El Mercurio* llama ya "la primera victoria", en un pomposo editorial, al mero envío de fuerzas a Antofagasta.

Si la mente del Gobierno guarda conformidad con los rumores públicos, creeré de mi deber llamar la atención de US seriamente sobre esta ocupación, harto alarmante en si misma...

Se dice, aun en los buenos círculos, que no se va a la guerra sino a la conquista; que esos dos grados geográficos van a servir para echar toda la población de desecho, con la que la policía no sabe ya que hacer aquí. Por descontado, confían también en que reportarán grandes beneficios, estableciendo aduanas e impuestos.

El Gobierno riñe, al propio tiempo, la gran batalla eleccionaria. Dios guarde a US.P. Paz Soldán y Unanue"⁵⁷³.

También, desde Viña del Mar, en el mismo 14 de febrero, Paz Soldán, escribía otras notas, entre las cuales se lee:

"Entre aquellos valiosos intereses salitreros figuraban, nada menos que, las acciones del Señor Ministro de la Guerra.

También debe atribuirse alguna parte de la presión ejercida en el Gobierno, a sordos trabajos de la Casa de Gibbs, la mas comprometida en el asunto"⁵⁷⁴.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El 20 de febrero, el Canciller del Perú, enviaba una nota al ministro chileno Godoy, inquiriendo sobre los motivos del desembarco de las tropas chilenas en el territorio boliviano, asunto que era ya del dominio público, agregando que “el Perú no puede mirar con indiferencia hechos de esa gravedad y trascendencia, tanto por la importancia que en si mismo tienen, cuanto porque pueden afectar sus intereses, que se hallan íntimamente ligados con los de Chile y Bolivia”⁵⁷⁵. Esta expresión, “el Perú no puede mirar con indiferencia”, venía repitiéndose a Chile desde 1872, pero era como música sin instrumentos.

El 21 de febrero salían de Chile dos comunicaciones para Lima. Una de ellas era de Paz Soldán al Ministro de Relaciones Exteriores, que decía.

“Sigue la alarma respecto a la actitud del Perú en la cuestión de Bolivia...

Sé también que a pesar de estas alarmas, hay personas que dicen por lo bajo, que el término de esta expedición será Iquique.

La balandronada no puede ser mas pueril; pero como muchas veces un primero y fácil triunfo (la toma de Antofagasta) despierta hasta los adormecidos instintos rapaces de algunos países, conviene estar alerta.

Sin duda los chilenos que se creyeron obligados a intervenir en el Perú para la expulsión de Santa Cruz, temen ahora las represalias de nuestro país, en la invasión del territorio boliviano hecha por ellos.

Los rumores respecto al Perú, de que he tenido el honor de hablar a US, al principio de esta nota, se acentúan hoy con verdadera gravedad.

Unánimemente convienen todos, en que hay un parte del Señor Godoy, que termina diciéndole a su Gobierno que redoble sus aprestos bélicos.

Completamente ignorante de lo que esta pasando en el Perú en estos momentos, observo una conducta ambigua que pueda convenir a cualquier situación que resulte”⁵⁷⁶.

Como se puede apreciar de esta nota, la acción psicológica sobre la población, iba ajustando cada vez mas sus tuercas, acondicionando a la población para una guerra contra el Perú que, como se ha visto, se decía sería inevitable, desde el primer momento, esto es, desde el 14 de febrero de 1879, pero la narración histórica de los hechos, indica que ella estuvo concebida desde muchos años antes.

La otra comunicación era del propio Presidente Pinto al Ministro Godoy, que decía:

“Al Perú le correspondía en el conflicto una misión elevada y noble... propendiendo a una solución que restablezca las buenas relaciones con Bolivia... No nos hemos apoderado del litoral como filibusteros... creo que una vez establecidos en el litoral, nos será imposible abandonarlo... la cesión que de ese territorio hicimos a Bolivia, nunca fue aprobada por la opinión de este país... la única solución posible sería un arreglo por el que nosotros quedásemos dueños de ese territorio en compensación de alguna suma de dinero”⁵⁷⁷.

En esta nota, se reconoce la “magnanimidad” de los Presidentes Pérez y Errázuriz, que él Pinto, luego de tres años también de “magnanimidad”,



JOSE ANTONIO DE LAVALLE

Enviado en misión a Chile en 1879, para mediar en el conflicto chileno-boliviano y evitar una situación de guerra. Llevó una misión imposible. (Reproducida de: *Diccionario Histórico y Biográfico del Perú*, T. V, por Carlos Milla Batres).

se había decidido a terminar con la cesión territorial. Este proceder de Pinto, de hombre decidido a reivindicar territorio, contrasta con la opinión que de él expresa Fuenzalida, sobre su conducta antes de la ocupación: "El Presidente Pinto se opuso, temiendo que esta resolución desencadenara la guerra. La crisis interna en el país amenazó por tomar un giro que fatalmente debía conducir a la dimisión de Pinto, pues la opinión pública chilena no estaba dispuesta a seguir tolerando nuevas provocaciones. El gobernante se inclinó ante la voluntad nacional y, ardiendo de ira y arrojando su pacifismo, aceptó dar un paso que estimaba una gran imprudencia y para el cual el país no estaba preparado"⁵⁷⁸. Los hechos demuestran que si estaba preparado.

Pero ya que de presidentes se habla, la opinión que se expresara sobre Prado en la Sesión Secreta de la Cámara de Senadores de Chile, del 24 de marzo, tampoco lo favorecía: "El Presidente del Perú quiere la paz con Chile, y así lo ha manifestado al señor Godoy verbalmente, pero creemos que careciendo de la energía para dominar las pasiones de la multitud y de los círculos políticos, puede ser arrastrado a la guerra"⁵⁷⁹. Como se ve, los dos Presidentes carecían de energía, de donde se deduciría que ambos fueron a la guerra, por el factor psicológico que ciertamente ellos no manejaban, sino los medios de comunicación social y otros políticos, pues ambos Presidentes en el fondo no eran auténticamente líderes. ¿Será posible admitir esto?

El 23 de febrero, el ministro Godoy daba respuesta a la nota del 20 del Canciller Yrigoyen, en los términos siguientes:

"Mi Gobierno no tardará en dirigirse a los de las Naciones amigas dándoles cuenta, por medio de una exposición detallada, del rompimiento de sus relaciones amistosas con Bolivia. En esa exposición que llegará a manos de V.E. no después que a otra alguna Cancillería, verá V.E. amplia e incontrovertiblemente demostrados los motivos y fundamentos de los sucesos cuyo conocimiento oficial, es deseable para su Gobierno"⁵⁸⁰.

Pero como quiera que la prensa de Lima había publicado una síntesis de la nota de Yrigoyen del 20 antes mencionada, el ministro Godoy se quejaba de ello y sugería una investigación para descubrir al funcionario infidente. A la nota de Godoy del 23, el Canciller Yrigoyen contestaba que, lamentaba la difusión periodística habiéndose dispuesto la respectiva investigación, pero que a su vez se sirviera hacer lo mismo en esa Legación, "a fin de asegurar en cuanto sea posible, la reserva necesaria en nuestra correspondencia"⁵⁸¹.

Lavalle, pues, no pudo conocer la respuesta de Godoy porque había salido el 22 de febrero rumbo a Chile. El documento al cual se refería Godoy, era el *Manifiesto del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile a las Naciones Amigas* sobre los motivos para romper con Bolivia, su fecha 18 de febrero

de 1879, que fuera entregado, según notas de remisión de 11 de marzo, al representante del Perú en Chile, y sólo sería recibido en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, en la segunda quincena de marzo⁵⁸². He aquí, algunas de las expresiones contenidas en dicho *Manifiesto*:

“El 12 del presente mes S.E. el Presidente de la República ordenó que fuerzas nacionales se trasladaran a las costas del desierto de Atacama, para reivindicar y ocupar en nombre de Chile los territorios que poseían antes de ajustar con Bolivia los Tratados de 1866 y 1874... Cincuenta horas mas tarde (14 de febrero) la ley chilena imperaba en aquella región, colocando bajo su amparo los intereses chilenos y extranjeros, sin derramar una gota de sangre... haber recibido apenas el once el despacho con el cual su Encargado de Negocios le daba cuenta del referido decreto de 1º de febrero... el ministro chileno dominando los nobles impulsos de su alma, pide su revocación (del decreto) y gestiona con solícito empeño para obtener que se someta al juicio de árbitros, sin poderlo conseguir... Un telegrama recibido de la Legación de Bolivia el 11 del presente, informa al Gobierno de Chile que el de aquella República acaba de expedir un decreto despojando de sus propiedades y derechos a la Compañía chilena de Salitres y declarándose dueño exclusivo de aquellos bienes que importaban tal vez más de seis millones de pesos... La Cancillería chilena reclamaba y pedía la suspensión definitiva de los decretos bajo cuyo influjo se pretendía expropiar, a título de impuesto, la industria y el capital chileno, en contravención al pacto de 1874, y el Gobierno de Bolivia suspende el despojo parcial y lo ordena en masa, y se declara dueño y poseedor de los bienes de nuestros compatriotas, invocando tan sólo la codicia y el poder... En presencia de hechos tan inauditos, que acaso nunca ha registrado antes la historia de las naciones civilizadas, no quedaba sino un camino que pusiera a salvo los intereses chilenos y la dignidad del país, S.E. el Presidente ordenó, en consecuencia, que algunas fuerzas de mar y tierra se trasladaran inmediatamente al desierto de Atacama... Cincuenta horas mas tarde, la ley chilena imperaba en aquella región... para reivindicar y ocupar en nombre de Chile los territorios que poseía antes de ajustar con Bolivia los Tratados de límites de 1866 y 1874”⁵⁸³.

Esto demuestra la sutileza de la Constitución chilena de 1844, que fijaba su límite norte sólo desde el Desierto de Atacama, pero dejándolo al capricho: el paralelo 26°, ¿el paralelo 24°, el paralelo 23°, el río Loa? La interpretación no tenía límites. Por otro lado, los extranjeros que también tenían concesiones, y que no protestaron del impuesto, se deben haber sentido felices puesto que una débil nación sudamericana defendía sus intereses. Ya sus buques de guerra no tendrían que intervenir como sucedió cuando se produjo la rebelión del *Huáscar* en 1877. Se observa, también, una contradicción, pues no es Videla quien propone el arbitraje, sino que fue Bolivia quien lo propuso por dos veces y él aceptó. Así, lo menciona en su carta de 24 de enero de 1879⁵⁸⁴.

El 25 de febrero, desde Viña del Mar, el Ministro del Perú en Chile, quien aún no había recibido el citado *Manifiesto*, enviaba dos notas al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú. En la primera decía:

“Habiendo llegado a hacerse insoportable las prevenciones de este público para con el Perú, a causa del telegrama que se atribuía al Señor Godoy, y de que tuve

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

el honor de hablar a VS. en el vapor pasado, nota 39, determiné irme a ver con el Señor Ministro de Relaciones Exteriores, el 22 del presente.

El Señor Fierro, se había ido a Santiago; pero el Señor Godoy, Jefe de Sección y único empleado que se hallaba presente me dijo que todas las noticias que tenía de Lima eran tranquilizadoras, inclusive un parte de su hermano, que acaban de recibir y que no había inconveniente en leerme, ya que yo le aseguraba no saber nada.

Dicho parte decía, poco más o menos: "Hoy sale para esa Lavalle, misión especial". Me fui a ver a S.E., quien me dio las mismas seguridades.

Me leyó asimismo S.E., espontáneamente, el parte que ya me era conocido, con estas palabras mas: "ofrecer mediación Perú".

El Presidente parecía muy satisfecho con la noticia; mas no con la satisfacción del 24 de enero, cuando por insinuación suya y cumpliendo con mis instrucciones, le ofrecía yo los buenos oficios del Perú; ni con la del Señor Fierro, en el caso de la *Devonshire*, no obstante reconocer que llegaban tarde, como bien lo sabía yo; sino con la del que ve providencialmente eliminado el único obstáculo que le preocupa en sus planes.

Con esta oportuna actitud del Perú, Chile podrá ganar tiempo, porque mientras ella dure, por lo menos, debe esperar que se suspendan las represalias de Bolivia, y cuenta con una garantía positiva de la neutralidad del Perú, que es de lo que aquí más se duda.

Tarapacá, Iquique, el Perú mismo - he aquí la meta que aun los mas formales parecen haberse señalado.

Como peruano y su representante, cumplo con el doble deber de dar la voz de alarma a mi patria.

Cualquier sorpresa, como la sustracción de nuestros buques de la bahía del Callao, ahora cincuenta años, por esta misma República, ó como la ocupación de las islas de Chincha, que, sin embargo, tuvo sus agoreros, nos tomaría desprevenidos e inermes.

Sé que el Cónsul chileno en Iquique ha remitido a su Gobierno una lista de los chilenos avecindados en ese litoral, y que ella ha producido un agradable efecto, haciendo creer que, á la larga, esos territorios podrán prestarse á la misma fácil ocupación que Antofagasta.

Todo Chile piensa hoy en el litoral norte, y más allá, como los antiguos españoles pensaban en las Indias después de la conquista.

Por lo bajo, se fomentan emigraciones de proletarios á Tarapacá, como criados u otros oficios, á fin de irse preparando allí una base nacional como Antofagasta. Ya desde hoy, dicen los diarios y todo el mundo, con equívoca amenaza, que Iquique y Tarapacá están llenos de chilenos.

La Prefectura de esa provincia litoral, es hoy de la más alta importancia política para la República.

Si nada de lo que dejo expuesto es cierto en las regiones oficiales, es la idea de todo el mundo; y será, por lo tanto, tarde o temprano la idea del Gobierno.

Yo no me atrevo a usar del cable, mientras no reciba de VS la cifra que he solicitado. Aun la cifra está ya sindicada por la recelosa suspicacia de los chilenos, como lo verá VS por el adjunto recorte de *El Mercurio*.

Antes de separarme de S.E., me preguntó: ¿qué había de un pacto secreto entre Bolivia y el Perú?" Le contesté que nada sabía.

LA FUGAZ SUPERIORIDAD NAVAL. LOS BLINDADOS...

- Pardo lo negaba mucho, repuso el Señor Pinto.

Al salir de Palacio un soldado á caballo, á galope, repartió hojas impresas al populacho que lo seguía. Era una ardiente proclama á los porteños, llamándolos a enrolarse en el ejército, y designando los cuarteles á que podían dirigirse.

Los exagerados aprestos militares de todos los días, según el decir general, son para el Perú y no para Bolivia”⁵⁸⁵.

Por la carta transcrita, se nota que por primera vez, en el curso de estas reseñas sobre la etapa que culminó con la ocupación del litoral boliviano, se hace referencia al Tratado secreto con Bolivia. “Es lamentable, escribe Basadre, que la diplomacia peruana no hubiese procurado crear, desde 1873, un andamiaje jurídico para preservar la paz con Chile, ahondando y perfeccionando oportunamente el esbozo de instrumento que pretendió erigir en diciembre de 1876”⁵⁸⁶, refiriéndose al Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, que no se llegó a canjear.

La segunda nota de Paz Soldán, decía:

“Recuerde US las doctrinas políticas de uno de los Ministros de Estado de Chile, sorprendidas en las cartas que le publicó don Manuel Bilbao, “ganar tiempo, y á falta de mejores títulos, adquirir los de una larga ocupación” (Don José Alfonso, en la correspondencia con Barros Arana, Ministro en la Argentina).

Este pueblo, famélico, ha sentido ya el olor del botín; y embriagado con los primeros y fáciles sucesos en el Norte (Antofagasta), será capaz de irse hasta el istmo de Panamá, si no se le ataja.

En la respetable Casa de Gibbs que tanta parte ha tenido y tendrá en la expedición chilena que hoy conmueve a tres Repúblicas, ocurrió ayer una acalorada conversación sobre la actualidad.

“Esos señores decían que convenía á sus intereses que el Perú se mantuviera prescindente; pero que sí este no se apresuraba á tomar una actitud enérgica desde ahora, estaba irremisiblemente perdido. Que Chile se fortificará en el grado 23, siendo ese su centro de operaciones para proceder en seguida á invadir el Perú. Que ofrecería a la República Argentina la parte que le conviniera de Bolivia, tomándose Chile el resto, y el Perú”. ¡Ese país tan rico y tan mal explotado! “exclamaban al mismo tiempo los que se hallaban presentes”⁵⁸⁷.

El 27 de febrero, aparecía en *La Tribuna* de Buenos Aires, un relato histórico sobre el Tratado de 1866.

“Poco trabajo le costó (á Chile) amansar a Melgarejo y gobernarlo á su antojo con riendas de oro... He ahí el origen del Tratado del 66. Ese Tratado entregó a Chile en pleno dominio, tres grados del litoral boliviano (estando a las primeras fronteras chilenas fijadas en el grado 27) y un grado más en comunidad de explotación y promesa de venta. Así fue como Chile consiguió legalizar ante la diplomacia, no ante la conciencia libre del mundo el despojo de los cuatro grados anhelados... Ese Tratado fue arrancado a Melgarejo en una noche de borrachera... Atacama es política, histórica y geográficamente de Bolivia”⁵⁸⁸.

El Ministro de Estados Unidos en el Perú, Gibbs, (sin ninguna relación con la casa comercial inglesa) informaba el 5 de marzo al Ministro de Estado

Evarts, sobre la ocupación del territorio de la costa boliviana por fuerzas chilenas, diciendo “que todos los informes establecen el hecho de una evidente determinación de los chilenos de permanecer, pues han establecido gobierno civil y militar en debida forma en todos los puntos ocupados”⁵⁸⁹, que ya incluían Cobija y Tocopilla. El 8 de marzo, el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, escribía a Lavalle, en pleno viaje hacia Chile, en nota que recibiría el 11 del mismo mes, lo que sigue:

“Es muy probable que el Gobierno de Chile pregunte á US si realmente existe un Tratado de Alianza entre Perú y Bolivia... US debe manifestar que en realidad existe el Tratado; pero que ello no obstante, si Chile retirase sus fuerzas del litoral boliviano, que como US sabe, es la condición esencial de nuestra mediación, el Perú no se vería ya obligado á su cumplimiento, y estaría por el contrario en aptitud de facilitar los medios conducentes á un arreglo decoroso y equitativo entre Chile y Bolivia”⁵⁹⁰.

Este párrafo confirma que el Gobierno del Perú no había actuado responsablemente, ni con visión del futuro. En efecto, está demostrado que Lavalle no fue instruido en Lima sobre el Tratado con Bolivia, a pesar de que ese tema tendría que salir a luz en las negociaciones. Además, a estar a lo expresado por Basadre sobre Quiñones y a la carta de Paz Soldán que se acaba de transcribir, tampoco estos representantes fueron puestos al corriente de aquel Tratado cuando partieron a sus respectivas Legaciones en Bolivia y Chile, países que venían a ser los otros dos puntos del tríptico de la paz que quisieron construir los gobernantes del Perú, y se les mantuvo ignorantes, a pesar de que los Gobiernos conocían que ya Chile estaba enterado de su existencia y texto. ¿Cómo, pues, podían esos representantes actuar hacia el objetivo de la paz?

3.11.2.1. *El Tratado que no se firmó, ¿preludio de la guerra?*

El 22 de diciembre de 1876, se firmó en Lima, con la participación del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú y el Ministro Plenipotenciario de Chile en el Perú, el nuevo Tratado de Comercio y Navegación, entre ambos países. El Congreso peruano lo aprobó el 3 de febrero de 1877, promulgándolo el Ejecutivo el 6 del mismo mes y año⁵⁹¹. El 5 de setiembre el Congreso peruano aprobó un Protocolo del Tratado⁵⁹². El protocolo ni el tratado fueron aprobados por el Congreso de Chile y, en consecuencia, cuando comenzó la guerra, no estaban vigentes.

Dada esta situación, el tratado en sí no merecería mayores comentarios, pero es conveniente señalar que contenía varios artículos relacionados con la defensa nacional, y la guerra.

Así, en los artículos 2º y 3º se establecía que los ciudadanos chilenos y peruanos, estaban recíprocamente exceptuados del servicio en las milicias navales, del servicio militar en el ejército, en la marina y guardia nacional. El artículo 8º permitía el ingreso, permanencia y reparación de los bu-

ques de guerra en puertos del otro país, gozando de los mismos privilegios que los nacionales.

El artículo 17º regulaba el compromiso de los dos países de evitar el rompimiento definitivo de sus relaciones, sometiendo cualquier controversia al arbitraje de una tercera potencia. Contemplaba, también, la permanencia de los ciudadanos residentes en el país adversario, ciñéndose a determinadas reglas que se puntualizaban. En su inciso 3º, se estipulaba que en caso de guerra, "se respetará la propiedad privada y las personas de los ciudadanos, tanto en mar, como en tierra" y, en el inciso 6º que, "en general se observarán en el curso y en todos los incidentes de la guerra, las doctrinas y los usos mas humanitarios y mas conformes con la civilización cristiana". Los artículos 18 a 21, trataban de la guerra en el mar, específicamente del bloqueo y del contrabando de guerra.

Cuando se lea el Tomo XI de esta *Historia Marítima*, seguramente se encontrará la respuesta de porque Chile no ratificó este tratado, contrastando en especial lo que se había especificado en los incisos 3º y 6º que se acaban de glosar. Nunca se sabrá si el Gobierno peruano tuvo el presentimiento o conocimiento de que Chile no ratificaría este Tratado, para no verse atado durante la guerra que ambos países veían venir. Sin embargo, cabe llamar ahora la atención al párrafo de la carta de Paz Soldán de 25 de febrero, que se ha reproducido, que se relaciona con las emigraciones a Tarapacá. Además, en el Acta de la Sesión secreta Extraordinaria del Senado de Chile, celebrada el 26 de marzo de 1879, que reproduce Mariano Felipe Paz Soldán, el Vicepresidente de esta Cámara sometía a la consideración del Gobierno, "la idea de repatriar á los chilenos residentes en el litoral, idea que a su juicio, era de gran importancia, por cuanto colocaría al Perú en el caso de desistir de su propósito bélico en contra de Chile".

¿Porqué esta idea? Según el mismo senador, era porque "casi la totalidad de los trabajadores ocupados en la extracción del guano y del salitre se componía de ciudadanos chilenos, que una vez repatriados, el Gobierno Peruano se vería tal vez en la necesidad de suspender sus trabajos. Que, por otra parte, ya que en vista de las circunstancias, se estaba militarizando al país, el contingente de aquellos individuos sería de gran provecho para enrolarlos en el ejército o para reemplazar los brazos arrebatados a la industria nacional. Que para conseguir aquel objeto, no se necesitaría provocarla, ni limitarla a Iquique, Noria y Pabellón de Pica". Como se recordará, en el período de Pardo, se trató este problema de los emigrados chilenos y su repatriación voluntaria, con la ayuda del Gobierno chileno.

Ante esa moción, el Ministro de Hacienda contestó que "participaba por completo con el modo de pensar" y que el Ministro de Relaciones

Exteriores había autorizado al Ministro Godoy a cubrir el costo del pasaje de los chilenos que lo solicitaran.

Según Dellepiane, la población del departamento de Tarapacá se componía de 17,013 peruanos, 9,664 chilenos y 8,800 de otras nacionalidades⁵⁹³. Dellepiane también era de la idea que los chilenos residentes debieron ser conservados “como primer lote de prisioneros, o especie de rehenes, para que reemplazaran en el trabajo a los nacionales que se verían forzados a tomar un fusil”⁵⁹⁴, en vez de ser devueltos a su país. En realidad, al no estar preparado el Perú para una guerra, tampoco contaba con la organización capacitada para mantener bajo control eficiente a tantos millares de prisioneros, ni menos dinero para su manutención.

3.11.2.2. *¿Preparación para “la guerra” o para “una guerra”?*

Muchos son los factores que entran en una guerra. El país que se prepara para “una guerra”, ya tiene su objetivo político ofensivo definido, y todo su accionar durante el largo y mediano plazo, en los campos político, económico, social, psicológico y militar, se orienta al logro de dicho objetivo, demorando, apresurando o deteniendo, coordinadamente, las acciones en cada uno de esos campos. El país que sólo se prepara para “la guerra”, lo hace normal y limitadamente, con recursos económicos restringidos, con poca visión de seguridad de sus líderes políticos y militares, en el mediano y largo plazo. Al desatarse la música infernal de la violencia, aquel que sólo se preparó para “la guerra”, se encuentra que no puede tocar su parte con la misma intensidad y armonía, o simplemente no puede interpretar la partitura, porque sus instrumentos no sólo en el campo militar, sino en todos los demás, no están afinados, completos y listos. Bolivia casi no tenía instrumentos; Perú no los tuvo en la cantidad, naturaleza y oportunidad, listos para su empleo. En consecuencia, la Alianza, tampoco los tuvo.

Según escribe Dellepiane, “a la declaratoria de guerra por Chile al Perú, el ejército peruano no alcanzaba en pie de paz sino a cerca de 5,000 hombres, incluyendo las gendarmerías, a pesar de que en el Cuadro publicado por la Dirección General de Estadística del Perú, en enero de 1879, señala la cifra de 5,613. Esas tropas no disponían sino de escasas armas, anticuadas, adquiridas al azar de las revueltas sin plan ni acuerdo alguno”⁵⁹⁵. No se dirá nada más sobre las fuerzas terrestres, porque no es ese el espíritu de esta Historia, pues todo lo pertinente a ellas está visto en otras obras de historia militar, pero no se puede dejar de mencionar la íntima relación que existía, y existe, entre ellas, cuando todo su transporte, abastecimiento y defensa de su flanco marítimo, correspondía y corresponderá siempre a la Marina.

Según el mismo autor, las fuerzas militares de Bolivia... estaban en la mayor postración moral y material por causas análogas y aún mas graves

que las que afligían el Ejército del Perú. Su poder militar era nulo. Por otro lado, Dellepiane, también comenta que Chile “había preparado la guerra como una empresa con finalidad definida. Su aspiración era vencer al Perú y como lo perseguía tenazmente, orientando en servicio de ella todas sus actividades, pronto logró colocarse en un plano superior, en lo que se refiere al material, a pesar de su reconocida pobreza”⁵⁹⁶. Además, no se debe olvidar la referencia que se ha hecho, durante el período de Balta, al análisis desarrollado por Arosemena, en su obra *Armamentismo antes de 1879* sobre la compra de armamento para la armada y ejército de Chile.

Mucho se ha dicho, efectivamente, que Chile comenzó la guerra sin haberse preparado. Pero, ahí están las palabras del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile en la Sesión extraordinaria Secreta del 22 de marzo de 1879, de la Cámara de Senadores de ese país:

“En cuanto a los elementos bélicos acumulados en el litoral, dijo que ellos se componían de 2,000 hombres de línea y 2,500 de la Guardia Nacional, provistos de fusiles Comblain, organizados en diversos puntos; que si no se habían remitido mas fuerzas (se entiende a Antofagasta) era porque los jefes en el litoral, y el señor Ministro que habían ido ahí a inspeccionarlo todo, no pedían su remisión y debía tenerse plena confianza, en la inteligencia, celo y patriotismo de los jefes. Prosiguiendo, dijo, que en cuanto a elementos con que el país contaba, expuso, que había sobre las armas 5,722 de línea; que existían 13,000 fusiles Comblain; que se fabricaban municiones con toda actividad; que las naves de guerra estaban con su dotación completa y en perfecto estado de disciplina”⁵⁹⁷.

Este informe se rendía a los 36 días de la ocupación de Antofagasta e indicaba que las fuerzas se habían venido preparando desde mucho antes de esa operación, y no sólo a partir del 14 de febrero. Pero en la Sesión del 24 de marzo, con el mismo carácter y en la misma Cámara, los Ministros afirmaban, al contestar las interpelaciones que “se había encargado a Europa dos cañoneras y 3,000 fusiles Comblain, 6'000,000 de cápsulas, 4,000 vestuarios. El armamento del ejército se hará en relación con las emergencias que puedan sobrevenir y los recursos del país”⁵⁹⁸. En otro pasaje de la sesión, se informó que “se había enviado un agente con el objeto de adquirir varios buques en Europa, debiendo examinar previamente en Montevideo unas cañoneras italianas que se ofrecían en venta”.

El asunto no terminó ahí, sino que en la sesión de esa Cámara del 2 de abril de 1879, durante la discusión del proyecto del Ejecutivo pidiendo autorización para declarar la guerra al Perú, el Ministro de Relaciones Exteriores aclaró que:

“... el ejército constaba en la actualidad de 7,000 hombres (nótese que en once días había aumentado en 1,278) y se había ordenado que se elevara a 9,000. Que las fuerzas del litoral se habían aumentado considerablemente con el transporte de muchos chilenos que residían en la costa del Perú (aún no se había promulgado el decreto de expulsión), y que el número total no bajaría de 6,000 plazas. Que el señor Saavedra

(Ministro de Guerra) había dicho, á su llegada (de Antofagasta), que todo estaba preparado para un ataque (preparado en 47 días); pero que esto no obstaría para hacer salir mas fuerza a los puertos del Norte con el fin de tenerlas listas para marchar al teatro de la guerra. Y por último, que en cuanto a armamentos, existían 13,000 fusiles Comblain y que se había aumentado el encargo hecho a Europa en 5,000⁵⁹⁹.

También, en la misma sesión, se puso en evidencia que a los senadores no se les dijo toda la verdad. En efecto, el senador Ibáñez (ex-ministro de Relaciones Exteriores) informó que después de que se firmara el Tratado secreto entre Perú y Bolivia (febrero de 1873) y de buscar la adhesión argentina (durante 1873), "el Gobierno de Chile, en la imposibilidad de desbaratar esos fines proditorios, había encargado á Europa los buques blindados (ya se ha visto que la construcción comenzó un año antes de que se firmase el Tratado y que además se encargó comprar armas para el ejército; por otro lado, de haber sido cierto que los blindados se hubieran mandado construir después de 1873, contradecía al Ministro de Relaciones Exteriores, Fierro, que afirmaba que en ese Ministerio sólo se habían tenido rumores del dicho Tratado) que siendo los mas poderosos de la armada estaban quizás destinados a decidir la suerte del país".

En otro pasaje de la misma sesión, se cuestionó la imprevisión del Gobierno de Chile que a pesar de haber transcurrido cinco años del conocimiento del Tratado se "había perdido el tiempo y dejado al Perú en libertad de armarse (resulta que, precisamente, llegaba en casi estado de desarme completo), pregunta que no pudo ser aclarada. Las dudas de los senadores sobre la imprevisión del Gobierno de Chile continuaron, pues se decía, que al haber tenido conocimiento del pacto secreto habría sido la "situación de Chile muy ventajosa, si al mismo tiempo que ocupaba Antofagasta y demás puntos del Norte, se hubiera dirigido al Perú, que estaba entonces completamente desarmado en el mar, y con un ejército de tierra incompleto" (que coincidía con la idea de Godoy). Al tratar de levantar estos cargos de imprevisión, el Ministro de Hacienda, manifestó que el Gobierno "había procedido desde el primer día (que evidentemente no fue el 14 de febrero) preocupado con la idea de que tendríamos guerra con el Perú; que el aumento considerable del ejército, el armamento completo de la escuadra y la organización dada a la Guardia Nacional, eran una prueba de sus asertos, pues siendo esos sacrificios innecesarios en un conflicto con Bolivia, sólo podían explicarse y justificarse en presencia de un conflicto con el Perú".

De todo lo anterior puede concluirse que Chile si estuvo preparado para una guerra: la que declaró al Perú. Que esa preparación no hubiera seguido los procedimientos clásicos europeos en su totalidad, no niega la afirmación sobre esa preparación.

ANEXO A

Relación del personal embarcado en el Huáscar

Meritor Huáscar



Relación nominal de los Sres. Jefes, Oficiales y tripulaciones de la dotación de espaldas y otros correspondientes a los timbres de queques, que se embarcaron a bordo en las noches del día 22 del presente

Clases.	Nombres.	Destinos.
Capado de Voto Grande	D. Espinal Juan	Comandante del Esquadra
Id. de Id. Id.	Comand. M. Camillo	Dir. de la C. Naval
Id. de Aragon	Carlos Serrano	Comand. del S. Humberto
Id. de Córdoba	Manuel L. Espinoza	Comand. de la C. Naval
Id. de Id. Id.	Estimulo F. Segni	2º Comand. del esp. costa
Id. de Id. Id.	Estimulo Estreves	Comand. de la C. de Vigilancia
Comodoro 1º	Eugenio Prigodac	De la dotación de la C. de Vigilancia
Id. Id. Id.	Santiago Segni	Id. Id.
Id. Id. Id.	Antonio Soriano	Id. Id.
Id. Id. Id.	Carlos R. Ceballos	Id. Id.
Id. 2º Id.	Manabé Casapero	Id. Id.
Id. Id. Id.	Agustín Arce	De la dotación de la C. de Vigilancia
Alf. de Aragon	Comodoro de la C. de Vigilancia	Id. del esp. costa
Id. de Aragon	José C. Valenzuela	De la dotación de la C. de Vigilancia
Alf. de la C. de Vigilancia	Estimulo Estreves	De la dotación de la C. de Vigilancia
Id. Id.	Estimulo Estreves	Id. Id.
Id. Id.	Estimulo Estreves	Id. Id.
Id. Id.	Estimulo Estreves	Id. Id.
Id. Id.	Estimulo Estreves	Id. Id.
Comodoro 2º	José C. León	De la dotación de la C. de Vigilancia
Comodoro 3º	John Gregory	Id. Id.
Id. Id.	John Gregory	Id. Id.
Id. Id.	John Gregory	Id. Id.
Id. Id.	John Gregory	Id. Id.
Id. Id.	John Gregory	Id. Id.



Oficiales de Mar:

Tercera Comandante Charles G. Chertif
— 1^a — Guardian James Campbell
Segunda — 1^a — Victoriano Ariano — De la dotacion del P. Sanchez
— 2^a — 1^a — Laureano de la Cruz — 1^a 2^a del P. Maranon
— 3^a — Caspate Jose Quintas
1^a — Calagati — Eduardo Pinal
Desponsa — Rafael Cruz
Primer Ayudante — Jose Nival — De la dotacion del Sanchez
Segunda — 1^a — Thomas Herrera
Primer Grumete — Paula Ana Gony
Segunda 1^a — Pedro Albar
— 2^a — 1^a — Pedro Jimenez — De la dotacion del Sanchez
Boya — Flavio e Heraldo

Mulieres Especiales:

Henry Deligonal
Thou David
Nelsona Guistianas
Manuel Rocha

Marcineros:

Fredonio Patterson
Santiago Malena
William Lawring
George Edward
Guillermo St. Clair
James M. Loggins
Henry Schell
John A. Hendrick
Jacob Harris
Manuel Pineda
William Thompson
Gregorio Padgug
Manuel Jimenez — De la dotacion del Sanchez
Juan Rivera — 1^a 2^a del Sanchez



Guarnición



Juanes Robert
Luis Lucá
Robert Bergred
Manuel López
Juan Sánchez
Francisco San José
Manuel Plazojuncas
Mariano Morales

— De la dotación del "Sumbel"

Trajes

Juan Aguado
Andrés Portales
Nicolás Parada
Mariano Longoza
Manuel Tardo
León de Rivera
Alfredo Sur

Legioneros

Henry Louisa
Andrés López
Eduard Smithland
José Sandoval
Manuel J. Herrera
Francisco Pizarro

— De las dotaciones del "Mariano"

— Del "Id. del "Sumbel"

Carbanceros

Joseph Smith
James Stevenson
William Francis
Eduard Smith
John Thomas

Guarnición

Sargento 2.º Juan Leroy
Cabo 1.º Román Castillo
Id. 2.º Rafael Lucía

} Del Batallón "de cast."
Sección 1.ª I

- Cabo 1.º Cometa — Ignacio Aguilar
- Soldado — Luis Guispe
- 2.º — Amancio Chiriqui
- 3.º — Marcelo Saiz
- 4.º — José Ramos
- 5.º — Manuel Saiz
- 6.º — Gregorio Mendigo
- 7.º — Manuel Guispe
- 8.º — Pedro Espinosa
- 9.º — Santos Guispe
- 10.º — José Ricamán
- Cabo 1.º — Rafael Campos
- Soldado — Santos Sellanes
- 2.º — Gregorio Guispe
- 3.º — Manuel Saiz
- 4.º — Claudio Saura
- 5.º — Francisco Sanchez

Del 7.º Batallón 1.º c
Marina N.º 9

Profesores y Oficiales que se han presentado recientemente

- Los Capitanes de Mar y Guerra son: Granul Alfonso en la tabla de su tiempo al 27 de las siete
- Capitan de Puerta — Juan C. Harguain
- Al. de Corbeta — Antonio Torres } Organizados en el segundo pl. 28.º
- Of. 1.º Com. del Espuma — Gregorio P. Harguain } pl. 28.º
- Comandante del Arsenal — Luis de Alagoa } pl. 28.º

Encargados del V. Puerto

- Comandante — Antonio Navarro
- Alferez — Felipe Gomez
- Of. 1.º de Puerta — Tomas Saiz
- Of. 2.º de Puerta — Richard Amis
- Alferez — Tomas Saiz
- Of. 1.º — Ramon Alvarado
- Of. 2.º — Santiago Salas
- Comandante — Gregorio Torres
- Of. 1.º — José Navarro

Al 27 del presente

Encarnación. Mariano Salas
 Id. Antonio Vargas
 Fogueras. Pedro Manis
 Id. Daniel Alvarez
 Carborera. Francisco Alvarez
 Id. Agustin Alvarez



El Of. del Of. de...

Arzobispado de O. Santa en la mar

M. de E. de don Pedro Antonio de Luna
 Segundo 2.º: Agustin Parra
 Cabo 1.º: Jacinto Salas
 Id. 2.º: Agustin Alvarez
 Id. Id. Ciriano Barboza
 Tambor: Jose Calderon
 Gracia: Felipe Saballon
 Id. Carlos Ferris
 Id. Juan: Lora
 Id. Angel Santamaria
 Id. Baltazar Aman
 Id. Joaquin Alvarez
 Id. Agustin Alvarez
 Id. Jose Calderon
 Id. Pablo Lopez
 Id. Juan Lopez
 Id. Juan: Perona
 Id. Juan: Alvarez

Instruccion al Batallero
 Augustin M. de el Of. de...

M. de E. de don Pedro Antonio de Luna

El Of. de...
 Augustin Alvarez

El Comandante...

ANEXO B

Notas cursadas por Grau a las autoridades

*Documentos recibidos en el
Monito: 'Huascar'
en julio de 1872*



y amor patrio le hicieron acordar al punto que ocupó se apresuró
 para ser uno de los primeros que corra al llamamiento que
 hacen unánimemente los Representantes de la Nación, para
 salvar a la República del abismo en que la ha colocado la
 ambición de unos delirados sin prestigio, que han osado poner
 su planta sobre la frente de nuestra desgraciada Patria, para
 embalarla y sacrificarla al signo de sus símbolos y sus banderas
 profanadas. A cuyo efecto, la Convención Nacional envió a los
 dos los pueblos de la República a que le agudiza a llevar a
 cabo tan sagrado deber = Respetar en cualquiera del la declara-
 ción del Congreso Legislativo formada por todos los Representan-
 tes de la Nación y copia de la Acta protocolada de los Jefe y Oficiales de
 la Convención, para que del dándolos publicados haga con-
 cer en estas circunstancias por los pueblos de la Nación. Dios qd. a
 Ud. = L. = firmado = Miguel Grau =

N.º 2.

Al Comandante
del Vapor El Cairo

Comandante del Vapor "Guasari" = Al Ancla Ancla
 Julio 28 de 1878 = Sucesor Capitan de Fragata qd. Comandante
 del "Vapor Ancla" = Se habiéndose presentado momentáneamente inter-
 perados, se ha sido posible hasta este momento asegurar la vi-
 da para proporcionar a Ud. el dinero necesario para la com-
 pra de combustible; en esta virtud, pongo a Ud. los onces que
 están a su alcance para asegurarle en su puerto, en cuyo
 caso me lo llevara a Talca = Dios qd. a Ud. = firmado =
 Miguel Grau.

N.º 3

Telegrama al Sr.
Jefe de Ataque
Quena

Sr. Coronel, Jefe del Departamento de Miqueguen =
 Al Ancla, Ancla Julio 28 de 1878 = S. J. a Hecho de recibir
 el telegrama de Ud. y como esperaba, veo que Ud. y las autori-
 dad de su dependencia, así como los pueblos de la zona se han
 apresurado a cooperar en la empresa de redención que nos propo-
 nemos = Continúe en la medida con que los pueblos de este departa-
 mento por Ud. combataren la Dictadura, componiéndose a hora mis-
 ma con dirección a Talca a donde me llama el deber y en



Para la presencia de la Comandancia es necesaria para prece-
tar ciertos con masibilidad, por ser misos porción o organiza-
ras las tropas = Dios qd. a Ud. = formado = Miguel Grau.

Nº 4.

Circular. A las J. Comandantes Jefes de los Departamentos de Are-
quipa, Lima y Cuzco y Presidentes de las Juntas Cortes Su-
periores de Arequipa y Lima = Comandante en Jefe de Ma-
rinos Huascar = Al Jefe de la Armada Julio 29 de 1878 =
S. ... = El Jefe del pl. dirigió a Ud. en copia, haciéndole
los llamamientos correspondientes que tuvieron lugar en la Ca-
pital del pl. y adjuntándole copia de algunos documentos relativos
a él, si en su día, según en viaje al Sur de donde regresó en
este momento = En los documentos cuyas copias adjunto, verá
Ud. que el Departamento de Arequipa, por su parte, no al-
dena y por la poca fuerza de mi viaje, no es ha sido posible
obtener noticias de la provincia de Tarapacá = No duda que
Ud. comprendiendo lo que significa para la Patria la dis-
tancia de los Cuzcos, se habrá ya acordado a la altura que
corresponde a todo bien Pensar en las actuales circunstancias,
y para poder organizar nuestros procedimientos en la Comandancia
de Arequipa que Ud. se sirva respetuosamente manifestar como lo es
el caso que Ud. y las demás Autoridades hayan tomado en su
la opinión de los Jueces de ese Departamento = Dios y c. a. =
= S. ... = formado = Miguel Grau.

Nº 5.

Comandancia del Mar del Sur = Al Jefe de la Armada Julio
29 de 1878 = El Jefe de la Armada en Jefe Comandante del Vapor Mar =
En el Vapor Sopha arribado aquí a las 10 h. m. de la noche ha re-
cibido la comunicación siguiente de Lima fechada el 26 del que
dijo = He recibido el telegrama de Lima cuyo contenido es el
siguiente = El pueblo ha acordado en Lima al Excmo. y lo ha
desobedido = Tomas Caceres sitiado en Santa Catalina = El Com-
dante Balta acordado por Bartolomé Caceres el orden legal establecido
de, El Jefe de la Armada encargado del mando en Arequipa = Miguel

Sr. S. S. Adon, General. Adon Diez Canales y Aza. Aguirre =
 El pueblo de Lima recibe el orden = La actividad de la Comandancia
 ha pasado a la República. Hecho todos y a cada uno de los
 miembros que la componen, pues los mas que amaron tan pronto,
 a la igualdad y al orden. Hecho a lo que he escrito a Ud para
 su conocimiento = En virtud del dicho que entendi, me dirigi al ba-
 llas y tengo instrucciones para decirle a Ud que permanezca en su
 estacion hasta nueva orden = Suspenda Ud el embarque de carbón
 a espres ordenes de la Comandancia. Hecho = Deseo qd. a Ud. Firmado
 Miguel Grau

N.º 6.

Diligentemente Anon Comand. Jefe del Departamento de Arequipa = Al Sr. Sr. Sr.
 al Jefe del } ley Julia 29 de 1872 = En virtud de ordenes superiores, comunicadas
 Arequipa } por el Capitan de Navata D. Misio D. L. y ordenes a el vapor Sofia
 que ha fondeado a las 7^{as} p.m. en las 10^{as} de esta noche en virtud al
 ballas = Deseo qd. a Ud. = S. S. Firmado = Miguel Grau

Escopia fiel de los originales remitidos

Al Comd. Calle Aguirre 1.º de 1872

Miguel Grau



ANEXO C

Instrucciones para la Comisión Ferreyros, 26 de febrero 1872

Reservado

Lima, febrero 26 de 1872

Instrucciones a que deberá sujetarse el capitán de navío gdo. Don Manuel Ferreyros en la Comisión que pasa a desempeñar en Inglaterra, con el carácter de Comandante en Jefe de los buques que bajo su dirección se construirán en dicho reino.

1º. A su arribo a Londres en unión de los Jefes que le están subordinados, investigará con la diligencia y cautela que corresponde, si se encuentra en Europa la Comisión que debe mandar el Gobierno de Chile, para hacer construir o comprar hechos algunos buques de guerra.

2º. Si la Comisión de que se ocupa el precedente artículo hubiese llegado, debe averiguarse el número de buques que trate de construir o en vía de compra; su clase, porte, fuerza de sus máquinas, cañones que monten, calibre y sistema, espesor del blindaje, costo y tiempo probable en que podrán estar en las aguas de Chile. Adquiridos estos datos con la posible exactitud, se transmitirán minuciosamente a este Ministerio.

3º. Encuéntrense o no en Europa los comisionados del Gobierno de Chile, el Comandante en Jefe recorrerá sin pérdida de tiempo los astilleros de Portsmouth, Plymouth, Chatham, Sheernes, Woolwich, etc., después de obtener por medio de la legación de la República, las cartas respectivas de introducción para los jefes de esos establecimientos militares. Allí estudiará cuanto adelanto se haya hecho en materia de construcción naval, artillería, proyectiles, blindaje, maquinaria, aparejo, etc., y con tales datos visitará los astilleros particulares de Londres y Liverpool, donde se hubieren construido los buques de guerra más perfectos.

4º. Practicados estos trabajos previos, si los comisionados de Chile ni el Ministro Plenipotenciario de esa República hubiesen dado paso alguno en el sentido expuesto, se limitará a dar cuenta al gobierno del resultado de sus observaciones y de la naturaleza de los buques que juzgue más convenientes; procediendo sólo a formular las bases de la contrata para la construcción de las dos cañoneras; pidiendo a los constructores de más crédito las respectivas propuestas y estableciendo la debida competencia, de manera que puedan conseguirse con las mayores ventajas posibles; teniendo presente que esos vapores han de ser a lo sumo de 600 toneladas, rápidos en su andar, de construcción sólida, económicos en el consumo de combustible, con un aparejo que les permita navegar a la vela, sin el auxilio de sus máquinas y artillados con cañones de bastante alcance, para que en casos de guerra puedan prestar útiles servicios.

5º. En el supuesto de verificarse la construcción o compra de los buques para el Gobierno de Chile, esto es, obtenida la más perfecta seguridad de encontrarse firmado el contrato, comenzados los trabajos, o de haberse adquirido por el segundo medio indicado, procederá inmediatamente el Comandante en Jefe a reunirse en Junta con aquellos que le están subordinados y después de un detenido examen de los estudios practicados, hará

ANEXO C

la contrata de los vapores de coraza en los términos que se significan en el artículo anterior; el número de estos será desde luego mayor que el se decidan a obtener los chilenos; su porte, condiciones marineras y militares, artillería, blindaje, poder de sus máquinas, etc., deberá ser de absoluta e indudable superioridad a los de la mencionada República. La elección entre vapores de doble torre o de fragatas acorazadas, dependerá del plan que adopten los Comisionados de Chile.

6º. Como la única razón que obliga al Gobierno a mandar construir los blindados se funda en la autorización dada al de Chile para comprar o construir otros de bastante poder, se observará estrictamente la prevención contenida en la primera parte del artículo que precede; mas si por cualquier circunstancia llegasen a suspenderse los trabajos de los de aquella República o se anulase el compromiso de los que hubiere comprado, se suspenderá también la construcción de nuestros acorazados, y en el caso de presentarse embarazos al efecto, impedirá se continúe con actividad, mientras da cuenta de este incidente por el vapor mas inmediato.

7º. Para que puedan llenarse los fines de que se ocupa el Capítulo 5º, tiene orden la Agencia Financiera en Londres, de proporcionar los fondos necesarios conforme se vayan venciendo los plazos que se estipulen en la contrata; la que deberá hacerse ante la Legación del Perú con cuanta formalidad sea dable, a fin de garantizar el buen éxito de la obra y la facultad de rechazar cuanto material no fuera de primera clase y a entera satisfacción del Comandante en Jefe.

8º. Desde que se de principio a los trabajos, nombrará de entre sus miembros a los que deban encargarse de vigilarlos, situándolos al efecto con arreglo a sus clases y antigüedades en el lugar donde se construye cada buque y del que no podrán separarse bajo ningún pretexto, para que la obra sea enteramente conforme con los planos aprobados y cuiden se emplee lo mas selecto de materiales, especialmente en maderas, ligazones, blindaje, peonería y aparejo.

9º. Recorrerá diariamente los diversos puntos de construcción, haciendo que cada uno de los que le están subordinados permanezca constantemente en su puesto, sin permitirles que tengan sus alojamientos lejos de los astilleros, y dictando las disposiciones más severas para el mejor cumplimiento de cuanto a este respecto se le previene.

10º. Los Comandantes comisionados en los puntos de construcción, darán parte diario y por escrito al Jefe Superior comunicándole el estado de la obra de que se les haya encargado, y exponiendo en ese documento cuantas observaciones juzguen oportunas para su mayor perfección y pronto término.

11º. El Comandante en Jefe dará cuenta a este Ministerio en todos los correos del estado en que se encuentran los buques mandados a construir, del número de estos, clase, contratas, poder de sus máquinas, calibre y alcance de la artillería, indicando el Inventor y la fábrica en que se construyen los últimos, el astillero en que cada buque se trabaja, remitiendo los planos correspondientes y expresando el tiempo en que aproximadamente pueden estar expeditos para zarpar de Inglaterra.

12º. Como las máquinas y artillería tienen que ser contratadas en establecimientos especiales y con arreglo al plan de construcción de cada buque, cuidará de ponerse de acuerdo con los fabricantes de mayor crédito en esos ramos, para que con la oportunidad conveniente se verifiquen esas obras de manera más perfecta, no debiendo ser recibidas sino después de las pruebas a que se someterán, tanto los cañones como las calderas y otras piezas, que requieran tan indispensable formalidad.

13º. Cuatro meses antes de finalizarse los trabajos pedirá a este Ministerio el número de oficiales que conceptúe necesarios para el servicio de esos buques, remitiendo al mismo tiempo un plan de dotación para cada uno, ya considerándolos en pie de guerra o con el

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

equipaje indispensable, de manera que el Gobierno pueda resolver lo conveniente en vista de esos datos, y de la época y circunstancias en que deben venir al Pacífico.

14º. La responsabilidad por defectos en la construcción de los buques, en sus máquinas, artillería, etc., o por faltar a cuanto se lleva prevenido, gravita solidariamente sobre todos los miembros de la Comisión y muy en particular sobre el Jefe de ella, como el Superior a quien están subordinados los demás.

El Gobierno espera que el Comandante en Jefe dé exacto cumplimiento a cuanto se le previene en estas instrucciones y que atienda al cabal lleno de los deberes que ellas le imponen. *TOMAS GUTIERREZ.-*

*Es copia fiel
El Oficial Mayor
A.G. MUÑOZ.*

NOTAS AL CAPÍTULO VII

1. ROMERO PINTADO, Fernando... *La República 1850-1870. Historia Marítima del Perú*. Tomo VIII, vol. 2, pp. 413-414.
2. *El Comercio*. Lima, 12 de mayo de 1871.
3. *El Comercio*. Lima, 15 de mayo de 1871.
4. *El Comercio*. Lima, 17 de mayo de 1871.
5. *El Comercio*. Lima, 6 de julio de 1871.
6. *El Comercio*. Lima, 5 de enero de 1872.
7. *El Comercio*. Lima, 18 de enero de 1872.
8. *El Comercio*. Lima, 31 de julio de 1872.
9. *El Comercio*. Lima, 22 de julio de 1872.
10. *El Peruano*. Lima, 30 de setiembre de 1871, p. 299.
11. BASADRE, Jorge... *Historia de la República 1822-1933*. Lima, 7ª edic., 1983, T. V, pp. 158, 319 y 320.
12. ELIAS MURGUIA, Julio... *Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú*. Vol. I, 1958, pp. 369-385.
13. *El Comercio*. Lima, 5 de agosto de 1872.
14. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 31.
15. A.H. de M., *Chalaco*, vapor, 1872, doc. 31.
16. A.H. de M., *Independencia*, fragata, 1872, doc. 39.
17. *El Comercio*. Lima, 1º de agosto de 1872.
18. *El Comercio*. Lima, 6 de agosto de 1872.
19. *El Comercio*. Lima, 10 de agosto de 1872.
20. *El Comercio*. Lima, 20 de agosto de 1872.
21. *El Comercio*. Lima, 1º de setiembre de 1872.
22. *El Comercio*. Lima, 2 y 4 de setiembre de 1872.
23. *El Comercio*. Lima, 14 de agosto de 1872.
24. *El Comercio*. Lima, 17 de agosto de 1872.
25. A.H. de M., *Manco Cápac*, monitor, 1872, doc. 20.
26. *Memoria del Ramo de Marina a la Legislatura Ordinaria de 1870*, que presenta el coronel Juan Francisco Balta. Lima 1º de agosto de 1870, p. 12.
27. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *Armamentismo antes de 1879*. Lima, enero de 1972, p. 16.
28. DANCUART P., Emilio... *Anales de la Hacienda Pública del Perú*. Tomo VIII, 1869-1870. Lima 1906, pp. 189-193.
29. *El Peruano*. Lima, 18 de febrero de 1871, pp. 74-77.
30. *El Peruano*. Lima, 15 de julio de 1871, p. 22.
31. *El Comercio*. Lima, 13 de julio de 1871.
32. *El Comercio*. Lima, 20 de julio de 1871.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

33. *El Nacional*. Lima, 24 de julio de 1871.
34. *El Comercio*. Lima, 17 de julio de 1871.
35. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 17.
36. *Diario de Debates de la Cámara de Diputados*. Sesión del 23 de noviembre de 1872, p. 344.
37. *El Comercio*. Lima, 6 de noviembre de 1876.
38. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1869-1870. L.C. Nº 131, pp. 377-378.
39. *Vide...* Nota Nº 26, pp. 1-4.
40. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Mensajes de los Presidentes del Perú*. Vol. II, 1869-1899, Lima, 1945, pp. 6-11.
41. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia*. Buenos Aires 1884, p. 14.
42. ROJAS VALDES, Ximena... *Don Adolfo Ibáñez. Su gestión con el Perú 1879*. Editorial Andrés Bello, 1970, Cap. V, pp. 71-78.
43. *Ibidem...* pp. 73-74.
44. FUENZALIDA BADE, Rodrigo... *La Armada de Chile. Desde la alborada hasta el sesquicentenario*. Santiago, 1976, Tomo II, p. 637.
45. AROSEMENA... *Ob. cit.* p. 25.
46. AGRE. 5-17-A. Nota circular Nº 10 del Ministro de RR.EE. al Encargado de Negocios en Londres. Lima 10 de febrero de 1872.
47. ROJAS VALDES... *Ob. cit.* p. 74.
48. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 1. AROSEMENA... *Ob. cit.* p. 45.
49. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1871-1872. L.C. Nº 120, pp. 350-351. AROSEMENA... *Ob. cit.* p. 49.
50. *El Peruano*. Lima, 23 de marzo de 1872, p. 325.
51. AROSEMENA... *Ob. cit.* p. 69.
52. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 2.
53. *El Peruano*. Lima, 30 de setiembre de 1871, p. 299.
54. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 3.
55. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 370-371.
56. *El Comercio*. Lima, 26 de febrero de 1872, p. 3.
57. *El Comercio*. Lima, 2 de marzo de 1872.
58. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 5.
59. *El Comercio*. Lima, 18 de mayo de 1872.
60. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 7.
61. *Ibidem...* doc. 8.
62. *Ibidem...* doc. 15.
63. ENCINA, Francisco A. ... *Resumen de la Historia de Chile*. 2ª Edic. 1956, Tomo II, cap. VII, pp. 1372-1373.
64. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 10.
65. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1872-1874. L.C. Nº 42, p. 17.
66. A.H. de M., *Chanchamayo*, cañonera, 1872, doc. 1.
67. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 15.
68. *Ibidem*.
69. *Ibidem...* doc. 13.
70. AROSEMENA... *Ob. cit.*, pp. 25-40.
71. *Ibidem...* p. 35.
72. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 37.

NOTAS AL CAPITULO

73. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 20.
74. *Ibidem...* doc. 21.
75. A.H. de M., Colección Ferreyros 1834-1872, f. 40.
76. *Ibidem...* ff. 41-42.
77. *Ibidem...* f. 43.
78. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 21.
79. *Ibidem...* doc. 24.
80. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 44.
81. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 25.
82. *Ibidem.*
83. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 27.
84. *Ibidem...* doc. 22.
85. *Ibidem...* doc. 30.
86. BASADRE... *Introducción a las Bases Documentales para la Historia de la República del Perú, con algunas reflexiones*. Lima, 1971. Tomo II, Nota Nº 6375, p. 501.
87. VEGAS GARCIA, Manuel I. ... *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924*. 2ª edición, Lima 1973, Cap. XI, pp. 155-157.
88. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*. Lima 1911. Tomo II, pp. 67-69.
89. BASADRE... *Ob. cit.* Nota Nº 6376, p. 501.
90. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 28.
91. *Ibidem...* doc. 29.
92. AROSEMENA... *Ob. cit.* p. 86.
93. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 36.
94. *Ibidem...* doc. 31.
95. *Ibidem...* doc. 34.
96. REVOREDO, Alejandro... *Apuntes de Historia Política y Financiera*. Lima 1974. Tomo II, pp. 41-42.
97. *Ibidem.*
98. *Ibidem...* pp. 140-141.
99. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *El coronel José Balta 1814-1872*. Lima 1945. pp. 15 y 160-172.
100. *El Comercio*. Lima, 5 de febrero de 1871.
101. *El Comercio*. Lima, 4 de agosto de 1871.
102. *El Comercio*. Lima, 28 de agosto de 1871.
103. *El Comercio*. Lima, 24 de enero de 1872.
104. *El Comercio*. Lima, 25 de enero de 1872.
105. BELAUNDE, Víctor Andrés... *Nuestra cuestión con Chile*. Biblioteca del *Mercurio Peruano*, Lima 1919. Serie A, vol. I, p. 1.
106. *Ibidem...* p. 3.
107. MAURTUA, Víctor M. ... *La cuestión del Pacífico*. Lima 1919, p. V.
108. *Ibidem...* p. XVII.
109. BELAUNDE... *Ob. cit.*, p. 5.
110. *Ibidem...* p. 6.
111. DENEGRÍ LUNA, Félix... *La República 1826-1851. Historia Marítima del Perú*. Lima 1976, Tomo VI, Vol. 1, pp. 466-468.
112. *Ibidem...* p. 502.
113. LAVALLE, José Antonio de... *Mi misión en Chile en 1879*. Instituto de Estudios Histórico Marítimos, Lima 1979, p. 33.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

114. MAURTUA... *Ob. cit.*, pp. 16-17.
115. ROMERO PINTADO... *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 259-564.
116. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 550-553.
117. ROMERO PINTADO... *Ob. cit.*, Vol. 2, p. 519.
118. *Ibidem*... p. 495.
119. *Ibidem*... pp. 496-498.
120. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, Apéndice Nº 1, p. 769.
121. *Ibidem*... Apéndice Nº 2, p. 779.
122. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 649.
123. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, pp. 87-89.
124. ROMERO PINTADO... *Ob. cit.*, Vol. 2, pp. 254 -255.
125. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 550-553; Tomo II, p. 633.
126. ENCINA, F. ...*Ob. cit.*, Tomo III, p. 2113.
127. *El Comercio*. Lima, 11 de junio de 1870.
128. *El Comercio*. Lima, 25 de julio de 1870.
129. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 37.
130. *El Comercio*. Lima, 26 de julio de 1870.
131. *El Comercio*. Lima, 1º de agosto de 1870.
132. *El Comercio*. Lima, 25 de julio de 1870.
133. A.H.M.P., Oficio del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 17 de agosto de 1871, Nº 70.
134. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 638.
135. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 199-200.
136. *Ibidem*... p. 223.
137. *Ibidem*... p. 272.
138. *Ibidem*... p. 276.
139. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Chile al Ministro Residente del Perú en Chile. Santiago, 20 de noviembre de 1871.
140. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Chile al Ministro Residente del Perú en Chile. Santiago, 28 de noviembre de 1871.
141. A.H.M.P., Oficio del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina. Lima 13 de diciembre de 1871, Nº 106.
142. ENCINA, F. ...*Ob. cit.*, Tomo III, p. 2114.
143. *Ibidem*.
144. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 19.
145. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 306-307.
146. *El Comercio*. Lima, 17 de enero de 1872.
147. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 333.
148. A.H. de M., *Mayro*, vapor, 1872, doc. 11.
149. A.H. de M., *Mayro*, vapor, 1872, doc. 13.
150. A.H.M.P., Oficio del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina. Lima, 5 de febrero de 1872, Nº 10.
151. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 357.
152. *Ibidem*... p. 443.
153. A.H.M.P., Oficio del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina. Lima, 25 de junio de 1872, Nº 80.
154. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 81.
155. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 638.
156. *El Comercio*. Lima, 14 de setiembre de 1872.

NOTAS AL CAPITULO

157. *El Comercio*. Lima, 4 de setiembre de 1872.
158. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 638.
159. CRESPO, Luis y ORDOÑEZ LOPEZ, Manuel... *Historia de Bolivia*. La Paz 1912, p. 382.
160. LOPEZ, Jacinto... *Historia de la guerra del guano y del salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Perú y Bolivia*. Lima 1976, vol. 1, p. 42.
161. *El Comercio*. Lima, 21 de agosto de 1872.
162. *El Comercio*. Lima, 23 de agosto de 1872.
163. *Ibídem*.
164. *Ibídem*.
165. *El Comercio*. Lima, 1º de setiembre de 1872.
166. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, Comandancia del buque, 1872, doc. 5.
167. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 59.
168. *El Comercio*. Lima, 3 de agosto de 1872. (Crónica exterior)
169. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 20.
170. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, Comandancia del buque, 1872, doc. 9.
171. *El Comercio*. Lima, 16 de setiembre de 1872.
172. *El Comercio*. Lima, 15 de setiembre de 1872.
173. *El Comercio*. Lima, 16 de setiembre de 1872. (Crónica exterior)
174. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 639.
175. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 3.
176. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 4.
177. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, Comandancia del buque, 1872, doc. 7.
178. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, 1872, doc. 4.
179. *El Peruano*. Lima, 24 de agosto de 1872, p. 157. *El Comercio*. Lima, 22 de agosto de 1872.
180. *El Comercio*. Lima, 21 de agosto de 1872.
181. AROSEMENA... *Ob. cit.*, p. 103.
182. Archivo Cámara de Senadores. Actas de las sesiones de 1872.
183. AROSEMENA... *Ob. cit.*, p. 107.
184. *Ibídem*... p. 106.
185. Archivo Cámara de Diputados. Oficio de la Secretaría al Ministro de Guerra. Lima 23 de setiembre de 1872.
186. Archivo Cámara de Diputados. Texto de la proposición de la Cámara de Senadores del 31 de agosto de 1872.
187. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 112-114.
188. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. Legislatura extraordinaria de 1873, p. 130.
189. Archivo Cámara de Diputados. Legajo Nº 2-3 de 1873. Cuaderno Nº 2 de comunicaciones del Senado.
190. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. Legislatura extraordinaria de 1873, p. 501.
191. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo IX, Lima 1907, pp. 213-218.
192. AROSEMENA... *Ob. cit.* pp. 106-107.
193. *El Comercio*. Lima, 4 de marzo de 1874.
194. *El Comercio*. Lima, 5 de marzo de 1874.
195. *El Comercio*. Lima, 17 de marzo de 1874.
196. *El Comercio*. Lima, 20 de mayo de 1874. (Crónica exterior)
197. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 640.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

198. PARKES, Oscar... *Ob. cit.*, p. 160.
199. *Memoria del Ramo de Marina 1874*. Lima, 30 de julio de 1874. pp. 1-3 y 16-17.
200. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 120-137.
201. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 137-138.
202. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1873, doc. 38.
203. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1874, doc. 14.
204. *Ibidem...* doc. 17.
205. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1874-1875. L.C. Nº 194, p. 32.
206. Archivo Cámara de Senadores. Actas de las sesiones de 1875, 1876-1877.
207. *La Patria*. Lima, 11 de enero de 1875, p. 3.
208. Archivo Cámara de Diputados. Cuaderno de asuntos pendientes, años 1875-1876 y 1879.
209. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. Congreso extraordinario de 1875. Lima 1875. Tomo III, pp. 489, 514-516.
210. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 797.
211. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo X, pp. 256-257.
212. *Memoria del Ramo de Marina 1876*. Lima, 28 de julio de 1876. p. 3.
213. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 642.
214. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Ob. cit.*, pp. 17-31.
215. *Ibidem...* pp. 68-82.
216. REVOREDO... *Ob. cit.*, p. 322.
217. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Ob. cit.*, pp. 34-40.
218. REVOREDO... *Ob. cit.*, p. 139.
219. *Ibidem...* p. 65.
220. CASTRO, Mario... *Síntesis de la obra de Exequiel Madariaga: "Nuestras relaciones con la Argentina. Una historia deprimente 1843-1980"*. Lima 1990, p. 3.
221. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima 20 de noviembre de 1872, Nº 140.
222. AROSEMENA... *Ob. cit.* p. 17.
223. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima 29 de noviembre de 1872, Nº 143.
224. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima 18 de diciembre de 1872, Nº 149.
225. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Chile al Ministro Residente del Perú en Chile. Santiago, 14 de enero de 1873.
226. SIDERS, Juan Carlos... *La Armada Argentina de 1870-1902. Historia Marítima Argentina*. Tomo VIII. Secretaría general naval. pp. 124-125.
227. CAILET-BOIS, Teodoro... *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires 1944, p. 489.
228. *Jane's All The World's Fighting Ships 1898*. New York 1969, p. 18.
229. CASTRO... *Ob. cit.*, p. 3.
230. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, pp. 35-36.
231. *Ibidem...* p. 23.
232. ENCINA, F. ...*Ob. cit.*, Tomo III, p. 2115.
233. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 7.
234. PARDO Y BARREDA, José... *Vindicaciones de la Historia*. En: *Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú*. Nº 2, 1979. p. 51.
235. LAVALLE... *Ob. cit.*, p. 21.
236. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Ob. cit.*, pp. 39-40.
237. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 35.

NOTAS AL CAPITULO

238. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 251.
239. *Ibidem*.
240. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima 25 de febrero de 1874, Nº 25.
241. AGRE 5-7-B., Circular del Ministro de RR.EE. al Ministro del Perú en Londres. Lima, 13 de marzo de 1874, Nº 25.
242. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, comandancia del buque, 1873, doc. 5.
243. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 266.
244. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, comandancia del buque, 1873, doc. 8.
245. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 275.
246. A.H. de M., *Huáscar*, monitor, comandancia del buque, 1873, doc. 21.
247. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 327.
248. *Ibidem*... p. 331.
249. A.H. de M., *Independencia*, fragata, 1873, doc. 56.
250. YRIGOYEN, Pedro... *La adhesión de la República Argentina al Tratado de Alianza Defensiva Perú-Bolivia de 1873*. Lima 1919. Biblioteca del *Mercurio Peruano*, vol. I, p. 7.
251. *Ibidem*... p. 9.
252. *Ibidem*... p. 208.
253. *Ibidem*... p. 17.
254. *Ibidem*... p. 211.
255. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, pp. 16-17.
256. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 34.
257. *Ibidem*... p. 36.
258. AROSEMENA... *Ob. cit.*, p. 140.
259. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 640.
260. DEUSTCH, Karl W. ... *El análisis de las relaciones internacionales*. Buenos Aires 1968, p. 140.
261. AGRE, 5-4. Oficio del Ministro de RR.EE. de Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima 20 de agosto de 1873, Nº 83.
262. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 231.
263. *Ibidem*... p. 21.
264. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 33.
265. LAVALLE... *Ob. cit.*, p. 141.
266. *Ibidem*... p. 9.
267. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 229.
268. *Ibidem*... p. 224.
269. *Ibidem*... p. 230.
270. *Ibidem*... p. 29.
271. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 40.
272. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 231.
273. LAVALLE... *Ob. cit.*, pp. 24-25.
274. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 32.
275. *Ibidem*... p. 47.
276. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 47.
277. *Ibidem*... p. 47.
278. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 34.
279. *Ibidem*... p. 38.
280. *Ibidem*... p. 40.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

281. *Ibidem...* p. 42.
282. *Ibidem...* p. 51.
283. *Ibidem...* p. 59.
284. AGRE., Oficio del Ministro de RR.EE. de Chile al Ministro Residente del Perú en Chile. Santiago, 24 de octubre de 1873.
285. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 252-154.
286. CAYO CORDOVA, Percy... *Algunas reflexiones acerca del Tratado Peruano-boliviano de 1873*. En: *Revista del Instituto Histórico Marítimo del Perú*. Nº 2, 1879, p. 103.
287. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 55.
288. LAVALLE... *Ob. cit.*, p. 24.
289. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 235.
290. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 52.
291. A.H.M.P., Oficio del Ministro de RR.EE. al Ministro de Guerra y Marina. Lima 3 de diciembre de 1873, Nº 106.
292. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 52.
293. *El Comercio*. Lima, 15 de enero de 1874. (Crónica exterior)
294. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 38.
295. *Ibidem*.
296. AGRE., Oficio del Ministro de RR.EE. del Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima, 28 de enero de 1874, Nº 14.
297. *El Comercio*. Lima, 24 de febrero de 1874.
298. AGRE., Oficio del Ministro de RR.EE. del Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima, 25 de febrero de 1874, Nº 25.
299. AGRE.5-7-B, Circular del Ministro de RR., EE. al Ministro del Perú en Londres. Lima, 13 de marzo de 1874, Nº 21.
300. *El Comercio*. Lima, 24 de marzo de 1874. (Crónica exterior)
301. *El Comercio*. Lima, 27 de marzo de 1874. (La Capital)
302. AGRE., Oficio del Ministro de RR.EE. del Perú al Ministro Residente del Perú en Chile. Lima, 5 de agosto de 1874, Nº 96.
303. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 43.
304. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Ob. cit.*, pp. 6-42.
305. *El Comercio*. Lima, 12 de octubre de 1874. (Crónica exterior)
306. AROSEMENA... *Ob. cit.*, p. 146.
307. *La Patria*. Lima, 21 de octubre de 1874.
308. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Ob. cit.*, pp. 67-68.
309. Archivo Cámara de Senadores. Acta de sesión secreta de 4 de marzo de 1875.
310. Archivo Cámara de Senadores. Acta de sesión secreta de 8 de marzo de 1875.
311. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 109-110.
312. *Ibidem...* p. 105.
313. AROSEMENA... *Ob. cit.*, p. 146.
314. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 113.
315. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, pp. 10-12.
316. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, pp. 117-120.
317. *Ibidem...* p. 123.
318. *Ibidem...* p. 125.
319. *Ibidem...* p. 122.
320. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 44.
321. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 140.
322. *Ibidem...* p. 126.

NOTAS AL CAPITULO

323. *Ibidem...* p. 133.
324. LAVALLE... *Ob. cit.*, p. 24.
325. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 640.
326. ENCINA, F. ...*Ob. cit.*, Tomo III, p. 2116.
327. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, pp. 120-137.
328. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1872, doc. 38.
329. *Ibidem.*
330. *Ibidem...* doc. 40.
331. *Ibidem...* doc. 42.
332. *Ibidem...* doc. 43.
333. *Ibidem...* doc. 44.
334. A.H. de M. Comisión de construcción en Inglaterra, 1873, doc. 4.
335. *Ibidem...* doc. 2.
336. *Ibidem.*
337. *Ibidem...* doc. 4.
338. *Ibidem...* doc. 6.
339. *Ibidem.*
340. *Ibidem...* doc. 7.
341. *Ibidem...* doc. 10.
342. *Ibidem...* doc. 12.
343. *Ibidem...* doc. 15.
344. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 165.
345. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1873, doc. 17.
346. *Ibidem.*
347. *Ibidem.*
348. *Ibidem.*
349. *Ibidem...* doc. 21.
350. *Ibidem...* doc. 25.
351. *Ibidem.*
352. *Ibidem...* doc. 26.
353. *Ibidem...* doc. 29.
354. *Ibidem.*
355. *Ibidem...* doc. 30.
356. *Ibidem...* doc. 33.
357. *Ibidem.*
358. *Ibidem...* doc. 34.
359. *Ibidem.*
360. *Ibidem...* doc. 36.
361. *Ibidem.*
362. *Ibidem...* doc. 37.
363. *Ibidem.*
364. *Ibidem...* doc. 38.
365. *Ibidem.*
366. *Ibidem.*
367. *Ibidem...* doc. 39.
368. *Ibidem...* doc. 44.
369. *Ibidem...* doc. 47.
370. *Ibidem.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

371. SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Manuel Pardo y Lavalle, su vida y su obra*. Cap. *Las nuevas cañoneras peruanas*. pp. 593-597.
372. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1873, doc. 48.
373. *Ibidem...* doc. 51.
374. *Ibidem...* doc. 55.
375. *Ibidem...* doc. 57.
376. *Ibidem...* doc. 56.
377. *Ibidem...* doc. 58.
378. *Ibidem...* doc. 59.
379. *Ibidem...* doc. 61.
380. *Ibidem...* doc. 67.
381. *Ibidem...* doc. 71.
382. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1874, doc. 1.
383. *Ibidem...* doc. 2.
384. *Ibidem.*
385. *Ibidem...* doc. 4.
386. *Ibidem...* docs. 2 y 6.
387. *Ibidem...* doc. 12.
388. *Ibidem...* doc. 24.
389. *Ibidem...* doc. 26.
390. *Ibidem.*
391. *Ibidem...* doc. 29.
392. *Ibidem...* doc. 31.
393. *Ibidem...* docs. 32, 33 y 35.
394. *Ibidem...* doc. 40.
395. *Ibidem...* doc. 41.
396. *Ibidem...* doc. 42.
397. *Ibidem...* doc. 43.
398. *Ibidem...* doc. 44.
399. SAN CRISTOVAL... *Ob. cit.*, p. 594.
400. A.H. de M., Comisión de construcción en Inglaterra, 1874, doc. 45.
401. *Ibidem.*
402. *Ibidem...* doc. 46.
403. *Ibidem...* doc. 47.
404. *Ibidem.*
405. *Ibidem.*
406. *Ibidem...* doc. 49.
407. A.H. de M., *Chanchamayo*, cañonera, comandancia de las cañoneras, 1875, doc. 2.
408. A.H. de M., *Chanchamayo y Pilcomayo*, cañoneras, 1875, doc. 3.
409. A.H. de M., *Chanchamayo*, cañonera, comandancia de las cañoneras, 1875, doc. 1.
410. *Ibidem...* doc. 3.
411. *Ibidem...* doc. 5.
412. A.H. de M., *Chanchamayo y Pilcomayo*, cañoneras, 1875, doc. 5.
413. A.H. de M., *Chanchamayo*, cañonera, comandancia de las cañoneras, 1875, doc. 8.
414. *Ibidem.*
415. *Ibidem...* doc. 11.
416. *Ibidem...* doc. 12.
417. A.H. de M., *Chanchamayo y Pilcomayo*, cañoneras, 1875, doc. 12.
418. *Ibidem...* doc. 18.

NOTAS AL CAPITULO

419. A.H. de M., *Chanchamayo*, cañonera, Comandancia General de Marina, 1875, doc. 7.
420. *Ibidem*.
421. A.H. de M., *Pilcomayo*, cañonera, 1875, doc. 30.
422. LUNA GONZALEZ PAVON, J.A. ... *Libro de Actas del Consejo de Ministros, 1875-1879*. En: *Revista Histórica*. Lima, 1979-1980. Tomo XXXII, p. 38.
423. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo V, p. 256.
424. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 31.
425. AHUMADA MORENO, Pascual... *Guerra del Pacífico. Recopilación completa de todos los documentos oficiales, correspondencia y demás publicaciones referentes a la guerra*. Valparaíso 1884. Tomo III, p. 384.
426. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo V, p. 255.
427. *Ibidem*... p. 265.
428. A.H. de M., *Independencia*, fragata, 1877, doc. 28.
429. AROSEMENA GARLAND, Geraldo... *Comentarios a la Memoria de Grau de 1878*. Lima 1978, p. VIII.
430. UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo... *Ob. cit.*, p. 88.
431. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 46.
432. *Ibidem*... p. 47.
433. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, Tomo I, p. 548.
434. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 812.
435. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, Tomo I, pp. 81 a 85.
436. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 811.
437. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 47.
438. *Ibidem*... p. 48.
439. *Ibidem*.
440. LOPEZ MARTINEZ, Héctor... *Historia Marítima del Perú*. Tomo X, pp. 781-795.
441. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo V, p. 278.
442. RODRIGUEZ, J.M. ... *Anales de la Hacienda Pública*. Tomo XI, p. 100.
443. *Ibidem*.
444. *Ibidem*... p. 99.
445. *Ibidem*.
446. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo V, p. 286.
447. RODRIGUEZ... *Ob. cit.*, pp. 76-77.
448. ENCINA... *Ob. cit.*, Tomo III, p. 1366.
449. *Ibidem*... pp. 1376-1380.
450. RODRIGUEZ... *Ob. cit.*, pp. 67.
451. *Ibidem*... p. 71.
452. *Ibidem*... p. 72.
453. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 27.
454. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 8.
455. *Ibidem*... p. 18.
456. *Ibidem*... p. 20.
457. ESCOBARI CUSICANQUI, J. ... *Historia Diplomática de Bolivia*. La Paz 1975, p. 80.
458. YRIGOYEN... *Ob. cit.*, p. 141.
459. *Ibidem*... p. 151.
460. *Ibidem*... p. 152.
461. PARDO Y BARREDA... *Ob. cit.*, p. 44.
462. ENCINA... *Ob. cit.*, Tomo III, p. 2116.
463. *El Comercio*. Lima, 25 de octubre de 1876.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

464. *El Comercio*. Lima, 22 de octubre de 1876.
465. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 4.
466. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 26.
467. CASTRO, M. ... *Ob. cit.*, p. 4.
468. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 1172.
469. *El Comercio*. Lima, 25 de octubre de 1876.
470. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 645.
471. *Ibidem*... p. 647.
472. ENCINA... *Ob. cit.*, Tomo III, p. 2117.
473. *Ibidem*... p. 2118.
474. CASTRO, M. ... *Ob. cit.*, p. 4.
475. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 647.
476. ENCINA... *Ob. cit.*, Tomo III, p. 2119.
477. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 648.
478. ENCINA... *Ob. cit.*, Tomo III, p. 2119. CASTRO, M. ... *Ob. cit.*, pp. 4-5.
479. *Ibidem*.
480. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 651.
481. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 30.
482. *Ibidem*... p. 34.
483. CRESPO y ORDÓÑEZ... *Ob. cit.*, p. 423.
484. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 652.
485. CRESPO y ORDÓÑEZ... *Ob. cit.*, p. 424.
486. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 50.
487. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 15.
488. CAIVANO, Tomás... *Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia*.
Floresncia 1882, 1ª edición. Lima 1976, vol. I. p. 35.
489. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 16.
490. *Ibidem*... p. 21.
491. *Ibidem*... pp. 17 y 18.
492. *Ibidem*... p. 18.
493. *Ibidem*.
494. *Ibidem*... p. 22.
495. *Ibidem*... p. 20.
496. *Ibidem*... p. 19.
497. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 648.
498. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 31.
499. *Ibidem*... p. 29.
500. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 653.
501. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 31.
502. *Ibidem*... p. 23.
503. *Ibidem*.
504. *Ibidem*... p. 24.
505. *Ibidem*... p. 28.
506. *Ibidem*... p. 25.
507. *Ibidem*... p. 26.
508. *Ibidem*... p. 30.
509. *Ibidem*... p. 32.
510. *Ibidem*... p. 33.
511. *Ibidem*... p. 34.

NOTAS AL CAPITULO

512. *Ibidem.*
513. *Ibidem...* p. 32.
514. *Ibidem...* p. 35.
515. *Ibidem...* p. 36.
516. *Ibidem...* p. 35.
517. *Ibidem...* p. 38.
518. *Ibidem...* p. 39.
519. *Ibidem...* p. 37.
520. *Ibidem.*
521. *Ibidem.*
522. *Ibidem...* p. 39.
523. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 653.
524. *Ibidem...* p. 654.
525. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 57.
526. CRESPO y ORDOÑEZ... *Ob. cit.*, p. 429.
527. CASTRO, M. ... *Ob. cit.*, p. 5.
528. KRIEG, William... *Legacy of the War of the Pacific*. Octubre 1974, p, 2.
529. HUNT, Ridgley... *Notes on the Commerce of Chile*. O.N.I. Washington 1892, p. 35.
530. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 21.
531. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, pp. 810-811.
532. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 653.
533. CRESPO y ORDOÑEZ... *Ob. cit.*, p. 428.
534. PAZ SOLDAN... *Ob.cit.*, p. 819.
535. *Ibidem...* p. 818.
536. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 40.
537. *Ibidem...* y *La Opinión Nacional*. Lima 14 de febrero de 1879. p. 53.
538. *Ibidem...* p. 7.
539. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 45.
540. *Ibidem...* p. 826.
541. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, p. 38.
542. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 23.
543. *Ibidem...* p. 22.
544. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 112.
545. *Ibidem...* p. 123.
546. *Ibidem...* p. 112.
547. *Ibidem...* p. 115.
548. *Ibidem.*
549. KRIEG... *Ob. cit.*, p. 3.
550. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 112.
551. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 826.
552. CRESPO y ORDOÑEZ... *Ob. cit.*, p. 431.
553. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 124.
554. *Ibidem...* p. 116.
555. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 22.
556. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 116.
557. LOPEZ, Jacinto... *Ob. cit.*, p. 93.
558. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 67.
559. PAZ SOLDAN... *Ob.cit.*, p. 67.
560. CRESPO y ORDOÑEZ... *Ob. cit.*, p. 431.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

561. LAVALLE... *Ob. cit.*, pp. 6-137.
562. LUNA GONZALEZ PAVON... *Ob. cit.*, pp. 30-31.
563. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 791.
564. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 79.
565. *Ibidem...* p. 79.
566. *Ibidem...* p. 80.
567. LOPEZ, Jacinto... *Ob. cit.*, p. 97.
568. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 792.
569. LOPEZ, Jacinto... *Ob. cit.*, p. 93.
570. LAVALLE... *Ob. cit.*, p. 14.
571. A.H. de M., *Independencia*, fragata, 1879, doc. 42.
572. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 115.
573. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 793.
574. *Ibidem...* p. 796.
575. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 86.
576. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 796.
577. LOPEZ, Jacinto... *Ob. cit.*, p. 94.
578. FUENZALIDA BADE... *Ob. cit.*, Tomo II, p. 653.
579. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 812.
580. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 86.
581. *Ibidem...* p. 87.
582. CAIVANO... *Ob. cit.*, pp. 59-60.
583. *Ibidem...* pp. 19, 40, 41, 44-45.
584. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 32.
585. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 795. AHUMADA MORENO... *Ob. cit.*, p. 114.
586. BASADRE... *Ob. cit.*, Tomo VI, p. 18.
587. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 797.
588. CAIVANO... *Ob. cit.*, p. 29.
589. LOPEZ, Jacinto... *Ob. cit.*, p. 95.
590. CAIVANO... *Ob. cit.*, pp. 60-61.
591. RODRIGUEZ, J.M. ... *Ob. cit.*, pp. 20-26.
592. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, p. 5.
593. DELLEPIANE, Carlos... *Historia Militar del Perú*. Lima 1965, 5ª edición, Tomo II, p. 13.
594. *Ibidem...* p. 433.
595. *Ibidem...* p. 61.
596. *Ibidem.*
597. PAZ SOLDAN... *Ob. cit.*, pp. 810-811.
598. *Ibidem...* pp. 811-813.
599. *Ibidem...* pp. 815-820.

Capítulo VIII

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

Al respeto que inspirase la capacidad profesional de la Armada en las actividades en el litoral oceánico entre 1850-1870, se suman el aprecio y la admiración por la contribución que hiciera al desarrollo económico y social de los extremos nor y sudoriental del Perú profundo.
F. Romero P. HMP, Tomo VIII, vol 3, p. 19.

A. LA MARINA FLUVIAL DE GUERRA

Al desarrollar Romero, en el Tomo VIII de la *Historia Marítima del Perú*, el tema relacionado con la participación de la Marina al este de los Andes, con el sugestivo título de *La Saga Oriental*, parecía que se iba a entrar a una sucesión de hechos que tenían mas que ver con tradiciones heroicas y mitológicas, que con los hechos heroicos y verdaderos que protagonizaran, en esa época, una pléyade de oficiales del Cuerpo General de la Armada, cuando introdujeron en esa vasta y cuasi desconocida región, la ciencia y la tecnología de la época.

La erudita narración de Romero, tanto en su *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra*, cuanto en el volumen 3 del Tomo citado de la *Historia Marítima*, que se extiende hasta la década de 1870, simplifican tremendamente la investigación y el desarrollo de los hechos en cuestión, y sería una pretensión tratar de igualarla y una repetición innecesaria de ellos, por lo que sólo se tratará, en esencia, de cumplir con dos objetivos: complementar aquello que sea necesario como resultado de nuevos documentos, y recopilar los hechos en forma gráfica y objetiva.

¿Porqué esto último? Porque responde al reto que planteara Romero en 1932, en sus *Notas...*, al reclamar una buena carta geográfica de la región. Desde el punto de vista de la navegación fluvial era necesario, pues, contar con ella. Felizmente, a raíz de la presencia de la Dirección de Hidrografía y Navegación de la Marina en el oriente, dicha carta ha sido editada, por primera vez, en 1989, con los números 5200 y 5201. Ese reto, entonces,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

está satisfecho. Su existencia es propicia, pues, para que en la presentación gráfica de la obra realizada en la región por los marinos peruanos en el siglo XIX, se haga uso de tales cartas, las que obviamente, no ofrecen la totalidad de la toponimia que se emplease en ese siglo, no sólo en razón de lo complejo que era, sino porque muchos de los nombres eran sólo circunstanciales, o porque los lugares habitados dejaron de estarlo. La presentación gráfica que se ofrece, es un aporte modesto, seguramente incompleto, pero que plantea otro reto para su perfeccionamiento y repetición en otra, de los eventos que ha protagonizado la Marina de Guerra con sus hombres en el siglo XX.

Si bien es cierto que también Melo, en particular, y otros autores han incluido tales participaciones al referirse a determinados ríos, ello puede resultar tedioso si no se le presenta en forma más didáctica. Consultando los *Atlas* más compendiosos que ha editado el Gobierno peruano, el del Instituto Nacional de Planificación en 1969 y el del Instituto Geográfico Militar en 1989, se da uno con la sorpresa de no encontrar mapa alguno con los viajes propiciados por el Gobierno mediante el personal y buques a vapor de la Marina de Guerra, en los trabajos de exploración del oriente, mas si la de los misioneros y extranjeros entre los siglos XVI y XIX, mas aquellos mapas de los viajes de Raimondi entre 1851-1869. Es esa omisión la que se busca superar.

La *Historia Marítima* debe velar por la difusión verdadera de los hechos que protagonizaran sus hombres, solos o acompañados, ya a pie, en canoa, en balsa, o en buques a vapor, o en medios aéreos, para explorar y abrir la navegación fluvial y auspiciar la colonización. Así, esta presentación objetiva, como un homenaje a su memoria, toma más relieve, porque dada la situación social, productiva, ambiental, y de violencia política y delictiva que vive gran parte de esa región, al escribir estas líneas, llama a reflexión la labor patriótica, abnegada y de riesgo para la vida del personal naval, al recorrer tantos lugares desconocidos, inhóspitos, peligrosos, de los que hoy con alegría unas veces y con pesar otras, se ven, leen y escuchan en las noticias de los diferentes medios de comunicación. En el siglo XIX algunas veces tuvieron que hacer frente a la violencia de los indígenas en la legítima defensa de su habitat. Hoy tienen que enfrentarse a la violencia de grupos políticos y delincuentes del narcotráfico.

1. EL DEPARTAMENTO FLUVIAL DE LORETO

Creado que fuera el Departamento Fluvial de Loreto un 7 de enero de 1861, adopta una organización similar a la del Departamento Marítimo del Callao, con Comandancia General, Mayoría de Ordenes, etc.



Capitán de navío FEDERICO ALZAMORA
Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto entre
1864-1873. Contribuyó decididamente al progreso del
Departamento y de la región Amazónica. (Reproducida de:
Historia Marítima del Perú, T. VIII, vol. 2).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Entre 1864 y 1877, ejercieron el cargo de Comandante General los jefes del Cuerpo General de la Armada, que siguen:

Capitán de navío don Francisco Carrasco, entre el 28 de febrero de 1864 y fines de 1864.

Capitán de fragata don Federico Alzamora Pequeño, entre fines de 1864 y 1865, como accidental, y como titular entre el 1º de enero de 1865 y el 10 de octubre de 1872, con el grado de capitán de navío. El cargo, sin embargo, lo entrega a Carreño el 24 de enero de 1873.

Capitán de navío Enrique Carreño Gasso, del 12 de noviembre de 1872 al 3 de mayo de 1876. Entrega el cargo a Espinar el 7 de octubre de 1876.

Capitán de fragata don Enrique Espinar Rueda, entre el 4 de agosto de 1876 hasta el 3 de diciembre de 1878. Fue el último Comandante General. En el siglo XIX el Departamento existió, prácticamente, 18 años.

En cuanto a los comandos de los diversos buques de la marina asignados al Departamento, y de acuerdo a la información disponible, ellos fueron los siguientes:

Vapor *Morona*

Teniente 1º: E. Raygada; Tenientes 2º: I. Meza, C. La Torre, P. Márquez y J. S. Pizarro

Vapor *Pastaza*

Capitán de corbeta: F. Cater; Tenientes 1º: A. Newell, J. P. Guzmán, M. Valleriestra, B. Coronel, J.S. Pizarro y M. Balbuena

Vapor explorador *Napo*

Teniente 1º: M.M. Carbajal; Tenientes 2º: B. Coronel, M. Sánchez, I. Meza y P. Márquez

Vapor explorador *Putumayo*

Capitán de corbeta: C. G. Donayre; Tenientes 1º: J.J. Díaz, I. Meza; Teniente 2º: P. Márquez

Vapor explorador *Tambo*

Capitán de corbeta: C.G. Donayre; Teniente 1º: E. Raygada; Teniente 2º: F. Cater

Lancha exploradora *Mairo*

Teniente 1º: E. Raygada; Tenientes 2º: I. Meza, C. La Torre, P. Márquez, M. Balbuena

1.1. MEMORIA DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA DE 1870

El Ministro de Guerra y Marina, en su *Memoria* que con fecha 1º de agosto dirigiera al Congreso Ordinario de 1870, refiriéndose al Departamento Fluvial de Loreto, en forma bastante minuciosa, mencionaba lo que sigue:

“Una atención preferente ha merecido del Gobierno el adelanto del Departamento Fluvial de Loreto, llamado a desarrollar el comercio oriental de la República, y a proteger la exportación de sus productos por la vía del río Amazonas. Hasta ahora, los resultados han sido satisfactorios, pues los vapores que hacen el tráfico en nuestro

litoral [fluvial] apenas son suficientes para el transporte de las mercaderías que salen para Europa y el Brasil. Esta circunstancia hizo muy oportuna la concesión de 400,000 soles dada por el último Congreso para que se construyeren nuevos buques que reemplazasen a los actualmente ocupados en ese servicio y diese mayor movimiento y facilidad al tráfico. El largo tiempo que el *Morona* y el *Pastaza* llevan en esas aguas [6 años] y su constante movilidad han hecho necesarias frecuentes reparaciones en sus cascos y máquinas; pero no puede esperarse que duren aún en ese buen estado por mayor período. El Gobierno se propone mandar construir, haciendo uso de la cantidad considerada al efecto en el presupuesto, tres buques de mayor capacidad; pues los datos estadísticos del comercio de aquella región prueban que podrán sostener sus gastos sin gravamen alguno al Erario.

Es interesante anotar la importancia y optimismo con que en esos años se trataba la actividad comercial de la región amazónica. En los hechos, sin embargo, esos tres buques no se construyeron. El ministro, luego, se refirió sucesivamente a los almacenes a construir para el Arsenal, a la importancia de la Factoría con sus siete talleres, para mantener operativa a la flotilla fluvial, aun cuando el local mismo ya no estuviera en las mismas condiciones que cuando se le construyera hacía más de seis años. También mencionó lo útil de la fábrica de tejas y ladrillos para satisfacer las demandas locales.

Otro de los párrafos consignados en la *Memoria* era sobre el dique flotante, lanzado al agua un 11 de abril de 1868 y coreado en ese momento de euforia por los oficiales y empleados que lo armaron, como *General Guise*, "en honor de ese gran marino de nuestra Armada"¹. El dique se hundió poco tiempo después.

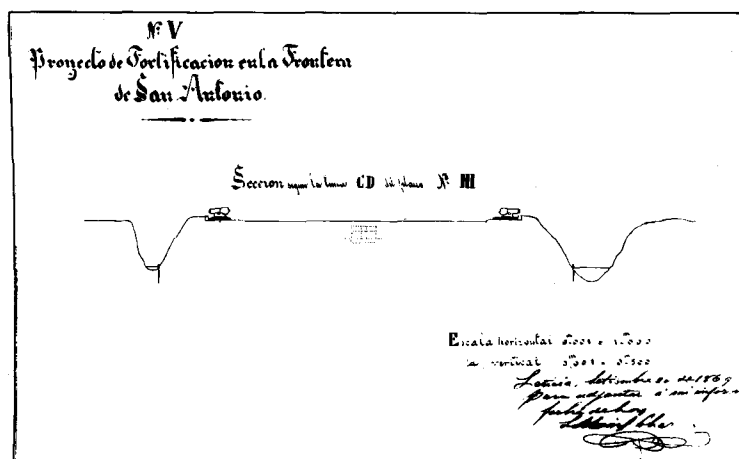
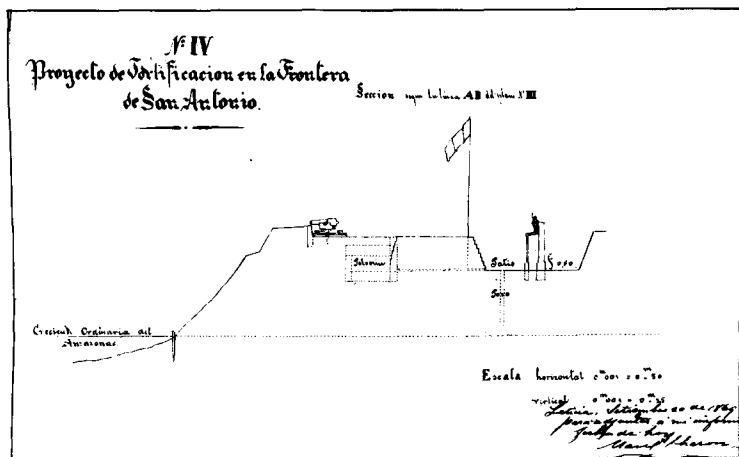
En cuanto al fuerte General Castilla, a levantarse en San Antonio, en la frontera con Brasil, mencionaba Balta, que la obra civil, no había marchado con la celeridad debida, principalmente a causa de la falta adecuada de mano de obra, y que la artillería de que sería dotado, se enviaría por mar en uno de los transportes de guerra.

Del tenor de la *Memoria* de Balta, nada hacía presagiar el deterioro de la situación de que los futuros ministros darían cuenta en 1874 y 1876.

1.2. FUERTE CASTILLA

En 1867, a los pocos días de llegada la Comisión Hidrográfica a Iquitos, Tucker, respondiendo a un pedido oficial, destacó al ingeniero Charun para reconocer la zona de San Antonio de la Frontera, a objeto de trazar el plano para un fuerte con 21 cañones. Charun desestimó la ubicación que ya tenía y escogió una nueva, en la parte alta de un barranco situado a 1 1/4 millas aguas arriba en el arroyo San Antonio.

Manuel Charun, a quien en su *Memoria* el ministro se refiere como el Ingeniero Director de la obra, era de origen franco peruano entrenado en



Conjunto de cinco planos que permiten apreciar el proyecto del fuerte General Castilla en la frontera con Brasil en 1869, con la firma del ingeniero M. Charun. El Nº 1 es el plano general; el Nº 2 la ubicación del fuerte con respecto a Leticia; el Nº 3 la distribución general del fuerte; los Nos. 4 y 5 son vistas de sección del fuerte. También se aprecia en el Nº 1 la línea geodésica desde San Antonio al río Apaporis hacia el norte. (Reproducida de: Capitanía de San Antonio, 1877, doc. 2, Archivo Histórico de Marina).

los Estados Unidos de Norte América. Era hijo de Melchor Charun, el ingeniero que instalase en Lima el sistema de alumbrado a gas².

De inmediato, Charun comenzó a desbrozar el monte en el área necesaria. El Ministerio de Guerra y Marina, en la idea de facilitar la labor, nombró a Charun como capitán de puerto de San Antonio, en adición a sus funciones de ingeniero. Diez meses después, esto es, en agosto de 1868 aproximadamente, había construido una cuadra para el personal, un almacén, oficina para la capitania y casas para él y otras autoridades. Paralelamente, se establecieron algunos comerciantes con sus familias, como núcleo de población; el progreso en el fuerte fue lento por falta de trabajadores. El comandante Enrique Espinar en una inspección que realizara a este fuerte en 1877, encontró que casi todas estas obras estaban en la ruina.

El lugar escogido por Charun permitía vigilar una vuelta relativamente angosta en el río. Los cañones, que se instalarían en dos reductos, podían dominar el Amazonas a distancia de varias millas en ambas direcciones y someter al intruso a un intenso y destructor fuego de artillería.

En junio de 1871, el ingeniero Charun suministró la relación de las 24 piezas de artillería que se requerían para el fuerte, de los sistemas Blakely, Armstrong y Parrot, con calibres que variaban entre 12 y 300 libras.

Además, especificaba Charun, que se necesitaban para el recinto de la fortaleza, cinco piezas de 4 y 6 ametralladoras, que no existían en el Arsenal del Callao, pero que se podían conseguir del parque de Santa Catalina, lo mismo que el armamento para la guarnición de la fortaleza.

Un informe de la Mayoría de Ordenes del Callao al Interventor de Arsenales, indicaba que en efecto en el Arsenal existían dichos cañones, pero incompletos en sus elementos y nada de munición para algunos de ellos³.

Según informe de Carreño, a diciembre de 1873 sólo habían dos de 18 libras y tres de 6. La inspección de Espinar confirmó la existencia sólo de cuatro.

1.3. CRISIS FINANCIERA

Como se puede apreciar de la *Memoria* glosada, Balta no hacía referencia a la situación financiera del Departamento Fluvial que, probablemente, aún no había hecho crisis, pero con posterioridad, en julio de 1871, ante la ausencia de remesas por once meses, se vio obligado a oficiar al Prefecto de Loreto, en los términos siguientes:

“Tengo la sorpresa de saber que el Departamento Fluvial se halla completamente abandonado y que se le adeudan 220,000 soles, esto es, once contingentes, circunstancia casi increíble, si se atiende a que VS no desconoce lo imposible que es al Jefe del Apostadero mantener un año sin sueldo a sus diferentes subordinados, provocando gravísimas consecuencias para el país, cuando el dinero que les corresponde se halla depositado en la capital del departamento [Moyobamba].

Características principales de los vapores del departamento fluvial en el siglo XIX

	<i>Morona Pastaza</i>	<i>Napo Putumayo</i>	<i>Tambo</i>	<i>Mairo</i>
Construido por	Samuda Brothers Inglaterra	Samuda Brothers Inglaterra	Pusey & Jones EE.UU.	Pusey & Jones EE.UU.
Año	1861/62	1861/62	1869/70	1872/73
Armado en	Inglaterra	Pará, Br/64	EE.UU.	Pará, Br/73
Llegada a Iquitos	5/ene/64	5/ene/64	4/set/70	21/ene/73
Casco, pulgadas	fierro 1/4	acero 1/8	fierro 1/8	fierro 3/16
Fondo	plano	plano	plano	s/d
Nº de secciones	4	5	3	3
Nº de timones	1	1	2 ⁽¹⁾	1
Aparejo	Goleta	-	-	-
Propulsión	2 ruedas laterales	2 ruedas laterales	2 ruedas ⁽²⁾ laterales	1 rueda lateral
Eslora, pies	180	100	135	60
Manga, pies-pulg.	25	12	26-6	12
Manga en ruedas, pies	41	s/d	s/d	s/d
Puntal, pies-pulg.	12	6	6-6	5
Calado a popa, pies-pulg.	8	1-8	3-5 ⁽³⁾	2-6
Calado a proa, pies-pulg.	8	1-7	-	2-0
Tonelaje registro, tons.	500	80	200	35
Desplazamiento, tons.	1,406	s/d	s/d	s/d
Artillería	1 de 12 retirada	-	1 de 18	-
Máquinas	Penn & Sons Inglaterra	Penn & Sons Inglaterra	Pusey & Jones EE.UU.	Pusey & Jones EE.UU.
Nº de cilindros	1-BP oscilante	1-AP	2/independientes ⁽⁴⁾	horizontal
Fuerza, HP	160	25	127	16
Velocidad, nudos	15	11.7	7 ⁽⁵⁾	6
Nº de calderas	2	1 ⁽⁶⁾	2 ⁽⁷⁾	1
Presión, libras	s/d	80/100	70/75	s/d
Capacidad carbón, tons.	80	15 ⁽⁸⁾	50 ⁽⁹⁾	s/d
Consumo rajas p. hora ⁽¹⁰⁾	350	Si	500	Si
Pasajeros	Si	No	Si	No
Total dotación	44	22	22	14

(1) Uno en proa y otro en popa; (2) podían dar marcha atrás o avante independientemente; (3) el diseño original fue de 1'- 8"; (4) trabajaban independiente; (5) 15 nudos de diseño; (6) cilíndrica horizontal; (7) tipo locomotora; (8) para 5 días; (9) 50 horas; (10) todos consumían leña porque el carbón era muy costoso.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Por estos motivos y sin esperar otras órdenes disponga VS en el acto de recibir este oficio y bajo estricta responsabilidad, que salgan para Iquitos los contingentes atrasados, dando cuenta sin la menor demora para resolver lo que convenga⁴.

Esta orden no se cumplió ni surtió efecto, pues en setiembre [1871] el mismo ministro oficiaba al de Hacienda y Comercio detallándole sus repetidas gestiones sin éxito ante la Dirección de Contabilidad de ese Ministerio y la Prefectura de Loreto, dándose al final con la sorpresa de que los contingentes enviados no habían llegado a su destino final, sino usados en obras públicas en otros lugares. Finalizaba su comunicación en los términos siguientes:

“El cuadro que corre adjunto da un balance de 120,000 soles en favor del Apostadero, pero esto sólo se refiere de enero a junio del presente año, y es extraño que nada se diga sobre si se han remitido o no los contingentes que corresponden al año anterior y por los cuales ha reclamado y reclama el Comandante General. La desatención con que el Prefecto y el Cajero Fiscal han mirado la suerte del Departamento Fluvial, la reprensible omisión que tantos perjuicios le causa al descrédito del país, cuyas autoridades en el río Amazonas no podrán satisfacer los compromisos con los extranjeros contratados y el abatimiento del comercio con la falta de su elemento principal, son consideraciones que pesarán tanto en el ánimo de VS, como han pesado en el mío, para que sin pérdida de momento se digne acordar con SE se pague todo lo que se deba al Departamento Fluvial de Loreto⁵.”

Pero las cosas no cambiaron, pues el nuevo ministro, general Allende, también se vio precisado a officiar, a los pocos días, al también nuevo de Hacienda y Comercio, exponiéndole la angustiada situación del Departamento Fluvial, amén de los gravísimos resultados, por la no recepción de fondos en diez meses, en todos los órdenes de su actividad. Concluía expresando que:

“Me permito indicar a VS, para que si así lo tiene a bien se sirva someterlo al acuerdo de SE lo conveniente que sería disponer que los Agentes Financieros en Londres o Estados Unidos librarán los presupuestos del mencionado Departamento Fluvial, con lo que a mi juicio se obtendría la regularidad en el abono de ellos⁶.”

Romero en sus *Notas...*, comenta que 1871 fue el último año en que se envió dinero en metálico a Iquitos.

Esta situación de insolvencia, al igual que en el Departamento Marítimo del Callao, se presentó repetidas veces y así en diciembre de 1874, el Ministro interino de Guerra y Marina, don José de la Riva Agüero, oficiaba al de Hacienda sobre la precaria situación de la Comandancia General, que a no dudar tenía implicancias no sólo en relación a los miembros de la Comisión Demarcadora de Límites, y de la Comisión Hidrográfica, sino en particular por su ubicación fronteriza, situación que se va a reiterar en diversas notas. La comunicación decía así:

“Por el oficio que original tengo el honor de pasar al despacho de VS, se impondrá de la situación en que se halla el Departamento Fluvial de Iquitos y de los temores

que abriga el capitán de navío Comandante General de él. Las condiciones especiales en que se halla colocado ese departamento, al frente del Imperio del Brasil y en frecuente contacto con las autoridades y negociantes brasileros, hace indispensable la adopción de algunas medidas que pongan a salvo la existencia e intereses de los habitantes de esos pueblos, y sobre todo la honra del Perú, pues esta sufre con la mezquina situación de sus empleados, reducidos a la más triste miseria y obligados a casi mendigar los artículos necesarios para su alimentación”⁷.

Si se repara en la fecha de este oficio, se podrá apreciar que es precisamente la época de la revolución pierolista que demandó la promulgación de una ley especial por cuatro millones de soles para conjurarla, conforme se detalla en otra parte de este tomo. Así, pues, la oportunidad del reclamo no debe haber servido de mucho para aliviar la situación de Iquitos.

1.4. DIQUE FLOTANTE

El hundimiento del dique, y los esfuerzos para reflotarlo, fue otro de los temas a que se refiriera el Ministro en su *Memoria* de 1870. Sin embargo, se decidió abandonarlo, por lo costoso de su reflotamiento⁸ ya que las vaciantes del río permitían carenar con comodidad los buques del Estado.

Obviamente, que aprovechando la época de vaciante, se podía varar el buque y realizar, durante ese tiempo, los trabajos de obra viva que fuesen necesarios, pero en todo ese lapso, que era del orden de seis meses, aproximadamente, el buque quedaba inoperativo. Un dique flotante, empero, reducía este último período al estrictamente indispensable, con los beneficios que ello reportaba. Esta práctica, inconveniente por supuesto, perduró hasta la década de 1950, en que nuevamente se recupera esa capacidad de reparación. Quien esto escribe, recuerda que la cañonera *Loreto*, viajó a Manaus en 1948, para la reparación del casco, después de casi 10 años, en un varadero particular con la consiguiente salida de divisas, trabajo que duró unos tres meses.

1.5. NUEVO COMANDANTE GENERAL

Como anteriormente se dijo, el capitán de navío don Enrique Carreño, fue nombrado Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, mientras desempeñaba la jefatura accidental de la Comisión de Construcción Naval en Inglaterra, adonde había viajado inicialmente a comienzos de 1872 con los comandantes Ferreyros y Alzamora. La resolución suprema del cambio de colocación disponía, que mientras llegara a Londres el capitán de navío A.G. Muñoz, nuevo jefe de la Comisión, Carreño debía entregar la jefatura al capitán de navío don Ruperto Alzamora y dirigirse a su nuevo destino.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Ya en Iquitos, debía entregar la resolución suprema del caso, al capitán de navío Federico Alzamora, quien saldría para Lima luego de entregar el cargo con las formalidades reglamentarias⁹. En efecto, Carreño recibe el cargo el 24 de enero de 1873, pero curiosa y lamentablemente no presenta informe alguno sobre el estado en que lo recibe.

En diciembre de este año, Carreño remitió al Director General de Estadística, un informe muy completo, por lo tanto extenso, que presenta una descripción de primera mano muy valiosa, que fuera publicada en *El Peruano* de setiembre 30 y octubre 1º de 1874.

1.6. LA FACTORIA NAVAL DE IQUITOS

En octubre de 1873 se promulga, por el Ministerio de Guerra y Marina, una resolución suprema que pone en vigencia el Reglamento Orgánico para el Servicio de la Factoría Naval de Iquitos, consistente de seis secciones y 43 artículos.

El artículo 1º establecía que “la Factoría de Iquitos, que se denomina Naval, por pertenecer al Departamento Fluvial”, depende directamente de la Comandancia General de Marina de dicho Departamento, en lo concerniente a su servicio directivo y económico; pero de la Comisaría pagadora, en todo lo que concerniera a su contabilidad y examen.

En el artículo 2º se fijaba su planta de personal, como sigue:

- Un Superintendente, capitán de corbeta;
- Un Contador, oficial 2º del Cuerpo Político, o un empleado idóneo con los mismos goces;
- Un guardalmacén, oficial 3º ó un empleado con los goces de éste
- Un Director de Obras;
- Un Delineador;
- Dos amanuenses;
- Un portero; y
- Un peón de confianza.

Además, en cada taller, habrían “mayores de talleres”, según se detallaba en la sección respectiva.

En la 3a. sección, se fijaban las obligaciones de los maestros mayores, de los operarios y de los aprendices. Sobre éstos, estaba establecido que debían rendir exámenes privados a fin del año, y uno general a los cinco años de haber permanecido en la Factoría, que se consideraba tiempo suficiente para adquirir los conocimientos prácticos. Los exámenes parciales y generales versarían principalmente sobre pruebas prácticas, debiendo registrarse su resultado en un libro de actas a cargo del Contador, quien además llevaría otro en el que constaría el nombre, edad, y lugar de nacimiento de cada aprendiz, día de su ingreso y salida de la Factoría, fal-

Factoria Naval

Relacion de las obras hechas en la expresada en el mes de Diciembre de 1888

<u>Para el V. de S. de S.</u>			
Por valor de 21 pesos de honor para las ma-		40	
das con 400 ^{rs} a 1 ^o de S.			
Por 1/2 mrs ademas de 1/2 para las puntas		48	
y una sola para la maquina con 4 ^{rs} 1/2 de S.			
Por 1/2 2. puntas de fierro en plancha y		142	40
argolas para los tambores con 116 ^{rs} a 50 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 1. columna para la maquina		102	20
con 365 ^{rs} a 380 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 30 pesos y tresas para 1/2 con		19	50
26 ^{rs} a 54 ^{rs} de S.			
Una maquina 5 dias puliendo y mangra		15	
y 4 pesos de honor			
Por 1/2 2. dias reparando el tubo de		6	
vapor de la maquina			
Por valor de 100. chapatas para afomar		40	
los cajeros para bombas con 50 ^{rs} a 100 ^{rs} de S.			
Por valor de 1. ancla de fierro con 1/2		74	05
a 320 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 15. libras de fierro en barra para		18	
reparar las trancas de la maquina a 50 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 3 libras de ancha de fierro a		7	50
50 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 1. punto de fierro con 10 libras a		2	80
400 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 30 cordones de fierro con		50	
240 ^{rs} a 250 ^{rs} de S.			
Por 1/2 de 1400 pies de madera a 15 ^{rs} con		95	20
el 100			
Obras carpenteras 21. dias de S. trabajando		504	
alrededor			
A la vuelta		1177	68

<u>De la multa</u>		31-10	3195-82
Por para D. Antonio Sepeda		5	
Por vala del inventaria y entrega de este estancia por el rubricacion en 1872 a 21-80 est. y su y 1. toña de madera para D. Eduardo Sanguinetti		320 60	
Por inf. de 2 embudo de este establecimiento		59 80	
26 est. a 22-50 est. y su para D. Fidel Costa			
Por ramos de 9,4 m de madera a 22- 40 est. el 100 para D. Emilio Villanueva		23 90	
Por vala de 1. esquadra de jalata con 5 est. a 80 est. y su para D. Enriquez Carrasco		4	
Por arbor y estancia a 1. para de este para D. Manuel Montenegro		11 87	
Por ramos de 378 m de madera a 22- 40 est. el 100 para D. José F. Jimenez		9 07	
Por inf. de 154 pies de madera a 22-40 est. 5.000 y vala de 4 tapas de fierro y plancha de D. Fermín L. Alth		17 45	
Por vala de 4 ramos de fierro con 64 est. a 37 est. y su para D. Juan Collins		23 68	503 82
	<u>Suma total</u>		<u>3579 64</u>

Acuerdo de la presente relacion de obras a la
cantidad de tres mil quinientos noventa y cinco
soles, sesenta y cuatro centavos.
Eguiluz Diciembre 31. de 1872.

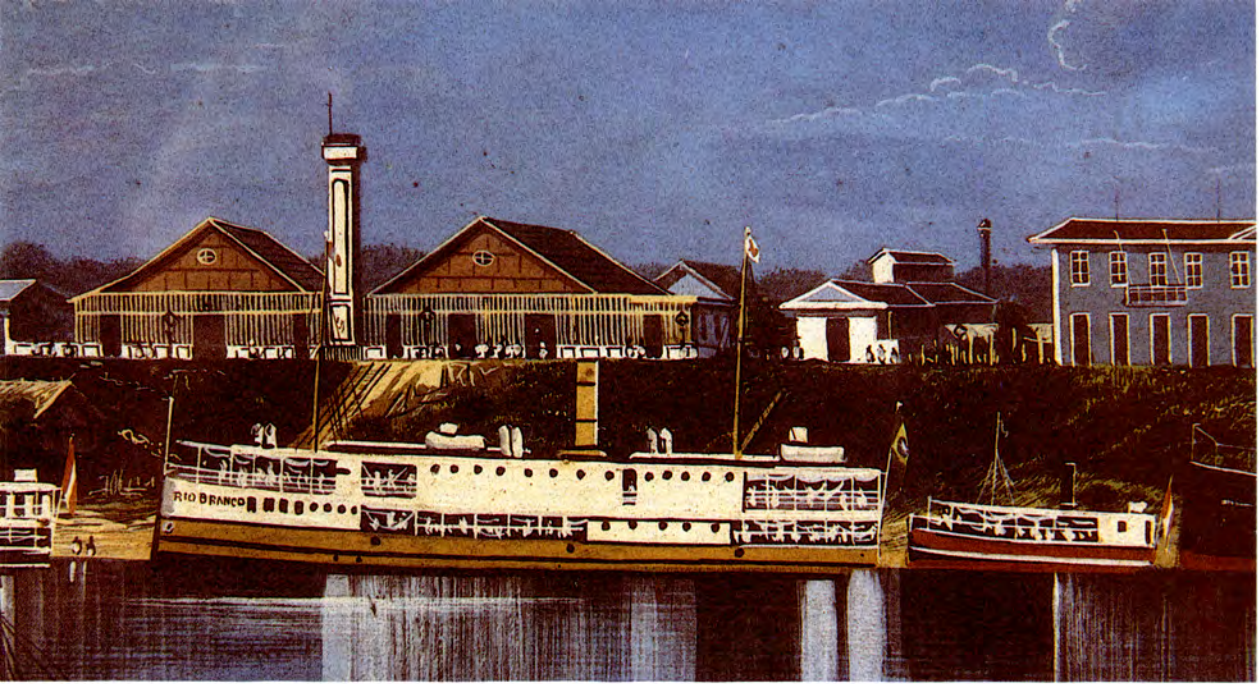
James Rae Director

Buenos Aires
Cantado

V.B.
Lizaso

Relación de las obras realizadas en 1872 por la Factoría Naval del Departamento Fluvial con descripción del cliente, obra y monto. (Reproducida de: Factoría Naval de Loreto, 1872, doc. 2, fols. 5-7, Archivo Histórico de Marina).

Vista de Iquitos que permite apreciar la chimenea de la Factoría de Iquitos y edificio de la Comandancia General.
(Oleo existente en el Museo Naval del Perú).



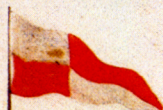
Inteligencias para los buques
del Dep. de Guayaquil.



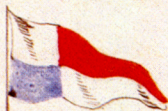
F. 5.ª "Sactaya"



F. 7.ª "Mirona"



E. 8.ª "Putunayo"



E. 6.ª "Napo"



E. 9.ª "Main"



Gallardetes de inteligencia (identificación para señales) de los buques del Departamento Fluvial de Loreto en 1876. (Reproducida de: Ordenanzas Generales de Loreto, 1876, fol. 12, Archivo Histórico de Marina).

tas que cometieren y cualquier otra circunstancia que el superintendente estimase oportuna.

También, se establecía que luego de que un aprendiz aprobase el examen general, recibiría como premio ochenta soles y tendría preferencia para llenar las vacantes de la Factoría o de los buques de la Armada. Los maestros de taller, también serían favorecidos con un premio de 40 soles por cada uno de los aprendices que aprobase el examen general, en mérito al trabajo de enseñanza realizado.

En la Sección 6a., se establecía la conformación de una Junta Económica, compuesta del Superintendente, que la presidiría, el Contador y el Director de Obras, haciendo de secretario el amanuense de la Contaduría. Los acuerdos de la junta se asentarían en un libro de Actas.

Entre sus deberes estaban: acordar las bases para la contratación de operarios a sueldo fijo, despedir a los inútiles, velar por que el suministro de los materiales para las obras se realizara sin interferencias, determinar el precio de todas las obras, velar por la economía en el gasto, proponer a la Comandancia General, por intermedio de su Presidente, las medidas que considerasen oportunas para mejorar el funcionamiento y producción de la Factoría Naval de Iquitos¹⁰.

El superintendente, capitán de corbeta don Juan P. Guzmán, al tramitar el informe del Director de Obras, don J.M. Schrader del 20 de noviembre de 1876, expresaba que:

“... los talleres de aserradura, herrería y cordería se encuentran no en muy buen estado a causa del largo tiempo que hace fueron implantados y que se hicieron uso de elementos no muy buenos para su construcción por la precisión que había para ponerlos expeditos; el taller de carpintería acaba de concluirse de enladrillar y refaccionar una parte de los techos de este mismo y del [del] aserradura.

El taller de maquinaria y fundición se encuentra en perfecto estado, pero si carecen de los operarios necesarios para llenar su dotación, pues en la actualidad sólo hay dos en el de maquinaria y uno en el de fundición.

El poco número de jornaleros con que se cuenta para el servicio diario no da lugar a que adelante mucho el establecimiento, pues si se quiere no se puede ni tratar de su aseo con el esmero que requiere, porque los seis o siete que voluntariamente se presentan a prestar sus servicios sólo dan abasto y eso en su totalidad para subir los troncos y leña del barranco, pues hay días en que se paralizan los trabajos de la sierra que es el taller que más utilidad podía reportar al fisco, por no poderse levantar ciertos troncos que son de dimensiones mayores que los de ordinario”¹¹.

1.7. PERSONAL CONTRATADO

A pesar de la crisis financiera del país en general, y del Departamento Fluvial en particular, la contratación de personal extranjero para

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

la Factoría y los buques continuaba, acto que se llevaba a efecto unas veces en el propio Iquitos, otras por el Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, con autorización u orden expresa del Ministerio de Guerra y Marina.

Una revisión de los contratos realizados durante el año de 1873, muestra la estadística siguiente:

Nº de extranjeros contratados:	55
En Inglaterra:	24
En Iquitos y Pará:	31

Ese total se distribuía por especialidades y nacionalidades, evidenciando una preponderancia inglesa, como sigue:

Carpinteros:	18	de los cuales 4 ingleses, 8 brasileros, 4 portugueses;
	2	norteamericanos
Albañiles:	14	de los cuales 8 brasileros; 4 portugueses; 2 ingleses
Operarios:	6	todos ingleses
2º Maquinista:	4	todos ingleses
3º Maquinista:	4	todos ingleses
Herreros	3	de los cuales 1 brasileros; 2 ingleses
Modeleros:	2	todos ingleses
Ladrillero:	1	inglés
Calderero:	1	inglés
Médico:	1	ecuatoriano
Arquitecto:	1	mejicano

En cuanto a sueldos, según la especialidad, variaban de 60 soles al mes a 150. Los maquinistas tenían una gratificación de 20 soles mensuales. La duración del contrato variaba entre seis meses y cuatro años, aunque los había por período indeterminado. Generalmente, los ingleses se contrataban por cuatro años.

Los extranjeros contratados representaban un problema, tanto porque algunos desertaban en el viaje a pesar de haber sido cancelados con dos meses de adelanto.

Otro problema era la calidad de los contratados y, en ese sentido, el ministro Gálvez en Londres comentaba, a comienzos de 1873, lo siguiente:

“Es conveniente que se persuada VS que el hecho de contratar operarios con conocimientos especiales y que han de ir a ejercerlos a un país distante, falto de recursos, con mal clima, tiene dificultades muy considerables y por eso he manifestado en nota dirigida a ese Ministerio que convendría autorizar a esta legación para pagar el honorario que conviniere, por supuesto lo mas económicamente posible, a un ingeniero a fin de que haga las investigaciones mas detalladas sobre cada individuo en cuanto a sus aptitudes y moralidad. Aun así mismo nunca se

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

podrá tener seguridad porque a veces hay personas incompetentes que se presentan con muy buenos informes o personas de mala conducta bajo apariencia de honradez y sólo con un largo trato llegan a hacerse conocer. Por otra parte, como tales operarios no son de muy elevada condición no es tan fácil tomar datos de diversas fuentes; por último es muy notable la circunstancia en que se encuentran, cuando salen de aquí mientras llegan a su destino, Iquitos, fuera de toda autoridad y tocando en un país ávido de inmigración como el Brasil y donde hay fuertes tentaciones”¹².

Esta sugerencia no fue aceptada.

1.8. TRAFICO FLUVIAL

Como se habrá podido apreciar de todo lo que antecede, el tráfico fluvial a vapor fue asumido por los buques del Departamento, principalmente el interno. Sin embargo, para el exterior¹³, está el caso que el 30 de noviembre de 1871, la Compañía de vapores “Fluvial Paraense” estableció una línea mensual de Pará a Iquitos y Yurimaguas, cuyo primer viaje debía comenzar el 25 de ese mes, saliendo en lo sucesivo desde el Pará el 25 de cada mes, sin subvención del Estado peruano. El Comandante General del Departamento consideraba que ésto resaltaba la importancia y desarrollo de la región de Loreto, y que el Supremo Gobierno debía tener presente aquella condición para no aceptar propuestas de especuladores para establecer líneas en el Amazonas con fuertes subvenciones.

Posteriormente, en 1875, el Gobierno desestimó una solicitud de don Antonio Sepeda para establecer la navegación a vapor en el río Amazonas, subvencionada por el Estado.

En junio de 1873, ante un expediente seguido por don Timoteo Smith, solicitando patente de navegación para el vapor *Alciste* y establecer una línea de navegación nacional entre Iquitos y Pará, el Ministro de Hacienda consideró que a pesar de que dicha solicitud no estaba arreglada a ley podría atenderse si cumplía con los requisitos siguientes: 1) comprobación de la nacionalidad peruana de los socios de la casa Smith Johnston y Ca; 2) realización del arqueo respectivo; 3) regularización del expediente de nacionalización del citado vapor; 4) certificación de la propiedad de la nave; 5) otorgamiento de la escritura de fianza, cumplidos los cuales podría continuar con el tráfico.

Por otro lado, en marzo de 1876, el Gobierno para facilitar las transacciones comerciales con los puertos brasileros del Amazonas, dispuso, en conformidad con la ley del 20 de noviembre de 1852, que por los puertos fluviales habilitados para el comercio exterior se continuara enviando la plata nacional sellada, anulando así la medida dictada por la Prefectura de ese momento.

R. P.

Estado que manifiesta el sostenimiento de los vapores "Morona" y "Pastaza" y lo que han producido de Enero a Junio de presente año.

Mes	Vapores	Costos	Unidad y de mar	Combustible	Pistas de pasaje	Productos de fletes	Productos de navegacion por pasaje	Viveros.
Enero	Morona	1809 60	1192 50	873 88	118 50	806 46	483 40	819 87
Ya.	Pastaza	1386 20	88 80	"	"	"	"	673 75
Febrero	Morona	1588 80	220 50	1217 88	23 65	716 38	745 30	891 70
Ya.	Pastaza	1310 40	140 10	"	"	"	"	693 75
Marzo	Morona	2092 50	306 00	167 94	171 40	596 17	587 64	813 26
Ya.	Pastaza	1530 22	"	"	"	"	"	693 75
Abril	Morona	2092 50	270 50	864 96	256 70	1083 60	706 20	878 1
Ya.	Pastaza	1530 22	131 00	"	"	"	"	693 75
Mayo	Morona	2092 50	672 20	1060 21	238 00	1203 10	812 40	1304 28
Ya.	Pastaza	1407 40	120 00	"	"	"	"	693 75
Junio	Morona	2092 50	"	851 86	73	103 70	616 00	1057 16
Ya.	Pastaza	1388 11	130 70	"	"	"	"	693 75
		20600 64	3252 80	5736 59	1103 25	5882 96	3752 94	9820 78

Demostracion

Gasto total de Enero a Junio... \$ 40,515. 20.
 Ingresos por fletes y pasajes en el id... \$ 7,835. 86.
 Gastos cobrados... \$ 32,682. 34.

Comisaria de Marina al Departamento Fluvial de Loreto.
 Huancabamba, Junio 30. a 1872.

H. G. S.

Cuadro ilustrativo de los ingresos del Morona, durante el 1er. semestre de 1872. Se puede apreciar que los ingresos por pasajes y fletes sólo cubrían el 36% de los costos de operación. El Pastaza sólo generó gastos, por lo que los ingresos del Morona servían para cubrir el 24% del gasto de ambos buques. En realidad el cuadro demuestra la subvención de 30,682.34 soles al tráfico comercial prestado por el Departamento Fluvial de Loreto a la región amazónica. (Reproducida de: Vapor Morona, 1872, doc. 10, Archivo Histórico de Marina).

2. EXPEDICIONES Y EXPLORACIONES DEL DEPARTAMENTO FLUVIAL

2.1. VENCIENDO PONGOS

En una parte de su *Memoria* de 1870, Balta se refería a las exploraciones realizadas y, en esta oportunidad le era grato anunciar que el vapor *Napo* había surcado por primera vez los pongos de Manseriche en el Alto Marañón y de Aguirre en el Huallaga.

En efecto, el Prefecto, don José Lino Olaria, acompañado de don Arturo Wertheman, de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, a bordo del *Napo* comandando por el teniente 1º don Manuel Melitón Carbajal, pasan el pongo de Manseriche [Mancharichi-punku, según Emilio Romero] en octubre de 1869, a los que F. Romero en sus *Notas*, califica de valientes. Este hecho, sin precedentes, motivó el envío de los respectivos informes del Prefecto al Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas con fecha 14 de noviembre de 1869, y del Comandante General del Departamento Fluvial al Ministro de Guerra y Marina con fecha 20 de noviembre del mismo año, basados ambos en los correspondientes informes del comandante del *Napo* de fechas 1º y 17 de noviembre, respectivamente. De todas estas comunicaciones, sólo se reproduce, en el *Anexo A*, el informe que Carbajal elevara al Prefecto y la relación de todas las personas que tomaron parte y presenciaron tal suceso.

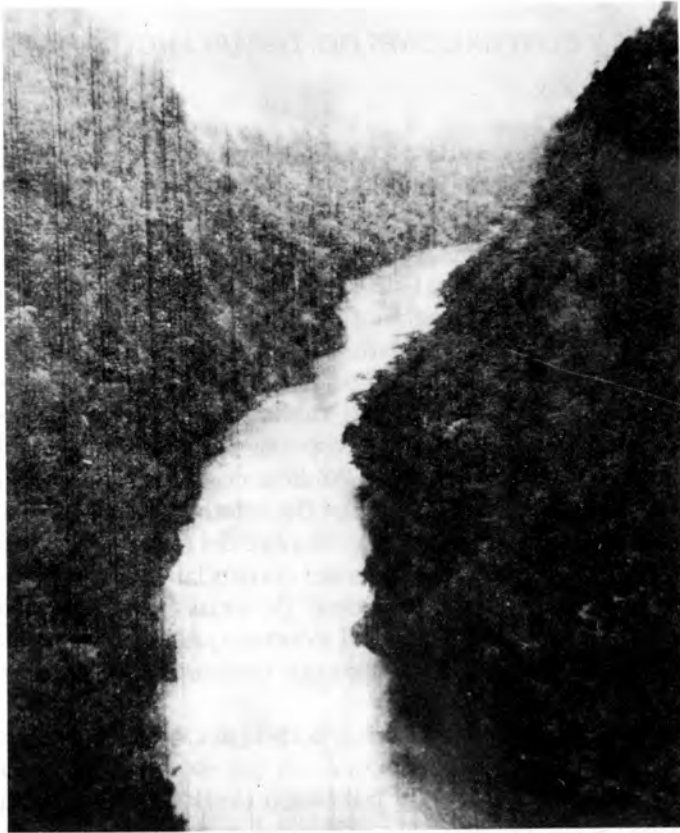
Por su lado, el ingeniero Wertheman, a pedido del Prefecto, le presentó un informe, con fecha 11 de noviembre, en el que expresaba su opinión tanto sobre el restablecimiento de la población de Borja y el fuerte para protegerla, cuanto sobre el paso del pongo, del que decía:

“... Los obstáculos sólo se encuentran en el mismo pongo de Manseriche, y son tan grandes que en mi opinión hacen imposible toda navegación al través de él, ni dejan esperanza de poderse remover aún con enormes gastos. Sólo el entusiasmo y patriotismo han podido vencer las dificultades de tan peligrosos pasos”.

Por otro lado, Carbajal fue también muy claro en su informe, al mencionar que:

“El paso del pongo de Manseriche que hemos superado, no es ni será nunca una vía, cómoda y segura, pues aún en el caso de ser vapor de suficiente fuerza de máquina y buen gobierno, tendrá siempre un paso forzado en que correrá peligro... De todo lo dicho, se deduce que, por ahora puede abandonarse toda pretensión sobre el pongo...”.

Todos estos partes y comunicaciones fueron publicados en *El Peruano* de los días enero 19 y noviembre 29, de 1870. Pero, además, ambos informes echaban por tierra el optimismo del ministro Balta sobre las fundadas esperanzas de utilizar el pongo de Manseriche.



Vista aérea del pongo de Manseriche, surcado por primera vez en 1869, por el teniente 1º Melitón Carbajal, con el vapor explorador *Napo*.
(Foto cortesía del capitán de navío José Valdizán Gamio).

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

Después de terminadas las reparaciones de las averías que sufriera el vapor, el Prefecto dispuso que el *Napo*, mientras él se ausentaba a Moyobamba, explorara el río Huallaga hasta el lugar mas aparente y cómodo donde pudiera arribar el vapor sin obstáculos.

Esta empresa fue nuevamente realizada con éxito por el teniente Carbajal, durante la cual logra pasar el pongo de Aguirre en dicho río, elevando su informe preliminar al Prefecto con fecha 1º de diciembre de 1869, quien a su vez da cuenta al Ministro de Gobierno con fecha 11 de diciembre. Ambos informes fueron publicados en *El Peruano* del 26 de enero de 1870.

Igualmente, con fecha 5 de enero Carbajal informó al Mayor de Ordenes del Departamento sobre el resultado de este viaje, y el Comandante General al Ministro de Guerra y Marina con fecha 29 de enero de 1870. Ambos, informes fueron publicados en *El Peruano*, 1er. semestre de 1870, páginas 415 y 416.

El informe detallado de este último paso hasta el punto denominado El Arpa, se reproduce también en el *Anexo A*. A los pocos días, nuevamente Carbajal, en el mismo vapor surca, por primera vez, el río Paranaपुरa, afluente del Huallaga, por una distancia de 50 millas hasta la confluencia con el Cachiyaco.

2.2. BENITO ARANA AL MORONA

En el mes de setiembre de 1874, el vapor *Napo* y la lancha *Mairo*, efectuaron un viaje de exploración al río Morona, con el señor don Benito Arana. Salió de Iquitos el 18 de setiembre, surcó el Morona y regresó a Barranca el 13 de octubre. El comandante del *Napo*, teniente 1º don Juan José Díaz, presentó su informe al Comandante General, el mismo que aparecería publicado en *El Peruano* del 5 de febrero de 1875.

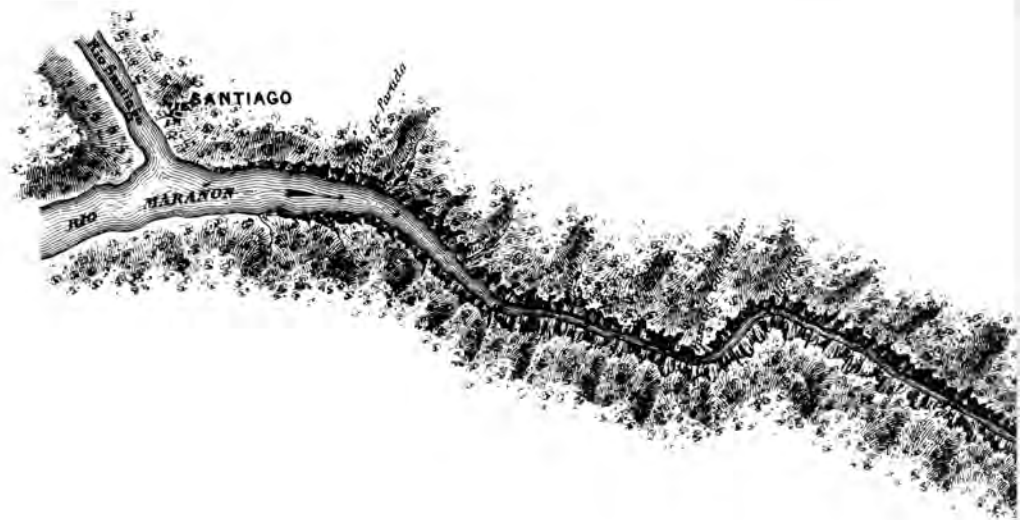
Por su parte, el señor Arana elevó un informe al Comandante General, Carreño, quien al tramitarlo ante el Ministro de Guerra y Marina, le hacía notar que la expedición había navegado el Morona y uno de los dos afluentes que lo forman en una extensión de más de 300 millas, lo que excedía en mucho las 37 escasas que había recorrido la Comisión Hidrográfica. Terminaba expresando:

“Me complazco que esta expedición haya tenido tan buen resultado, porque el conocimiento de este río, así como el del Pastaza y de otros es muy necesario por la relación que tiene con los límites entre nuestro país y la república del Ecuador. Los trabajos de la Comisión Hidrográfica no inspiran confianza y este hecho lo prueba a VS.

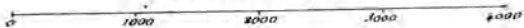
El señor Arana ha salido antier para Lima por la vía del Pará y San Tomas”.

El informe de Benito Arana al Comandante General, con fecha 24 de octubre, decía:

Plano del Pongo de Mause



Escala de 4000 metros.



Grabado por Delamare, Paris Calle S^t Andre des Arts 45

10.



Vista segun el corte vertical.



Perú. Imp. Jancón, s. Ant.º Dubois, 6

Plano del río Marañón con el pongo de Manseriche entre Borja y el río Santiago. También una vista vertical del pongo. (Reproducida de: *Atlas Geográfico del Perú*, por Mariano Felipe Paz Soldán).

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

“Me cabe la honra de poner en conocimiento de VS que habiendo navegado durante quince días con los vapores nacionales exploradores *Napo* y *Mairo* toda la extensión del río Morona desde su desembocadura en el Amazonas hasta la confluencia de los ríos Mangosisa y Cusulima que lo forman; el día cuatro del corriente penetraron al Mangosisa y anclaron los vapores en el puerto e isla que se le denominó de Rivagüero; de cuyo punto según los informes suministrados por los infieles Patucas que habitan en las márgenes sólo dista quince millas poco mas o menos al pueblo Macas perteneciente a la vecina República del Ecuador; no habiendo sido posible llevar mas adelante la navegación a vapor en este pequeño río (Mangosisa) ni en el otro (Cosulima) que también lo surqué durante tres horas, por no permitirlo la deficiencia de sus aguas y los insuperables obstáculos que ofrecen los accidentes topográficos del terreno, rodeado ya de ásperas y elevadas montañas.

El éxito feliz obtenido por la expedición que ha hecho esta exploración bajo mis órdenes ha servido a resolver prácticamente el importante problema de la navegación a vapor del hermoso y renombrado río Morona en toda su extensión; dejando así expedita una nueva vía de fácil y rápida comunicación que esta llamada a dar grandes resultados en el porvenir, por cuanto liga la región amazónica con toda la parte oriental de la República del Ecuador.

Del mencionado puerto Rivaguero oficié al Gobernador del puerto ecuatoriano Macas y a nuestro Ministro Residente en Quito, comunicándoles este fausto acontecimiento.

Los interesantes detalles de esta exploración así como el diario de navegación de los vapores cuidará de ponerlos en el superior conocimiento de VS el comandante del *Napo*, jefe del convoy explorador.

Sólo me resta informar a VS, en honor a la justicia, que los distinguidos señores oficiales Díaz y Pizarro comandantes de los vapores exploradores se han comportado brillantemente en la jornada desplegando todo el valor e inteligencia que requieren los diversos casos la navegación; así como los demás empleados y tripulación de los buques pues todos ellos han rivalizado en entusiasmo y decisión patrióticos para hacerse superiores a las penalidades y fatigas de todo género y para vencer los obstáculos consiguientes en un viaje de estudio y reconocimiento; por cuyo comportamiento se han hecho señaladamente acreedores a la consideración de VS y del Supremo Gobierno”¹⁴.

El Ministro de Guerra y Marina, en enero de 1875, envía a Tucker, quien ya se encontraba en Estados Unidos, el resultado de esta expedición, para los fines cartográficos del caso, haciéndole notar que:

“Como estos datos pudieran ser útiles para la obra que esta encargada a U en Nueva York, he creído conveniente poner en su conocimiento lo que dejo expuesto y los datos que el parte del señor Arana le proporcionan”¹⁵.

En noviembre de 1875, se lleva a cabo la última exploración a vapor de los barcos del Departamento Fluvial, en el siglo XIX. En efecto, el 25 de ese mes, el capitán de corbeta don Eduardo Raygada, sale de Iquitos al mando de la lancha *Mairo*, con destino al río Napo, el cual comienza a surcar a la mañana siguiente. Era la primera vez que un vapor peruano lo navegaba. El 4 de diciembre llega a la confluencia con el Curaray y a

las dos millas de comenzar a surcarlo, tuvo que regresar a Iquitos a causa de un pasajero que tenía urgencia de hacerlo. El 8 de diciembre llega a Iquitos, presentando su informe en el cual llamaba la atención al Gobierno, sobre la enorme importancia que tendría el tráfico continuo por ese río¹⁶.

En otro orden de ideas el *Pastaza* transportó, en misión de apoyo logístico, a una comisión que en 1870 desempeñara el Prefecto Lino Olaria para restablecer el pueblo de Borja.

De la lectura de los partes y narraciones de las exploraciones y expediciones, frecuentemente se aprecia que los vapores se varaban, lo que podría atribuirse a una falta de profesionalismo. Pero eso sólo lo pueden decir quienes jamás han estado en los ríos del oriente, ni navegado por ellos. No habían, como hoy, cartas fluviales, ayudas a la navegación, mejores prácticos, etc., etc.

Para comenzar no habían cartas, pues eso era precisamente uno de los objetivos por lograr, específicamente para la Comisión Hidrográfica del Amazonas. La naturaleza de los ríos y sus características hidrográficas eran casi desconocidas en sus corrientes, remolinos, malos pasos, cataratas, cascadas, profundidades, etc., aun cuando existieran algunos croquis, mas que mapas, que en el pasado habían trazado los misioneros y otros exploradores extranjeros, navegando en balsa o canoa, nunca a vapor. Los prácticos, si se les podían llamar tales, eran naturales que conocían sólo parte de algunos ríos, pero que desconocían las capacidades y limitaciones de los vapores. Así es, que los oficiales se aventuraban, esa es la palabra correcta, con arrojo, pericia profesional y aspiración natural de sobresalir en la contribución a la apertura de vías de comunicación, explorando en su patria, la red fluvial mas extensa y enrevesada del mundo.

Pero en esos viajes de los vapores del Departamento Fluvial de Loreto, los oficiales también recolectaban datos sobre situaciones geográficas, distancias, rumbos, tribus, posibles caminos terrestres, producción, riquezas como, lavaderos de oro en el Morona. Su difusión, empero, era mas que todo institucional, a no ser que, como en los viajes que realizaban los Prefectos, el Ministerio de Gobierno y Obras Públicas se encargaba de difundir los resultados mediante los periódicos, a diferencia de aquellos que obtenía la Comisión Hidrográfica del Amazonas, cuyos resultados se encargaba de difundir el Ministerio de Guerra y Marina.

Sea como fuere, hay que reconocer que no existía un plan cartográfico nacional, debidamente organizado, para recopilar toda la información, procesarla y divulgarla. Con todo, la opinión pública se sintió motivada, formándose así desde aquella época, un ambiente favorable para apoyar los esfuerzos en el oriente peruano, con ciclos de mayor o menor intensidad.

Pero hoy, la selva amazónica esta herida por su descontrolada y despiadada explotación, y el narcotráfico ha sentado sus reales en algunas áreas. Es preciso, entonces, reforzar todas las acciones que sean necesarias para proteger ese patrimonio de la Humanidad, no sólo de los peruanos y de otros países que conforman la hoya amazónica. Es notable observar como en los informes de las exploraciones del siglo XIX, ninguno menciona sembríos de coca, planta ya conocida y usada en el Ande desde tiempo inmemorial.

Por otro lado, llama la atención, el oficio que con fecha 24 de marzo de 1870, dirigiera don Mariano Felipe Paz Soldán al Comandante General del Departamento Fluvial, mientras estuviera interinamente al frente del Ministerio de Guerra y Marina, que decía:

“Se ha notado con bastante sorpresa que en todos y cada uno de los diferentes partes en las muchas exploraciones que se han verificado en los ríos de ese departamento fluvial los comisionados se limiten siempre a dar, tan sólo, una idea de la configuración, fondo y corrientes de ellos, sin ocuparse de haber hecho las observaciones astronómicas indispensables para determinar la situación geográfica de los puntos o lugares más notables.

Esta omisión a mas de su gravedad por faltarse a una parte del cumplimiento de las obligaciones de un jefe u oficial explorador es demasiado sensible porque ella puede ser interpretada de una manera poco favorable, sobre la suficiencia y aptitudes de los empleados del Cuerpo General de Marina, a que pertenecen las personas que las han desempeñado.

Por este motivo y teniendo presente que dichas observaciones deben tener la mayor precisión y exactitud, para que no puedan ser contrariadas por las que haga cualquier otro explorador extranjero o nacional, el Gobierno espera que VS dispondrá lo conveniente a este fin y para que en lo sucesivo no se vuelva a repetir la omisión de que hago referencia”¹⁷.

El Comandante General, Alzamora, contestó a Paz Soldán con fecha 31 de mayo del mismo año, en los términos que siguen:

“Con excepción del último reconocimiento hecho al pongo de Manseriche [octubre 1869], todas las exploraciones practicadas en el Amazonas, Ucayali y sus afluentes han sido dirigidas por don Juan R. Tucker presidente de la Comisión Hidrográfica que el Supremo Gobierno sostiene aquí, compuesta de seis miembros y que tienen a su disposición vapores, instrumentos y cuanto necesitan para cumplir su misión y dar cuenta en los términos que VS desea.

Como el presidente de esa Comisión se entiende directamente con el Supremo Gobierno y no da cuenta a ésta Comandancia General del resultado de sus trabajos puesto que no está subordinada a ella, no puede esta Comandancia General saber si hacen las observaciones astronómicas necesarias y aunque lo supiera no podría darle orden alguna por la certitud de que no sería atendida pues repito a VS que la Comisión Hidrográfica del Amazonas y sus afluentes es completamente independiente de esta Comandancia General, la que según sus instrucciones sólo debe proporcionar a su presidente cuanto éste pida para el mejor desempeño de su misión.

Los oficiales de marina que tripulan el vapor explorador necesitarían instrumentos costosos y difíciles de conseguir aquí para hacer las observaciones astronómicas, que en rigor son de la competencia de la comisión científica que lleva a su bordo y que posee toda clase de instrumentos.

Es cuanto tengo el honor de decir a VS en contestación a su respetable oficio del 26 de marzo último¹⁸.

Desde el punto de vista del geógrafo que era Paz Soldán, no le faltaba razón, pues de haberse contado con esos datos se podía haber enriquecido la carta general del Perú, que publicara en 1862, al habersele encargado por decreto del 3 de setiembre de 1859, confeccionar una para culminar la obra de *Geografía del Perú* escrita por don Mateo Paz Soldán. En efecto, entre la llegada de los buques a Iquitos en 1864 y la creación de la Comisión Hidrográfica en 1867, esos buques debieron realizar las observaciones astronómicas reclamadas. Pero a partir de 1867 eso era tarea específica de la Comisión.

Así, pues, la respuesta de Alzamora fue correcta y mas aún, la crisis económica no hacía factible el dotar al Departamento Fluvial con el costoso material para el levantamiento cartográfico, ni de nuevos buques, como si ocurrió con la Comisión Hidrográfica, a la que le incorporaron dos buques nuevos, instrumentos e incluso se ordenó la compra de un globo aerostático, como se verá más adelante.

2.3. MEMORIA DEL MINISTRO DE 1874

El ministro Freire, en un extenso párrafo de su *Memoria al Congreso*, reunido en la Legislatura Ordinaria de 1874, exponía los aspectos del Departamento Fluvial de Loreto, en los términos siguientes:

“El Departamento Fluvial de Loreto, por el cual debe desarrollarse cada día más el comercio de la región oriental de la República, por la vía del Amazonas, ha sido atendido en sus necesidades, conforme lo ha permitido la angustiosa situación fiscal del país durante estos dos últimos años.

Al referirse al material flotante, manifestaba lo siguiente:

“Vapores *Morona* y *Pastaza*

Los vapores mencionados han estado tanto tiempo en reparaciones que se han hecho en sus cascos y máquinas, no se puede esperar que duren mucho más en el estado de prestar los servicios a que están destinados.

Exploradores *Putumayo*, *Napo* y *Mairo*

Estos pequeños vapores han prestado muy útiles servicios en las exploraciones de los afluentes del Amazonas”.

En esta *Memoria*, el ministro Freire comienza a exponer ante el Congreso algunas reflexiones, sobre el futuro del Departamento Fluvial, destinadas a suprimirlo y substituirlo por la empresa privada. Cabe recordar que el Presidente Pardo estaba considerado como liberal, excepto en el caso del salitre en que, por el contrario, lo estatizó.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En su exposición el ministro hacía un recuento de la participación de los buques del Departamento Fluvial con el propósito de facilitar el comercio de esa extensa zona hacia el Atlántico, pero cuyo costo de mantenimiento y conservación no se midió, recargando así el Presupuesto. Pero, decía, el ministro, como ahora se conocen mejor los ríos, y se ha creado un tráfico regular e intereses comerciales, es llegado el momento de que esa función sea asumida por los particulares pero con una subvención del Estado. Terminaba el ministro diciendo que con la suma destinada a esos vapores se podía aumentar la escuadra, poniéndola en un pie de fuerza muy respetable y, por ello:

“El Gobierno os pide, que le concedáis la suficiente autorización para negociar el traspaso de esas empresas de navegación, subvencionar a la compañía que mayores ventajas ofrezca, tanto respecto de la cantidad que como subvención exigía, como respecto de las seguridades que puedan ofrecer, para el aumento de los buques que hacen el tráfico, y para las responsabilidades de todo género, que deben ponerse a cubierto a negociaciones de tal magnitud”.

Nótese que tampoco se habla de invertir en la construcción de nuevos barcos, sino mas bien en entregar los existentes. Y algo mas importante aún: la presencia soberana del Estado. También es cierto que, cuando el dinero no alcanza todo gasto parece excesivo y, quizás, habría que dudar que los fondos que se ahorrasen por cerrar el Departamento, irían efectivamente a aumentar la escuadra del Pacífico.

2.4. TENDENCIA A LA PRIVATIZACION

Para empezar a dar forma al traspaso de la actividad fluvial de la Armada a los intereses privados, el ministro Freire remite, en marzo de 1875, a la Cámara de Diputados, una comunicación sobre la creación de una empresa de navegación, repitiendo y definiendo con mas precisión el planteamiento expuesto en la *Memoria*, esto es, que una compañía comercial privada asumiera la operación de los vapores del Departamento, con subvención del Estado, obligándose además por contrato, en aumentar el número de ellos. Esto, decía el ministro, aliviaría el monto considerado en el Presupuesto, en especial en la penosa situación del Erario. Concluía diciendo:

“Para terminar debo manifestar a VS que en razón de hallarse esas regiones separadas por enormes distancias de esta capital, donde reside el Gobierno, cuya acción no puede por consiguiente ser pronta ni eficaz; y teniendo en cuenta que al hacerse el contrato para la navegación de esos ríos, es indispensable obtener ante todo las mas completas seguridades para el dominio nacional, las cuales acaso no le sería dado conseguir, si se convocara a licitación, el Gobierno cree necesario la facultad de celebrarlo con una compañía de asociación, que aun cuando no proporcione mayores ventajas positivas, con la menor subvención o el aumento de mayor número de vapores,

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

ofrezca las garantías y seguridades de otro género, que deben consultarse sobre toda consideración en asuntos de la magnitud y trascendencia del que me ocupo.

En mérito de las razones antes aducidas, SE el Presidente me ha encargado que someta a la ilustrada deliberación del Congreso, el proyecto de ley que tengo el honor de adjuntar, a fin de que si lo consideran conveniente le den la sanción”.

El proyecto de ley, decía como sigue:

“Abril 6 de 1875

El Congreso de la República ha dado la ley que sigue:

Autorízase al Poder Ejecutivo para que subvencione con una suma que no exceda de 150,000 soles al año, a una compañía de vapores que haga el tráfico fluvial entre los ríos Amazonas, Huallaga, Ucayali, Urubamba y Pachitea. El Gobierno podrá dar en arrendamiento a esta compañía, los vapores y establecimientos que hoy existen en el Departamento Fluvial de Loreto.

Para celebrar este contrato el Gobierno no estará obligado ha hacerlo por subasta”¹⁹.

A los pocos días, el ministro oficiaba nuevamente a la Cámara de Diputados, pero para responder a una serie de interrogantes planteadas. Decía como sigue:

“En contestación tengo el honor de decir a VS que en los días transcurridos desde la fecha en que recibí el referido oficio hasta hoy [6 días], se han buscado en el archivo los antecedentes sobre la compra de los vapores *Morona y Pastaza* y de las máquinas para la factoría, sin poder encontrar datos suficientes para decir con exactitud cual es la suma que en esa época se pagó por esos buques y máquinas.

En un oficio que con fecha 1º de setiembre de 1861, dirigió a este despacho el Ministro del Perú en Londres, comunicando los términos del contrato celebrado por el contralmirante don Ignacio Mariátegui con los señores Samuda y Hermanos, aparece que se estipuló la suma de 53,960 libras esterlinas, como precio total de los vapores *Morona, Pastaza, Napo y Putumayo* y por el dique flotante, pero nada se dice en ese oficio sobre el precio de las máquinas para la factoría.

El primitivo precio de este establecimiento también serviría para apreciar el que hoy tiene, pues desde que comenzó a funcionar, ha sido preciso agregarle otras máquinas a fin de completar las que eran indispensables para atender a las reparaciones que necesitaban los vapores.

Las sumas que anualmente producen la navegación fluvial, la factoría y la fábrica de ladrillos, las verá VS en el cuadro adjunto, en el que se demuestra que en el año de 1873 ingresaron a la Comisaría de Iquitos 26,949.80 soles y en 1874 33,354 soles, como productos de fletes y pasajes en los vapores y de las obras hechas para particulares en la factoría y en la fábrica de ladrillos.

Según el convenio celebrado en 4 de noviembre de 1852, entre el Cónsul General del Perú en Río de Janeiro y el representante de la Compañía Brasileira de Navegación en el Amazonas, el Gobierno del Perú daba como subvención anual a esa Compañía, la suma de 20,000 pesos en letras sobre Londres; los buques de la Compañía llegaban hasta Nauta o Loreto.

Es cuanto puedo decir a VS en vista de los documentos que he podido conseguir en este Ministerio y en el de Relaciones Exteriores”²⁰.

Según comenta Romero, en el contrato de construcción de los vapores fluviales, se convino en 9,040£ como precio de cada uno de los vapores grandes, de 1,950£ cada uno de los exploradores, y aproximadamente el precio de la máquina para cada uno fue de unas 5,020£, llevando el costo a 14,060£ por cada uno de los vapores grandes, y a 6,970£ por cada uno de los exploradores, ello sin contar todos los gastos de viaje hasta Iquitos. El dique costó 12,900£²¹. Parece ser que a Freire sólo le faltó averiguar en el Ministerio de Hacienda cuanto se pagó por los bienes adquiridos.

Tal como lo presentaba el ministro Freire, la existencia autosostenida del Departamento Fluvial era un imposible.

2.5. DEBATE SOBRE PRIVATIZACION

En abril de 1875, el periódico *La Patria*, publicó un extenso y detallado artículo intitulado *Estaciones Fluviales y Apostaderos*, que se ha creído conveniente comentarlo parcialmente, en primer término por la concepción de soberanía en aquella época, que dicho sea de paso siempre debe tenerse presente en las regiones de frontera; también por el desconocimiento de lo que realmente significaba un buque de guerra en sus características para la zona; también por la defensa de los intereses amazónicos; igualmente sobre la oportunidad y conveniencia de privatizar algo que a pesar del tiempo transcurrido representaba el puntal del desarrollo a largo plazo de esa región versus las corrientes privatizadoras que soplaban en aquella época, que a veces no resultan ser la panacea de los problemas financieros de un país. La Factoría Naval de Bellavista se salvó. La de Iquitos no, pero no sólo ella, sino todo el Departamento. La región amazónica oriental esta de moda hoy otra vez frente al Brasil.

Dada la fecha del artículo, es fácil comprender que el comentario no fuese favorable al primer gobierno civil electo del Perú. En primer término, expresaba su reconocimiento y admiración a los gobiernos militares pasados, por su política previsor de presencia naval en ríos y lagos fronterizos, que habían facilitado el comercio, afianzado la soberanía y propiciado un mejor conocimiento de los ríos y sus tramos navegables, para comunicar las regiones trasandinas con el Atlántico. Mientras esa presencia naval no se materializó, continuaba el artículo, fueron las compañías navieras brasileras las que realizaron el tráfico fluvial, incluso con fuerte subvención del Estado peruano. Por supuesto, el monopolio ejercido tuvo sus efectos negativos para el interés nacional.

Estos hechos llevaron al Mariscal Castilla a la fundación del Apostadero y Estación Naval de Iquitos, que si bien tuvieron un costo apreciable llevaron, en cambio, el desarrollo de que gozan los pueblos de esa zona.

El artículo hacía similar mención a la iniciativa de Castilla para crear el Apostadero del Titicaca.

Sin embargo, decía, “ha sido preciso llegar a estos tristes y luctuosos tiempos para que en nombre de una economía mal entendida y de un sistema de protección no menos inconcebible se piense convertirlas de nacionales en particulares, y reduciendo a una empresa meramente comercial lo que era todo un plan político y administrativo y a una política diplomática y sagaz se ha substituido otro eminentemente mercantil”. También refería que con el proyecto de ley sobre los vapores del Departamento Fluvial, se buscaba obtener similar autorización a la lograda en enero de 1875 respecto de los vapores del Titicaca.

Anteriormente, los senadores por Loreto, señores Gómez Sánchez y Arévalo, habían hecho fracasar con argumentos políticos y económicos tal iniciativa, que nuevamente la presentaba el Ministro de Guerra y Marina, pero a la Cámara de Diputados.

En efecto, el señor Gómez Sánchez había demostrado que la subvención de 20,000 soles mensuales que se daría a la compañía particular que asumiese la administración y operación de los vapores y factoría de Iquitos, en realidad no generaría economías en el Presupuesto, los remotos territorios quedarían librados a una especulación monopólica que no se podría precisar. Para hacer mas objetivo su comentario, mencionaba el caso de la P.S.N.C. en el Pacífico. Gómez Sánchez expresaba que “el territorio del Amazonas es limítrofe con un Imperio poderoso como el del Brasil cuya política es muy conocida... y tenemos las puertas abiertas por ese lado”. Esto llevó a Gómez Sánchez a cuestionar, no obstante su aclaración, el porqué se gastaba tanto en la Marina de Guerra en el Pacífico, pues si mañanauviésemos decía, un conflicto con Brasil este país se adueñaría hasta los Andes. Finalmente, Gómez Sánchez consideró que el presupuesto del Departamento Fluvial estaba mal administrado y que por eso no alcanzaba.

En el debate había intervenido también el señor Althaus quien hizo varias comparaciones de poder combatiente relativo de los buques fluviales peruanos y brasileros, algo fantasioso, y que, en todo caso, debía de eliminarse del debate toda relación con la política internacional. Por otro lado rechazó la ponencia de un Diputado para que la concesión no se otorgara por licitación pues en este caso podría suceder que los vapores fluviales pasaran a manos brasileras, y los lacustres a manos bolivianas, pero para obviar tal posibilidad, opinaba Althaus, bastaba adoptar todas las medidas necesarias. También se refirió a que en Iquitos se malgastaba en el sostenimiento de sus buques.

El senador Arévalo, en su intervención, también emitió comentarios sobre la mala administración de los fondos del Apostadero de Iquitos, pero

fue más lejos aún al decir que ello era “una enfermedad general en todas nosotros”. Como Arévalo fuese un hombre de negocios de Loreto, citó como ejemplo los excesivos aumentos de fletes y la ineficiencia del personal. Pero a pesar de todo insistió en que la Marina debía seguir operando los vapores fluviales, y de paso los lacustres.

En esta oportunidad, pues, en el Senado salieron victoriosos los opositores del traslado, señores Gómez Sánchez y Arévalo.

El artículo de *La Patria* concluía expresando que “la cuestión suscitada por el señor Ministro de Guerra es en extremo grave. En ella esta comprometida la autonomía de nuestras regiones amazónicas, nuestro prestigio político y marítimo en esos importantes lugares para que merezca le consagremos una atención muy especial”²².

Pasó 1875 y la ley no se promulgó, motivando que el ministro Freire volviera a insistir en su *Memoria* de 1876.

2.6. RENUNCIA DE CARREÑO Y EL NUEVO COMANDANTE GENERAL

En mayo de 1876, el Gobierno aceptó la renuncia al cargo desempeñado por casi tres años y medio, que presentara Carreño en diversas oportunidades, encargándose interinamente del puesto que ocupaba el referido jefe, el capitán de corbeta don Eugenio Raygada²³.

Sin embargo, el cambio de comando se materializa recién en noviembre de 1876, pero no es Raygada quien asume el comando sino el capitán de fragata don Enrique Espinar, circunstancia que aprovecha este jefe para presentar un informe al Ministro de Guerra y Marina²⁴, que más que nada era una suerte de crítica a otro informe que presentase Carreño en esta ocasión, y que no ha sido ubicado.

¿Cómo era realmente Carreño? Inicialmente, el doctor Galt de la Comisión Hidrográfica, lo describe como una “persona de carácter fuerte”... que lucía una “barba negra, ... de mirada amenazadora, prototipo de un Barba Azul”. Mas tarde, lo define “como un tipo de carácter nervioso, muy irritable y con poco tacto para tratar a la gente”.

Años después, Romero en sus *Notas...* a través de la lectura de la correspondencia, casi 57 años antes que Werlich, dice de él:

“Carreño debió ser un hombre de carácter duro hasta la intransigencia. Sus acusaciones contra el personal a sus órdenes son frecuentes y acres en el archivo de sus oficios. Además, su concepto exagerado de su dignidad de jefe, le hizo tener críticos rozamientos con las autoridades políticas, consulares, comerciantes y personajes de importancia. Justo es decir en su descargo que la angustiosa situación económica que por entonces pasó el departamento, situación angustiosa que Carreño sufría de manera doble (como jefe y como hombre), exacerbaron su carácter, manteniéndolo en continua irritabilidad. Además, las asonadas e incitaciones contra el Comandante General fueron frecuentes en ese tiempo...”.

Personaje discutible en todo caso. En su foja de servicios figura que el 13 de julio de 1867, estando en comisión en las Filipinas, fue apresado en Manila. Según Werlich, había sido enviado por el Gobierno, bajo la guisa de comerciante colombiano, para obtener inteligencia sobre las defensas españolas. Descubierta, fue apresado, salvando de ser ejecutado como espía. Después de seis meses de prisión, fue canjeado como prisionero de guerra, regresando al Callao. Como se ha visto, terminado su comando en Loreto, pasó a Europa con licencia de tres meses para recuperar su salud. Ya durante la guerra con Chile, se desempeña como Mayor de Ordenes de la 1a. División Naval, bajo el mando de Grau, pero sólo por dos meses, del 12 de mayo al 14 de julio. Combatió en la batería Ayacucho del Callao, durante los bombardeos al puerto por los chilenos. Quedó sin colocación en 1884. En su expediente figura que falleció en 1886 mientras sufría de enajenación mental.

2.7. MEMORIA DEL MINISTRO DE 1876

En su *Memoria* de 1876 al Congreso, Freire ya no se refiere específicamente a las diversas dependencias y naves del Departamento, como en su anterior sino que presenta una reflexión fatalista sobre el Departamento Fluvial. En efecto además de reiterar lo dicho en la de 1874 sobre el traspaso a una compañía particular, hacía una exposición de la dependencia económica del Departamento de la Caja Fiscal de Lima, al extremo que si no se enviaba dinero todo se paralizaba, incluso el comercio.

Ello, decía el Ministro, quedaría resuelto traspasando los vapores a manos privadas, con imaginación, capitales, eficiencia. Luego hacía un resumen del estado inoperativo de los buques, excepto uno, que es el que mantenía el comercio de la región. La factoría tampoco rendía para auto-subsistir.

El ministro concluía su memoria expresando que:

“Para que esas regiones vuelvan a progresar es necesario, que la navegación se haga por una compañía que tenga capital suficiente para dar mas impulso a esa empresa, la cual debe ser subvencionada por el Gobierno; y que se autorice al Comandante General del Departamento, para que gire contra una casa en Europa por los fondos necesarios para los sueldos de empleados y demás gastos necesarios. Si estas indicaciones que me permito hacer en cumplimiento de mis deberes, no se atienden oportuna y favorablemente, la suerte de esos establecimientos no es difícil preveerla”.

Hay dos puntos importantes en esta memoria. Uno, cuando comienzan los problemas, no por un gasto excesivo o mala administración, sino a partir del momento en que el Gobierno decide enviar dinero a Iquitos empleando a un contratista. Sucede que el dinero se perdía en el camino, los Prefectos lo usaban para otras necesidades, etc. Un año sin sueldo. Sin embargo, el

Departamento funcionaba. El otro punto, es la propuesta de Freire para que se autorizara al Comandante General a girar contra Europa los fondos que necesitase. Hacía rato que el Perú había dejado de ser sujeto de crédito, por lo que tal proposición sonaba a broma cruel.

2.8. AUTORIDADES AL RIO PUTUMAYO

El hecho de que se establecieran los límites con Brasil en el río Putumayo, como se ha visto, no significaba que todo quedase resuelto. Por el contrario, Colombia protestó ante Brasil, y los incidentes que ocurrieran con ciudadanos colombianos, llevaron al Gobierno a la necesidad de establecer autoridades militares y marítimas en la margen derecha del Putumayo, conforme aparece de la carta que el Ministro de Guerra y Marina enviase al de Relaciones Exteriores, en el mes de diciembre de 1876²⁵.

Según explica Romero en sus *Notas...*, esta designación y traslado de funcionarios y autoridades no se llevó a cabo porque no se disponían de fondos para su cumplimiento.

2.9. SE PRECIPITA LA PRIVATIZACION

Lo que sucede después de la *Memoria* de 1876, puede leerse en el volumen 3 escrito por Romero. El apagón y alejamiento de la Marina de Guerra, de la saga oriental, estuvo reservado al Gobierno de Prado, en el curso de 1877/1878, como sigue:

- Marzo 1877, el Gobierno suscribe un contrato con la Compañía de Navegación Peruana, formada por los señores Marcial A. Piñón, Manuel del Aguila, Antonio Nájjar y Carlos Mouraille;
- Julio 1877, el contrato se eleva a escritura pública;
- Setiembre 1877, la Comandancia General entrega al Subprefecto la Columna de Marina;
- Noviembre 16, la Comandancia General entrega a la Compañía los cuatro buques del Departamento Fluvial;
- Noviembre 30, 1877, la Comandancia General entrega a la Compañía la Factoría y todos sus talleres;
- Diciembre 16, 1877, la Comandancia General entrega a la Subprefectura la fábrica de tejas y ladrillos;
- Enero 3, 1878, la Comandancia General entrega a la Subprefectura el edificio sede de la Comandancia General.

Este mismo día, 3 de enero, Espinar diría como en el modismo, “apague y vámonos”, al cerrar el libro copiador de correspondencia. Sólo quedó la Capitanía de Iquitos.

El contrato suscrito, que aparece en el volumen 3 citado, era para navegación del Amazonas y sus afluentes. Desde el punto de vista de unidades

para brindar el servicio de cargas y pasajeros hasta en tres líneas, la compañía se comprometía a adquirir naves en Europa de 200 a 500 toneladas, a comprar los cuatro vapores del Departamento Fluvial, excepto el *Mairo*, y adquirir un vapor de 500 y otro de 550 toneladas en los tres primeros años. El pago de los cuatro vapores se efectuaría cuatro meses después de su entrega. Por su parte el Gobierno le daría una subvención mensual de 2,000\$ (equivalentes a 10,000 soles). La Factoría y almacenes, con todo su material sería arrendado por 500 soles mensuales, a partir de su entrega. El contrato tendría 15 años de duración, esto es, hasta 1892.

Cabe recordar que los buques *Morona* y *Pastaza* tenían una distribución mixta, es decir, buques de guerra con capacidad para pasajeros y carga, y los dos exploradores *Napo* y *Putumayo* ninguna capacidad comercial.

Como demuestra Romero en sus *Notas...* correspondientes al decenio 1870-1880, "el Estado no consiguió compensación alguna por la venta de los vapores. Mas que una venta fue un regalo. La Compañía avaluó los cuatro vapores en 27,000 soles y en 49,000 los peritos del Gobierno. Se dirimió en 38,000. Es decir, una cantidad con la cual el Estado no podía pagar sino 3.8 subvenciones a la Compañía. Tal fue el contrato por el que se liquidó el Apostadero".

2.10. UNA PROPUESTA FALLIDA

El 16 de noviembre de 1876, un conjunto de empleados del Departamento Fluvial de Loreto, presenta a la Comandancia General del Departamento Fluvial, una propuesta en la cual le daban a conocer haberse enterado de que la junta de avalúo nombrada por el Gobierno, había adjudicado a la Compañía Fluvial Peruana cuatro vapores del Departamento por un ínfimo precio de 38,300 soles.

Dichos empleados, acreedores del Estado en virtud de los sueldos que se les adeudaba por más de cuatro años de servicios prestados, se consideraban con derecho a comprarlos y así lo hicieron, ofertando 50,000 soles, monto de los adeudos lo que representaba una ventaja considerable para el Erario. Tenían la firme convicción de que esos vapores valían mucho más, lo que se habría confirmado de haberse realizado una subasta pública. Los ofertantes estaban conscientes de que su propuesta era extemporánea, pero de acuerdo a la ley, el Estado podía reconsiderar la venta si es que la nueva oferta se presentaba durante los diez días de adjudicado el bien y si ella mejoraba en un 10% para el fisco lo pactado, condiciones ambas que se cumplían en la propuesta. Además, también ofrecían alquilar la factoría por 100 libras esterlinas, pedían una subvención de 6,000 soles ó 6,200 libras esterlinas, con una duración de contrato por diez años. Los postores solicitaban a la Comandancia General elevase la propuesta al Supremo

Gobierno, y de no hacerlo, ellos lo harían. Así ocurrió, en efecto, pues el 17 de noviembre Espinar resolvió desestimarla, en vista de que los buques habían sido entregados el 16 a la Compañía de Navegación Fluvial, en cumplimiento de lo ordenado por el Gobierno y el contrato celebrado en Lima.

En consecuencia, los proponentes elevaron una solicitud al Supremo Gobierno con fecha 17 de noviembre, la misma que también fue desestimada en enero de 1877. Entre los argumentos consignados en la solicitud, uno de ellos era que la empresa era una pantalla de intereses brasileros²⁶.

Pero tampoco prosperó la Marina Mercante fluvial, pues aparte de esa compañía no apareció otra nacional en el escenario para competir. La Compañía no adquirió buque alguno. Tampoco se conoce en que momento desaparece. En el curso del desarrollo del tomo IX se ha visto como la entrega de tres buques del tipo transporte en el Pacífico a una compañía privada peruana de navegación no realizó cosa alguna y los devolvió al Estado. Se ha visto la defensa ardorosa del Comandante General de Marina y de los Superintendentes de la Factoría de Bellavista para que no se entregase a la actividad privada dicho establecimiento y, ahora, la defensa de la existencia del Departamento Fluvial que estuviera, inicialmente, a cargo del Congreso que no le aceptó al Gobierno de Pardo que la empresa privada sustituyera a la Marina y, finalmente, sin esperanzas, la del propio Espinar, y de los empleados del Departamento, quienes además sospechaban que los concesionarios sólo eran testaferros de intereses brasileros.

Aparte de la Compañía de Navegación Fluvial ya mencionada, hubo otra en el escenario, pero que venía de antes, formada por quien fuera el primer secretario de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, Timoteo Smith, convertido en próspero comerciante en el departamento de Loreto. Smith, había entrado en sociedad con otro comerciante escocés, residente de Iquitos, Alexander B. Johnston, para establecer un servicio con el *Cecilia* que, según Werlich, fue el primer vapor mercante fluvial privado.

Ya se ha visto como el departamento de Loreto subsistió desde la época en que el Gobierno dejara de enviar dinero desde Lima, situación que incentivó la imaginación para sobrevivir. Concretamente, el empleado público negociaba en plaza sus certificados de sueldos devengados, perdiendo el 25% o más de su valor, y quien los tomaba gestionaba en Lima su cancelación. Además, el dinero fresco venía también del Brasil, en razón del comercio que se realizaba. Así, pues, en cierta medida, Loreto era la única región semi-autónoma del país. Romero, en sus *Notas...*, comenta que en 1877, por ejemplo, el comandante Espinar tuvo necesidades económicas y giró varias letras contra la Caja Fiscal de Lima a favor de diversos

comerciantes, y como éstos le entregaban como efectivo entre un 23 a 30%, y el saldo en documentos.

Si antes de la guerra la situación financiera del país había sido crítica, es conocido que durante ella y después, fue peor. Sin embargo, Loreto aprendió a sobrevivir merced a la explotación del caucho, cuyos volúmenes crecieron significativamente, constituyendo una fuente importante del ingreso de divisas, a las que autoridades chilenas de ocupación no pudieron echarle mano, como sucediera con el guano, salitre y otros productos. Según Basadre, en 1882 se comienza el negocio del caucho, que alcanza en 1897 a representar el 9.3% del total de las exportaciones del país.

Terminada la guerra y vuelto el país a una aparente situación de normalidad política, el 24 de febrero de 1886, según expresa Romero en sus *Notas...*, el Gobierno constituye una Junta Departamental para que informe sobre las condiciones de las propiedades gubernamentales y presente un proyecto, que pudiera después elevarse al Congreso. La Junta estuvo conformada con los capitanes de navío Federico Alzamora y Manuel M. Carvajal, capitán de fragata Patricio Iriarte, doctor Manuel Amat y León, alférez de fragata Reynaldo de la Lama. El Gobierno los había escogido por ser personas que tenían un conocimiento individual del departamento debiendo, para su trabajo, reunir datos y documentos que existieran en las oficinas públicas.

La Junta entregó su informe el 30 de junio del mismo año, y al decir de Romero contenía tantos datos y tan bien fundadas sus conclusiones, que sirvió de base al debate en el Congreso para la aprobación de la ley de reorganización de los servicios administrativos de Loreto, pero cuyo cumplimiento efectivo sólo se inicia el 4 de noviembre de 1887, al poner Cáceres el cúmplase a la citada ley. Romero ofrece una interesante síntesis de ella como sigue:

“El producto de todas las contribuciones de Loreto, se dedicaría a los gastos departamentales, siendo gastos obligatorios del departamento, entre otros, el necesario para adquisición y sostenimiento de dos lanchas a vapor (destinadas al servicio de policía fluvial) y una subvención de 8,000 soles anuales a cualquier compañía de navegación establecida en el Amazonas para que extendiese sus viajes por lo menos bimensualmente hasta Yurimaguas. La Junta Departamental tenía derecho a arrendar la Factoría del Estado y el precio de la locación formaría parte de las rentas destinadas a los gastos departamentales. Además, establecía que el Estado enviaría a Loreto una comisión para que estudiara todo lo referente al gobierno, administración y clima, propusiera las medidas convenientes para su adelanto. Esta comisión fue compuesta por el capitán de fragata don Froilán Morales [que trabajase en la Comisión de Límites], el ingeniero don Carlos Pérez, el doctor don Leonidas Avendaño y don Enrique Ramírez Gastón. Posteriormente hubo cambios en el personal de la Comisión que quedó compuesta por el coronel Samuel Palacios Mendiburu e integrada por el capitán de

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

fragata Enrique Espinar, en reemplazo de Morales y Ramírez Gastón, respectivamente. Salió la Comisión de la capital, llevando un largo pliego de instrucciones del Gobierno, cumplió su cometido y expidió un luminoso informe el año 1890. El mismo año, se organizó la guardia civil de Loreto y al siguiente se señaló renta al hospital y se dictaron importantes decretos favorables al departamento”.

Para cumplir con lo dispuesto respecto de las dos lanchas a vapor, se expidió una resolución suprema disponiendo que el Ministro de Guerra y Marina diera instrucciones al representante del Perú en Inglaterra, para contratar la construcción de las dos lanchas de acuerdo a las características especificadas en el informe de la Comisión, cuyo pago estaría financiado por la Aduana de Iquitos. Sin embargo, las cosas no sucedieron así, como se verá mas adelante.

Estando Morales Bermúdez de Presidente promulga, el 14 de noviembre de 1890, la ley que en octubre acababa de aprobar el Congreso, según la cual en el presupuesto de Loreto debía consignarse una partida de 12,000 soles anuales para subvencionar a la compañía de vapores que hiciera de tres a seis viajes directos entre Liverpool e Iquitos, con escalas en El Havre, Lisboa, Pará y Manaos.

La construcción de las lanchas antes citadas, se contrata en Lima en julio de 1888, luego de que el Gobierno lo autorizara en junio del mismo año. La Comisión Especial antes referida, presentó al Gobierno las observaciones que el comandante Enrique Espinar preparase para ella. Según manifiesta Romero, esas observaciones eran:

“1º. Que la velocidad de 8 nudos que estipulaba el contrato era muy pequeña y que debía elevarse a 14 nudos. 2º. Que no especificaba los fondos de las lanchas, cuando éstos debían ser los mas planos posibles. 3º. Que la subdivisión estanca de las lanchas no rendía el provecho que se esperaba si no se corría una tubería general de achique con aspiración de la bomba respectiva. 4º. Que no era conveniente el pino para las cubiertas a causa del clima, luego debía exigirse que los sobretrancaniles fueran de roble y las cubiertas de teca. 5º. Que era indispensable que las hélices fueran de patente con aspas renovables y considerables repuestos. 6º. Que las anclas eran de un peso muy inferior al necesario. 7º. Que toda la cubierta debía estar defendida por toldillas de madera o lona. 8º. Que los repuestos y artículos navales eran en muy pequeña cantidad. 9º. Que era también muy pequeña la dotación de cartuchos asignada a cada unidad y 10º. Que para satisfacer el deseo general de la población de Oriente, esas lanchas debían llevar los nombres de los marinos Távora y West”.

Por otro lado, con oficio de 27 de julio de 1891, se consultó al contralmirante Manuel M. Carvajal, por entonces en Francia, acerca de lanchas fluviales, emitiendo su informe el 7 de noviembre del mismo año sobre el sistema moderno de embarcaciones fluviales, y como deberían ser éstas para navegar en los ríos amazónicos. Según Romero, Carvajal opinaba porque las naves fuesen de poco calado con sistema de ruedas atrás y construidas por secciones fácilmente armables, tales como las que usaba por

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

entonces el Gobierno inglés para la navegación del río Zambesi, y enviaba los planos y sus características. En resumen, Carvajal opinaba se adquiriera una cañonera de hélice semejante a las brasileras (eslora 23m.4, manga 4m.5, puntal 2m.3, calado 1m.5, andar 10 nudos) para navegar en el Marañón, Ucayali y Amazonas; dos cañoneras de ruedas atrás tipo inglés (eslora 23m.4, manga 5m.4, 35 toneladas de desplazamiento, 8 ó 9 nudos) para navegar en el Huallaga, Pachitea, Pichis, Palcazu, etc. El costo total de las tres, incluido armamento y munición, era de 15,000 libras.

No obstante todas esas opiniones y recomendaciones, el Gobierno autorizó al Prefecto del departamento de Loreto, adquiriera de Vigil Ruiz y Cía., una lancha construida en Francia por los astilleros Clapared Frères, llegada a Iquitos en 1894. Se llamaba *Cabuapanas* y resultaba ser la primera nave a vapor que adquiriría el Gobierno desde que en 1877 entregase toda la flotilla a la Compañía de Navegación Fluvial.

Romero consigna en sus *Notas...*, que por esa época, fines de 1895, también llega a Iquitos la primera lancha *América*. Otra lancha, la *Amazonas*, al mando del teniente Roberto Suárez llega a puerto Bermúdez el 13 de febrero de 1897 en el río Pichis, llevando a una comisión presidida por el ingeniero Julio A. Morales, regresando luego a Iquitos. Ese mismo año, una ley del Congreso de 9 de noviembre, declara a Iquitos capital del departamento de Loreto y un decreto supremo del 20 de abril, también de ese año, dispone que la autoridad superior en ese departamento fuese ejercida por un Comisionado Especial, apoyado por algunos funcionarios. Esta autoridad superior, tuvo también un presupuesto especial del orden de los 243,500 soles al año, de los que a Marina correspondieron 18,744, para atender lo siguiente:

- Capitán de puerto y Comandante de las Milicias Navales	4,200	soles
- Un Ayudante	1,200	id.
Lancha <i>Amazonas</i>		
- Un Comandante y su gratificación	1,560	id.
- Dotación de 11 personas	7,349	id.
- 13 raciones de armada diarias	3,745	id.
- Combustible y artículos navales	720	id.

El 17 de noviembre de 1897, la Comisión Especial arrendó a don G.M. Von Hassel, la Factoría del Estado. El 16 de junio de 1896 entra en vigencia un nuevo Tratado de Comercio y Navegación con Brasil que dura hasta 1904.

En 1897 se reanudan, en forma limitada, los viajes de exploración. Así, en cumplimiento de una orden del Comisionado Especial, el capitán de navío Enrique Espinar, sale de Iquitos el 18 de setiembre en el vapor *Brasil*

para reconocer a partir del 15 de octubre el río Yurúa, recolectando datos y realizando observaciones astronómicas. Regresa a Iquitos el 31 de enero de 1898. Cabe mencionar que este río no era frontera con el Perú, y su cauce transcurre íntegramente en territorio brasileiro.

Romero comenta, en sus *Notas...*, que las lanchas del Estado *Cahuapanas* y *Amazonas* desempeñan diversos servicios, entre ellos el de correos, establecido en forma regular según un decreto de 10 de setiembre de 1898. Entre puerto Bermúdez (río Pichis) y Contamana (río Ucayali) sería realizado por la *Cahuapanas*, y entre Contamana e Iquitos por la *Amazonas*. Al incorporarse la lancha *Francisco Pizarro*, construida por Thornicroft de Inglaterra, el servicio se modifica, a partir del 20 de noviembre de 1899 como sigue: Entre Masisea (río Ucayali) y puerto Bermúdez la *Pizarro*, y entre Masisea e Iquitos, la *Cahuapanas* y la *Amazonas*. Las lanchas no estaban al mando de oficiales de marina, sino de prácticos de río. Como dice Romero, en esa época sólo estaban el Comandante de las Milicias Navales de Loreto, capitán de navío Eduardo Raygada, y el de igual clase Enrique Espinar, nombrado Perito Oficial de Terrenos de Montaña, según resolución suprema del 27 de noviembre de 1899.

Las características de la *Pizarro* eran: eslora 52 pies 6 pulgadas, manga 7 pies 9 pulgadas, calado 1 pie 6 pulgadas; casco, baos, roda y codaste de acero; dos máquinas verticales no condensadoras, con potencia para desarrollar 16 nudos; caldera de sistema locomotora, de acero, presión 130 libras por pulgada cuadrada; consumía leña como combustible. En general, cabe mencionar que desde un comienzo, todos los buques consumían leña en vez de carbón, porque al ser importado vía Pará, resultaba muy caro.

Como se puede apreciar, al terminar el siglo, las actividades de la Marina distaban muchísimo de aquellas de las décadas de 1860 y 1870. El primer informe de la Comisión Especial ya citada, expuso la realidad a fines del siglo XIX. Romero en sus *Notas...*, transcribe partes de dicho informe, que aquí se reproducen por considerárseles importantes. Así, respecto a la navegación fluvial se consignaba:

“Muy desconsolador es el cuadro de la navegación en el departamento en lo que se refiere al Perú. Casi todas las naves que circulan en el Amazonas peruano y sus principales afluentes, ostentan bandera brasileira. Las pocas naves nacionales que existían presionadas por los impuestos estipulados por el Brasil, han tenido que cambiar de bandera y hay solamente tres lanchas con bandera peruana navegando en los afluentes y Amazonas peruano... La Compañía Fluvial de célebre recordación, dispersó todos los vapores nacionales que la constituían; y hoy yacen arrojados en diversos sitios, casi totalmente destruidos. El *Morona* es un pontón anclado en el puerto de Manaos; el antiguo *Pastaza* y el *Putumayo* están en igual condición en el río Yavarí. En cuanto al *Napo* y lancha *Mairo*, se ignora su paradero”.

Continúa Romero. ¿Cuál era el resultado de la falta de lanchas de guerra? El informe de la Comisión Especial lo dice bien claro. Las guarniciones colombianas y ecuatorianas avanzaban en los ríos imponiendo su autoridad a los industriales peruanos llegando a expulsarlos de lugares nuestros. Cosa parecida hacían las lanchas brasileras en el Yavarí. Es decir, estábamos a merced de todos los vecinos.

Respecto a la Factoría Naval consignaba lo que sigue:

“Creada con el feliz propósito de impulsar a Loreto hasta la independencia de las obras mecánicas, costó a la Nación enormes sumas; y es cierto que en su principio pudo ofrecer inestimables frutos y hasta educar en sus talleres a muchos que hoy son excelentes mecánicos y hacen casi todo el servicio de embarcaciones a vapor registradas en Iquitos; la decadencia que en el orden administrativo se inicia en Loreto, el largo período de acefalía que ha vivido, determinaron para la factoría una situación ruinosa. El contrato celebrado con la Compañía de Navegación Nacional en el Amazonas puede decirse que no dio mas resultados que la pérdida positiva de los vapores del Estado, que enagenaron a ruin precio, y a la explotación de los elementos con que la factoría contaba para llenar su objeto ventajosamente. Después cuando ya se habían consumido todos esos elementos y devastado ese utilísimo edificio; por los informes especiales vino en conocimiento del Supremo Gobierno de la imposibilidad de fomentar aquella importante fábrica y se resolvió la [cesión] de aquella a particulares, que no hacen mas que continuar la ruina iniciada por la Compañía Nacional. Así, la mayor parte de los talleres quedaron inutilizados, los aparatos que los componían rotos e incompletos, quedando solamente en servicio el de sierra que hasta la fecha funciona con alguna regularidad.

Ahora bien, ¿Para que necesita el presupuesto departamental del miserable ingreso que el arrendamiento de la factoría rinde? Es tan pequeña esa cantidad comparada con los enormes perjuicios que se derivan de la conducción de esa fábrica por personas extrañas a su mejor establecimiento, que se ve claramente que es de todo punto negativa la ventaja que puede obtenerse; es oneroso el contrato, que por una prima insignificante, concede el derecho de consumir la desaparición de un establecimiento tan caro al Estado y de tanta utilidad al departamento. Pero si el Supremo Gobierno se inspira en la verdadera conveniencia, si observa desapasionadamente lo que más importa para estas poblaciones que tanto cuestan a la Nación, y desea el progreso positivo del departamento; en ese establecimiento tiene la base más firme para iniciar nueva vida en esos pueblos y convertirlos en coeficientes del progreso general de la República. Que no se obligue por ahora a la factoría a entrar como factor en el presupuesto departamental; que se posponga la insignificante utilidad que hoy se puede obtener de esa locación a los bien entendidos intereses de aquellos pueblos; que mas tarde ese miserable ingreso que hoy se pierde aparecerá convertido en verdadero elemento de trabajo y progreso De ese establecimiento podrán salir obreros inteligentes en las artes mecánicas, y Loreto podrá así colocarse en la línea industrial que necesita para influir poderosamente en el adelanto y prosperidad de la Nación. La Factoría Naval puede destinarse a importante fin. Que el contrato que hoy la tiene fuera del Estado se rescinda a la brevedad posible, que se elimine del presupuesto departamental la partida de ingresos de arrendamiento de la factoría; que se establezca la Escuela

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

con su personal en relación con las actuales circunstancias del Erario; que continúe los trabajos actuales de los talleres en servicio y que sus rendimientos sirvan exclusivamente para el sostenimiento de la Escuela, contribuyendo con lo que sea necesario la Tesorería del Departamento para completar el presupuesto que debe formarse; y, como sea posible, ir poco a poco reparando ese edificio que hoy sin mucho costo puede quedar en regulares condiciones, pues mañana si continúa en el abandono que al presente, será de todo punto imposible su reedificación”.

Triste experiencia esta de la privatización.

Romero señala que el informe también trataba del estado en que se encontraba la Comandancia del Departamento Fluvial de Loreto, el de los Tercios Navales y el del Resguardo, todas concentradas en las manos del capitán de puerto, cargo que desempeñaba desde el 3 de octubre de 1889 el oficial de marina don Carlos T. Barandiarán. El informe de la Junta se basaba en el que a ella había presentado Barandiarán. Como en el de éste, la Comisión hacía notar en el suyo el mal servicio de la Capitanía, entregada anteriormente a manos inexpertas, y con 4.00 soles de renta para su sostenimiento. Además, entre otras cosas, hacía ver la injusta situación de la naves peruanas que viajaban en el Amazonas con respecto a las brasileñas. Una nave, decía Barandiarán, tiene 421,400 reis de gastos en su viaje al Brasil (280.00 soles); una brasilera solamente 3.00 soles en su tránsito por aguas peruanas.

En todo caso corresponderá a los autores de los tomos que vienen, seguir el hilo de la Saga Oriental a partir de 1900, y demostrar en que forma la euforia del liberalismo en el siglo XIX no llevó o si, algún progreso a la navegación fluvial nacional y, por ende, a la saga oriental. Por lo pronto, esta recapitulación de las *Notas...* de Romero, hacen ver el negativo papel desempeñado por la actividad privada y el abandono del Estado en zona tan estratégica.

B. LA COMISION HIDROGRAFICA DEL AMAZONAS

Se ha estimado conveniente tratar los aspectos de la Comisión Hidrográfica, que tuviera una existencia de siete años, como un título aparte, aunque íntimamente ligado, al Departamento Fluvial.

1. INTEGRANTES

Creada por decreto supremo del 25 de mayo de 1867, bajo la dependencia directa del Ministro de Guerra y Marina, estuvo conformada inicialmente, por las personas siguientes:

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

Oficiales norteamericanos de la ex-marina sudista:

John Randolph Tucker, Presidente

David Porter McCorkle, primer ayudante

Walter Raleigh Butt, segundo ayudante

Sus sueldos anuales fueron del orden de 3,200, 1,600 y 1,200 soles, respectivamente [en esa época un sol equivalía a un dólar].

Ingenieros:

Arturo Wertheman, ingeniero Jefe de la Comisión, pedido especialmente por Tucker.

Manuel Charun, primer ayudante, ingeniero del Estado

Peruanos:

Capitán Timoteo Smith Buitron, Secretario

Dr. Santiago Távara, cirujano.

Smith, ex-integrante de la escolta a caballo del Presidente Prado, anglo-peruano, nacido en Iquique, se había educado parcialmente en Alemania. Vivió diez años en Inglaterra, por lo que su inglés era fluido.

Távara, ex-cirujano en el ejército peruano. Su interés por integrarse a la Comisión residió, principalmente, en conocer a los indios cashivos, que en el año anterior, en una expedición del *Morona* al Pachitea, habían asesinado y devorado a los alféreces Távara, su hermano, y West. A comienzos de 1868 Távara regresa a Lima²⁷. Doce años más tarde, como cirujano en el *Huáscar*, estaría en el combate de Angamos.

Wertheman, nacido en Mulhouse, provincia de Alsacia, Francia. Educado en Suiza y nacionalizado suizo. Trabajó por corto tiempo con Fernando de Lesseps en el proyecto del canal de Panamá. Viajó mucho por África antes de radicarse en California, en donde Henry Meiggs lo contrata para trabajar en Chile, pero a su paso por el Callao, las autoridades peruanas lo convencen y se une al Cuerpo de Ingenieros del Estado, en donde le concedieron la más alta jerarquía: Primer Ingeniero. Cuando Carbajal pasa el Pongo de Manseriche en el *Napo*, Wertheman estaba a bordo. Al dejar de pertenecer a la Comisión desarrolló un fructífero e intenso trabajo de exploración en la región oriental, principalmente.

Oficialmente, ningún miembro del Cuerpo General de la Armada, integró la Comisión Hidrográfica, pero si participaron en las expediciones al mando de los buques que las realizaban, así como en su dotación. Antes de que la Comisión saliera de Lima, se unieron voluntariamente otras tres personas:

El alférez de fragata Leoncio Prado, hijo del Presidente y más tarde héroe de Huamachuco. El 10 de octubre cesó su participación en la Comisión, que sólo se llevó a efecto el 31 de enero de 1868²⁸. Jack Tucker, hijo del Presidente de la Comisión y James Noris, ambos ex-marinos sudistas,



JOHN R. TUCKER
Presidente de la Comisión Hidrográfica del Amazonas
entre 1867-1874. Realizó cinco expediciones. (Reproducida
de: *Admiral of the Amazon. John Randolph Tucker*,
por David P. Werlich).

contratados por la Marina de Chile en 1866, que renuncian en noviembre del mismo año. A mediados de junio viajan a Lima para unirse a la Comisión, en la idea de vigilar la hacienda que el almirante Tucker tenía intención iniciar en la selva²⁹.

1.1. VIAJE DE LIMA A IQUITOS

Los diez salieron de Lima el 21 de junio de 1867 con destino a Iquitos. Entre el equipo que llevaban habían instrumentos de precisión, catorce rifles de repetición Spencer y revólveres para cada uno. Se les había abonado tres meses de sueldo y 300 soles para gastos de viaje.

Llevaban cuatro cargadores, once animales de montar, 14 bestias de carga y un equipo de arrieros. Siguieron el curso del Rímac hacia Cerro de Pasco. Esta ruta era muy comentada por los asaltos que experimentaban los viajeros, e incluso corrieron rumores del asesinato de Tucker³⁰.

Llegaron a ese lugar el 29 y a Huánuco el 5 de julio. Tenían instrucciones de reconocer una nueva ruta: Huánuco-Pozuzo-puerto Mairo en el río Palcazu, que desagua en el Pachitea, afluente del Ucayali, de manera de acortar las distancias entre la capital e Iquitos.

Al salir de Huánuco hacia puerto Mairo, la Comisión se dividió en dos partidas. La primera salió el 1º de agosto con McCorkle, Wertheman, Jack Tucker y Noris. La segunda lo hizo el 20, con Tucker y los demás. En el trayecto el almirante se cruza con don Antonio Raimondi, con quien departe cordialmente.

En Pozuzo se detuvieron tres semanas para descansar. Aquí encontraron una colonia de alemanes-tiroleses establecidos hacia diez años. Se reunieron, también, con el sargento mayor Ramón Herrera del ejército peruano, quien a fines de junio saliera en el *Morona* con diez soldados, hasta la confluencia del Ucayali y Pachitea, quedando el buque a la espera, en tanto que la tropa viajaba en canoa y a pie hasta Pozuzo³¹.

A comienzos de setiembre, partieron de este lugar en tres grupos, que se reunirían posteriormente en puerto Mairo.

Uno, formado por Butt, Charun y Prado, con instrucciones de navegar en canoa bajando el río Pozuzo, haciendo el plano y determinando las coordenadas geográficas de los puntos mas importantes.

Otro, formado por McCorkle, Wertheman, el hijo de Tucker y Noris, que levantarían el mapa del camino por tierra.

El tercero, formado por Tucker, Távara, Smith, Herrera y el padre Calvo que habían encontrado en Pozuzo.

Después de casi quince días de caminata, se reunieron el 18 de setiembre en puerto Mairo, en donde embarcan todos en tres balsas y tres

canoas bajando por el Palcazu y Pachitea y, siete días mas tarde, encuentran el Ucayali. Es oportuno hacer notar que la topominia de los ríos de esta zona que aparecía en los mapas de la época no era exactamente la que hoy se lee.

Durante el primer día de bajada por el Pachitea, tuvieron un encuentro amistoso con los indios cashivos, intercambiando regalos. Dos días después llegan a isla Chonta en donde un año antes salvajes de esta tribu habían asesinado a los alferoces Távora y West. En su memoria, el doctor Távora puso una cruz. El 25 de setiembre, la Comisión embarca en el *Morona*, comandado por el teniente 1º Eduardo Raygada y bajando el Ucayali, llegan a Iquitos el 3 de octubre de 1867, en donde fuera entusiastamente recibida³².

1.2. DESCRIPCION DE IQUITOS

Además de la descripción que de este puerto presenta Romero en el volumen 3 citado, Werlich transcribe otra del Iquitos de 1867, según la encontrasen al llegar los miembros de la Comisión. Dice que consistía de tres calles paralelas a la ribera del río, y otras ocho perpendiculares a las anteriores, cubriendo un área de 500x150 metros. En el extremo sur estaba la Factoría Naval y en el norte la fábrica de tejas y ladrillos del Estado.

La Plaza de Armas estaba rodeada de edificios, siendo el mas grande el que ocupaba la Comandancia General, la Mayoría de Ordenes, la Comisaría y la Comisión Hidrográfica, las cuadras para la Columna de Marina, compuesta de once oficiales y cincuenta soldados del ejército. Cerca estaban el Arsenal, la Municipalidad y una iglesia en construcción.

En cuanto a su actividad, habían poco mas de una treintena de compañías de comercio que movían unos 500,000 dólares anuales, varias tiendas de minoristas, de artesanía, tres hoteles, salones de billar y muchas cantinas.

El progreso registrado en los cinco años desde su fundación, al llegar Tucker, era obra de Alzamora, el Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto. Obviamente, en este recorrido los norteamericanos debieron constatar que la montaña peruana era totalmente distinta a la geografía de Virginia.

A Iquitos, según consigna Werlich, se le conocía con diversos apelativos: *Perla del Amazonas*, *San Luis del Perú*, *Pequeño infierno en la Tierra*, *Sodoma del Amazonas*, y fácil es comprender la razón de tales calificativos. Hoy, sin embargo, se le llama la *Capital Ecológica del Planeta*, después de haberse realizado en ella, en agosto 31 de 1993, la *II Conferencia de la Alianza Mundial de los pueblos indígenas-tribales de los bosques tropicales*, en donde se ha diseñado una estrategia para la supervivencia de los bosques.



Plaza de Armas de Iquitos, en 1872 aproximadamente.
(Reproducida de: *Admiral of the Amazon. John Randolph Tucker*, por David P. Werlich).

2. PRIMERA EXPEDICION DE LA COMISION HIDROGRAFICA AL YAVARI

El 4 de noviembre de 1867, a bordo de los vapores *Napo* y *Morona*, la Comisión Hidrográfica sale de Iquitos para reconocer los ríos en la frontera con Brasil, e inspeccionar las obras del fuerte San Antonio, adonde llegan el 20. Los comandantes de ambos buques, tenientes Ruperto Gutiérrez y Eduardo Raygada, respectivamente, en conferencia con la Comisión y con Charun, acuerdan llamar al lugar como puerto Leticia, designación que Charun comunica a Alzamora y éste, a su vez a Lima, en donde se desestima tal denominación. El 15 de mayo de 1868, un decreto supremo designa al fuerte como *Ramón Castilla*³³. Sin embargo, la ciudad siguió llamándose Leticia hasta nuestros días, aunque la Comisión Demarcadora de Límites que presidiera Carrasco, en julio de 1866, consignó para el punto limítrofe en la margen derecha de la quebrada de San Antonio, tanto en las actas como en el hito, el nombre de Loreto.

Terminada la inspección del fuerte, la Comisión Hidrográfica explora el río Yavarí en un tramo de 221 millas, encontrando que corría casi paralelo al Amazonas, en lugar de noreste-suroeste, como erróneamente se venía mostrando en los mapas de la época. Para la Comandancia General esto fue algo desconcertante, como lo debió ser para la brigada de la Comisión Mixta de Límites, conformada por Rouaud y Soares Pinto, quienes en agosto de 1866 reconocieron el Yavarí; pero esos datos, con posiciones geográficas determinadas astronómicamente, eran aún desconocidos en la Comandancia General, hasta que más tarde le fueran confirmados desde Lima, luego que recibieran los informes de la Comisión Demarcadora.

Con estos resultados, Tucker confecciona un mapa preliminar que envía al Ministerio de Guerra y Marina³⁴. Terminados los trabajos en el Yavarí, la Comisión regresa a Iquitos en diciembre de 1867.

Inmediatamente después de su primera llegada a Iquitos en octubre, Tucker había escrito al Ministro de Guerra y Marina, comentándole que, en su opinión, el *Napo* no era un buque apropiado para el trabajo a realizar, opinión que compartía Alzamora. Según Tucker, se requería de otro más grande, especialmente construido, sólido, de menor calado y mucha potencia de máquina³⁵.

Como quiera que el *Napo* no estaría listo para otro viaje hasta setiembre de 1868, la Comisión se dedica a determinar la posición geográfica exacta de Iquitos. Para corregir cualquier error que pudiese haber aparecido en los cronómetros de la Comisión durante el viaje desde Lima, por sacudidas, fuertes cambios de temperatura y de altura sobre el nivel del mar, el ingeniero Wertheman, durante 1868, aprovechando de los viajes de los vapores de la Comandancia General entre Tabatinga e Iquitos, determina con ma-



yor precisión la diferencia de hora entre los puntos mencionados, habida cuenta que la longitud de Tabatinga había sido determinada en 1866 por la Comisión de Límites. A base de estos trabajos, Wertheman encuentra que la longitud de Iquitos estaba errada en siete minutos de arco al este de la posición verdadera. Esta, más otras dificultades en los trabajos de observación y calidad de los instrumentos, fueron causa para que las posiciones que inicialmente obtuviera la Comisión tuvieran gruesos errores que, con la experiencia y mejor instrumental, mejorarían significativamente³⁶.

En agosto de 1868, Tucker escribe al ministro Balta que entre los tributarios de la cuenca amazónica, los ríos Pachitea y Palcazu debían ser explorados con prolijidad para determinar si era posible su navegación hasta puerto Mairo y, después de algunas explicaciones sobre el tipo de buque para navegarlos, concluía diciendo:

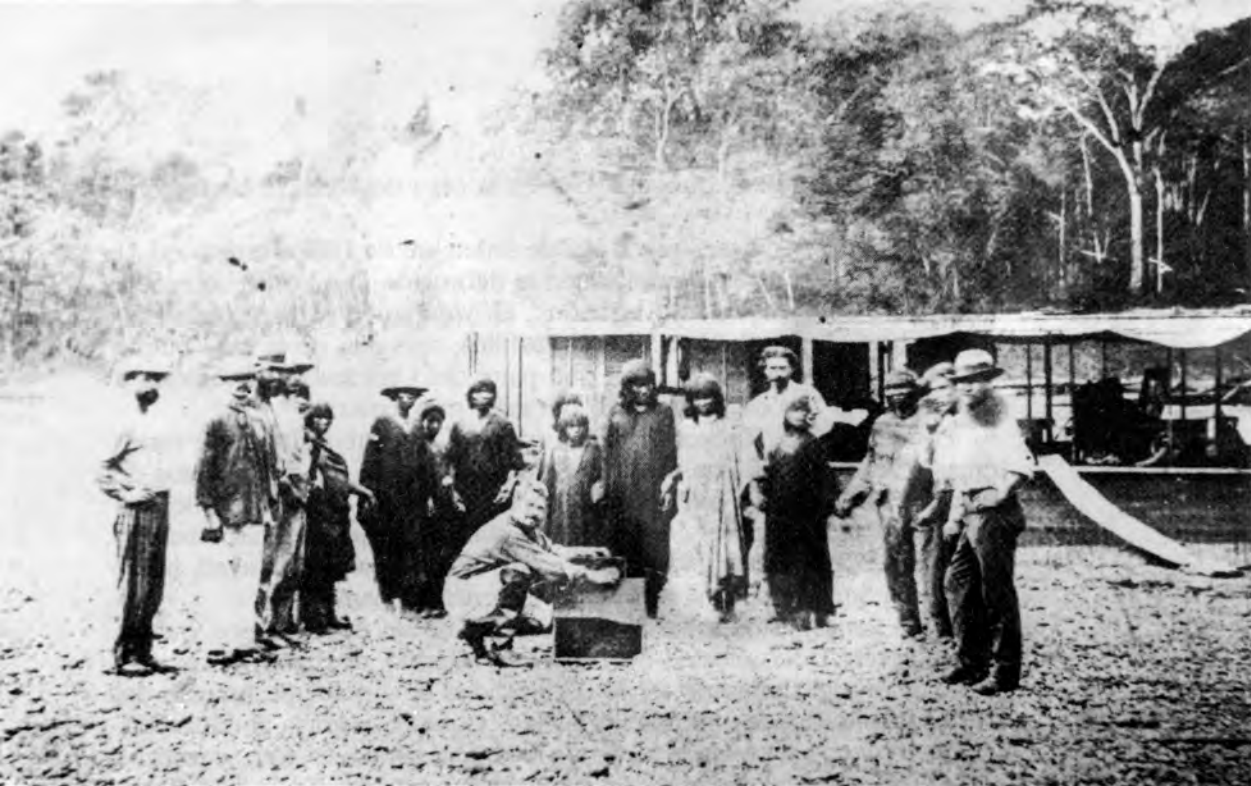
“En resumidas cuentas señor ministro, sólo recomendaría la navegación de estos ríos hasta veinte millas más abajo de la confluencia del Pachitea con el Palcazu; si a esto se agrega todo el curso del Palcazu hasta el Mairo y el largo y malísimo camino por la colonia alemana a Huánuco, VS convendrá que esta vía si no es enteramente impracticable, es al menos muy llena de peligros e incomodidades y muy larga”³⁷.

Esta opinión de Tucker se origina, probablemente, del reconocimiento que hicieron en 1867 durante el viaje a Iquitos y, además, de la información que recabara de los viajes anteriores de los buques del Departamento, que eran parciales e incompletos. Por otro lado, no existía un cabal conocimiento de la red fluvial de esa zona, pero volvía a adelantar la idea sobre la necesidad de un vapor distinto al *Napo*. En ese mismo oficio de agosto, Tucker daba cuenta de los trabajos de Charun en el fuerte en la frontera con Brasil.

3. SEGUNDA EXPEDICION DE LA COMISION HIDROGRAFICA AL RIO TAMBO

Esta expedición estuvo concebida para alcanzar el río Tambo y surcarlo hasta el punto navegable más próximo a los valles de Tarma y Jauja, de manera de abrir esa zona al comercio con el Atlántico.

A ese efecto, el Comandante General puso a órdenes de Tucker al vapor *Napo*, al mando del teniente 1º don Ruperto Gutiérrez. Fue provisto de víveres para cuatro meses, diez rifles, un cañón de pequeño calibre y 3,000 soles para gastos. La dotación fue reforzada con un fotógrafo de nombre Alberto La Rose, quien en la Lista de Revista de fecha 12 de setiembre de 1868, aparecía como artillero de preferencia. Si realmente tomó fotografías, ellas no se han ubicado en el Perú, aunque algunas de las ilustraciones de



Miembros de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, en la segunda expedición al río Ucayali en 1868. Aparecen Tucker, McCorkle, Wertherman y Butt, acompañados de un grupo de indios conibos. Al fondo una vista parcial del vapor explorador *Napo*, según fotografía 84-226 Smithsonian Institution. (Reproducida de: *Admiral of the Amazon*. John Randolph Tucker, por David P. Werlich).

la expedición de 1868, que aparecen en la obra de Werlich, las tomó el citado fotógrafo.

La Comisión salió de Iquitos el 2 de setiembre de 1868 y regresó el 11 de noviembre. El resultado del viaje fue informado al ministro en base a un extracto del Diario de Navegación³⁸. El *Napo* surcó el Ucayali sin problemas hasta la confluencia con el Pachitea, mas allá de la cual buque alguno había navegado, al igual que parte del Urubamba. Al regresar a Iquitos, David McCorkle renunció por estar muy enfermo³⁹.

Por esta época, Tucker también escribe al ministro Balta sobre varios temas, entre ellos, la construcción del nuevo buque, los reemplazos de Távara y McCorkle, el retraso en la construcción del fuerte en Leticia, el reemplazo de los vapores *Morona* y *Pastaza*, y reformas administrativas en la Comandancia General. Además, antes de salir para el Ucayali, había enviado a Smith a Lima con cartas confidenciales para Balta.

Entre los aspectos sobre la construcción de un nuevo vapor, que se puede apreciar del informe de Tucker ya referido, es digno de notar la información del Comisario sobre la capacidad de autofinanciamiento del Departamento que le expresara a Tucker, y que él transmitía al ministerio. Igualmente, que si en Lima, luego de recibir su comunicación, se tomaba la decisión sobre tal construcción, cuyo costo no excedería de 50 ó 60 mil soles, él podría estar de regreso en julio de 1869 con el nuevo buque, un exceso de optimismo evidentemente. Digno de notar es también, lo consignado en dicho anexo, sobre la confección del primer mapa sobre los ríos explorados, que lamentablemente no ha llegado a ubicarse.

4. TUCKER Y BUTT VIAJAN A ESTADOS UNIDOS

Muchas influencias se movieron ante el nuevo Gobierno de Balta para que la Comisión Hidrográfica subsistiera y, probablemente, las mas determinantes fueran la participación de uno de sus miembros en la construcción del fuerte Castilla, el plano del Yavarí, la expedición al Ucayali, y la narración del propio Távara sobre el viaje de Lima a Iquitos, publicada en *El Comercio* en 1868/1869. Sin embargo, en el Presupuesto para el bienio de 1869/1870, no se incluyó Partida para la Comisión Hidrográfica. A pesar de esto, el 29 de enero de 1869, Balta dispone que Tucker y Butt viajen a Estados Unidos para contratar la construcción de un nuevo vapor, así como los reemplazos de Távara y McCorkle⁴⁰. Todo se financiaría con las ventas de guano a Estados Unidos. Así pues, Tucker y Butt salieron de Iquitos para este país el 15 de marzo de 1869.

Al mismo tiempo Balta solicitaba al Ministro de Hacienda y Comercio, Piérola, que ordenase al agente financiero del Perú en Estados Unidos,

Hobson-Hurtado, pusiera a disposición de Tucker la cantidad de 60,000 soles. Hobson-Hurtado actuaba como consignatario del guano en ese país, y del producido retenía su comisión y el saldo iba a una cuenta del Gobierno de la cual pagaba a la Legación y otros gastos del Ejecutivo en aquel país.

Teóricamente, entonces, cuando Tucker y Butt llegan a Nueva York a mediados de 1869, ya Hobson-Hurtado debería tener la orden por los 60,000 soles para la construcción del vapor explorador⁴¹. El desembolso recién fue autorizado en setiembre, por la cantidad de 55,000 dólares en oro para la construcción y gastos de viaje de la Comisión, pero Hobson-Hurtado sólo recibiría la orden sobre remuneraciones casi al fin de la misión de Tucker. Entre tanto, la Legación pagó los gastos de su fondo de emergencia.

4.1. CONSTRUCCION DEL TAMBO

Ya en Estados Unidos, Tucker hizo lo mismo que en 1872 haría Ferreyros respecto de los blindados, esto es, que mientras esperaban por la orden de Lima al agente financiero para que pusiera el dinero a su disposición, los comisionados entablaron conversaciones con los astilleros, seleccionaron uno y redactaron un proyecto de contrato, sin que ello significase desembolso alguno anticipado. La diferencia estuvo, sin embargo, en que con Ferreyros dicha orden no se materializó y para Tucker si, por lo que pudo firmar un contrato el 13 de octubre de 1869 con Pusey and Jones Company, Wilmington, Delaware, para el vapor que se llamaría *Tambo*⁴², y cuya fotografía se reproduce.

Las características de ambos vapores aparecen en el cuadro de página anterior. Los espacios habitables del *Tambo* eran como sigue:

La Cámara para la Comisión Hidrográfica, de un solo ambiente, en la popa de la cubierta principal. Además, en popa seis camarotes con cubichetes, despensa, cocina, comedor y cámara, jardines y letrina. Para los oficiales del buque, instalaciones similares en proa. Contaría con un sistema de ventilación forzada para inyectar aire fresco a los alojamientos, una bomba de servicio general para alimentar agua a la cocina, jardines y baños, sistema contra incendio y achique. Estaría provisto de una pasarela longitudinal elevada, de madera, para todo tiempo, bajo un techo de zinc y una caseta de gobierno. Todo los espacios libres en cubiertas estarían cerradas con malla de cobre en bastidores, que podían rebatirse. Poco después, estas mallas servirían a la Comisión Black en el Yavari.

El buque estaría completamente equipado: un guinche a vapor en proa, dos botes, una lancha a vapor de 30x6 pies, cuyas ruedas de paletas podían sacarse del agua con facilidad. Esta lancha tendría, también, un mantelete protector móvil, de malla. El contrato también consideraba carboneras llenas, repuestos, juego completo de herramientas para los ingenieros, maquinistas, carpinteros, herreros y calderero; motonería, anclas, cadenas, espías; campana, tanques, lámparas y corredera; reloj para má-

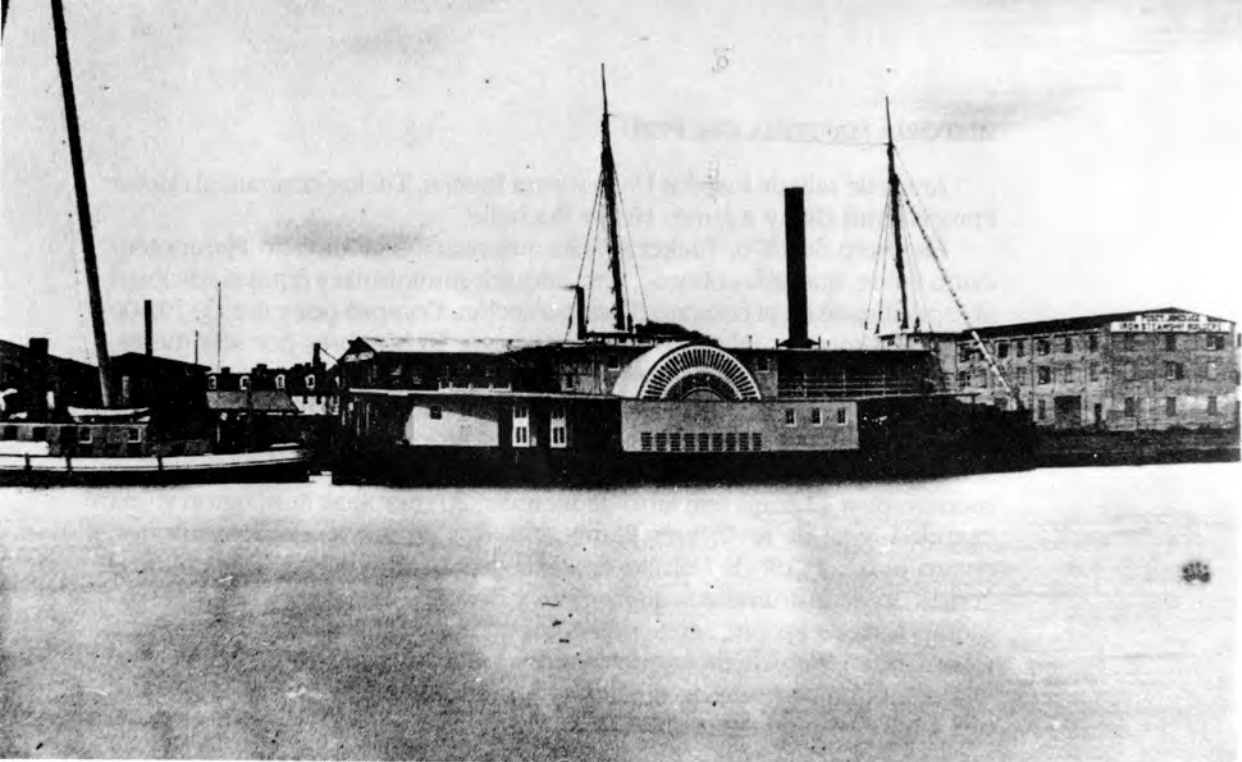
quinas y balanza; agujas, hilo y empuje; megáfono de bronce, cuatro telescopios, un compás magnético grande con bitácora; un barómetro, un círculo de reflexión, tres cronómetros, dos micrómetros, dos horizontes artificiales, nueve termómetros y 100 pies de cadena de agrimensor; por último, todo los muebles, ropa de cama, vajilla, cuchillería, etc. Werlich termina esta descripción del *Tambo*, diciendo que la cámara tendría las comodidades de un club de caballeros, con cuatro sofás de cuero marroquí, ocho sillas y un órgano de lenguetas. Un buque de primera al estilo americano⁴³.

La parte comercial del contrato estipulaba que el buque sería entregado en Pará el 1º de junio de 1870, cuando se abonaría el 50% de su costo, previa inspección, el resto en cuotas durante la construcción.

El contrato fue aprobado por el ministro Balta el 25 de noviembre de 1869. Pusey and Jones, entonces, solo tendrían seis meses para entregar el vapor, así es que, desde los primeros días de noviembre, comienza a trabajar febrilmente. El 3 de abril de 1870, Tucker informaba a Balta, que el *Tambo* había sido lanzado al agua a fines de marzo, en su presencia y con felicidad, y que estaría expedito para salir al Pará en la fecha señalada en el contrato. Por su parte, en mayo, Balta escribía a Tucker entre otras cosas autorizándolo a contratar a Jaime H. Rochelle y, acelerar la entrega del buque⁴⁴.

El 24 de mayo de 1870 Tucker realiza el viaje de prueba observando que su calado no era de 1 pie 8 pulgadas sino de 3 pies (91,44 cms.) o mas. Ello, indudablemente, excedía en mucho el calado proyectado y le habría de restar capacidad para navegar en las cabeceras de los ríos del oriente peruano. No hay noticias de la velocidad que alcanzara en las pruebas. El *Estado General* que acompaña a la *Memoria* de Balta de 1870, indica que su velocidad era de 7 nudos, evidentemente reducida para navegar en ríos torrentosos, por lo que tampoco cumplía con los 15 de diseño. Por otro lado, cabe la posibilidad de que la velocidad mencionada por Balta fuera la de prueba, pues de otra manera no se explica como pudo incluirla en su *Memoria* de fecha 30 de julio, cuando el barco recién había llegado el 24 de ese mes a Pará. Así, el vapor *Tambo* quedaría como estaba⁴⁵, con un calado casi el doble de aquel del *Napo*, y una velocidad reducida que no ayudaría en las expediciones.

En cuanto a personal, Tucker había solicitado que se nombrara al teniente 1º don Ruperto Gutiérrez como comandante del *Tambo*, pero Balta nombra al teniente 1º don Eduardo Raygada, quien llega a Estados Unidos después del lanzamiento, realizado en abril, perdiendo la oportunidad de familiarizarse con el buque durante buena parte de su construcción. Por otro lado, el ministro autorizó a Tucker contratar al maquinista José Manuel Pérez, empleado del astillero durante la construcción del buque⁴⁶.



Vapor explorador *Tambo* en el astillero de Pusey Jones, Wilmington, Delaware. EE.UU., 1870, según fotografía en el Hagley Museum and Library. (Reproducida de: *Admiral of the Amazon*. John Randolph Tucker, por David P. Werlich).

Antes de salir de Estados Unidos para Iquitos, Tucker contrató al doctor Francis Land Galt y a James Henry Rochelle.

En enero de 1870, Tucker solicita autorización al Ministro Plenipotenciario Freire, que se la concede, para adquirir suministros y equipo adicional al especificado en el contrato de construcción. Compró por valor de 10,600 dólares, alimentos enlatados suficientes para 50 hombres por seis meses; los instrumentos que le había pedido el Ingeniero Wertheman, pintura y material de limpieza; artículos navales y herramientas de mano, equipo de pesca; suministros fotográficos; útiles de escritorio; banderas peruanas; un sello de agua para la Comisión Hidrográfica, dos cañones de bote tipo mortero de a 12 libras con tarro de metralla; 20 carabinas Remington y una cantidad igual de revólveres Remington; dos escopetas de dos cañones; cuatro pistolas Colt de bolsillo de caño corto, y medicinas. Estas últimas consistían de instrumentos quirúrgicos y dentales; vendas y jeringas; esparadrapo, sal de Epsom, aceite de ricino; vacuna contra la viruela, quinina y misceláneas. Welrich anota que entre los artículos suministrados habían 40 galones del mejor whisky de centeno, probablemente medicina preventiva para el arte de curar.

4.2. VIAJE DE PARA A IQUITOS CON EL TAMBO

Tucker, Butt, Galt y Raygada salieron de Nueva York hacia Pará en un buque mercante el 23 de agosto de 1870. Llegaron el 8 de julio. El 24, con 54 días de retraso respecto al contrato, llegó el *Tambo* con una tripulación del astillero y, en otro vapor, los artículos adquiridos. Después de inspeccionar Tucker el buque y los artículos, y encontrar todo conforme, que era uno de los requisitos del contrato para el pago del saldo del 50%, hizo entrega oficial del buque a Raygada. El ministro Balta en su *Memoria* del 30 de julio de 1870, anunciaba, en efecto, que el *Tambo* estaba navegando hacia Pará, aunque en realidad hacía seis días que había llegado.

La tripulación del vapor para el viaje por el río Amazonas era de la Marina, enviada desde Iquitos. Anteriormente se ha visto que el equipamiento del buque consideraba una lancha a vapor, que se hundió a las 30 horas de haber salido de Para y mientras era remolcada por el *Tambo*. Parece ser que estaba sobrecargada y, al romperse el remolque, se fue a pique con valioso material, pero lo más lamentable fue que no se pudiera emplear en las exploraciones de las cabeceras de los ríos. La buscaron, incluso con buzos, durante doce días, pero no apareció. El *Tambo* recaló en Leticia el 1º de octubre de 1870 y el 4 a las 5 p.m. fondeó frente a Iquitos, en donde se le tributó una entusiasta y colorida bienvenida⁴⁷.

El corresponsal de *El Comercio* en Iquitos, en la edición de diciembre 1870, de Lima, además de algunas noticias locales, comentaba lo siguiente:

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

“El 20 [octubre] zarpó el vapor *Tambo* a su inaugural viaje de exploración sobre el río de su nombre y hay todas las probabilidades de que llegará hasta el mismo puerto de Chanchamayo, esto es, hasta esa confluencia del Chanchamayo con el Tulumayo que da nacimiento al Perené; ya se ve que llegando a este puerto, el señor Tucker, Presidente de la Comisión podrá dirigirse a Lima por la ruta de Tarma en sólo seis días, o menos según los bagajes y esto por buen camino.

Si como hay fundadas esperanzas que este probable proyecto se efectúe, este Departamento Fluvial tomará un incremento poderoso y la República en general habrá un hecho un paso larguísimo en su camino de progreso.

Sólo una pequeña dificultad me hace desconfiar un poco del éxito y es el poco andar del vapor *Tambo*; es de pesada marcha.

Repito que el vapor *Tambo* esta bien lejos de ser lo que todos esperábamos; es de madera lo cual es una garantía de poca duración, siendo notorio que las aguas fluviales tienden a destruir y a podrir la madera, su lenta movilidad es otro defecto que le impide luchar contra las corrientes y según informes del maquinista la máquina es mala por ser ordinaria. Anexo va un documento referente a este vapor explorador⁴⁸.

La noticia del corresponsal contenía algunas inexactitudes respecto de las características del vapor, en particular una muy notoria, al decir que el casco era de madera, cuando era de hierro. Respecto a que la máquina era mala por ser ordinaria, aunque lo dijera el maquinista, un inglés, llevaba una carga maliciosa en contra del buque. El defecto bien anotado estaba, sin embargo, en su velocidad, como ya se indicara y también en el calado. Deja ver, también, la falta de un real conocimiento de la red fluvial.

El Comercio de la misma fecha, diciembre, traía un comentario sobre Alzamora, como sigue:

“El Comandante General, el señor Alzamora, nos da pruebas mas notorias cada día de que es uno de los más honrados y beneméritos jefes de la Armada. Aparte de sus brillantes aptitudes de los nobles esfuerzos que hace constantemente en pro del engrandecimiento de toda esta región fluvial sus facultades administrativas le han permitido economizar una suma de 160,000 soles los cuales tiene depositados. Este hecho no necesita mas de dejarlo comentarse por si mismo. Todo elogio sería un ripio; toda recomendación un pleonismo; no así la final palabra siguiente: Merece o no tan digno y leal jefe la efectividad de la clase que tiene?

La justicia, el buen sentido y el deber contestarán afirmativamente.

Hasta nueva orden señor Director. Firma *SALVINUS*⁴⁹.

Tucker y Butt habían estado ausentes de Iquitos casi 18 meses. En ese intervalo el Gobierno nombró a Wertheman como Ingeniero del Departamento de Amazonas. En su reemplazo, Tucker contrata al ingeniero-arquitecto Cristóbal Rosas, que trabajaba como Inspector en la Factoría Naval y era, además, alcalde de Iquitos. Rosas había sido Cónsul en Nueva York por el Gobierno del Emperador Maximiliano de Méjico. Charun había continuado con sus trabajos en Leticia, ayudado por Timoteo Smith⁵⁰. Así, pues, poco antes de que Tucker saliera en su tercera expedición y primera con

el *Tambo*, la Comisión Hidrográfica quedó conformada por: John R. Tucker, Presidente; Walter Butt, Ayudante; Francis Galt, médico; James Rochelle, marino; Cristóbal Rosas, ingeniero; Manuel Charun, ingeniero; Timoteo Smith, Secretario; José Manuel Pérez, maquinista.

5. TERCERA EXPEDICION DE LA COMISION HIDROGRAFICA AL RIO TAMBO

El 20 de octubre de 1870 a las 11 a.m., todo el pueblo de Iquitos se dio cita para desear un buen viaje al *Tambo*, y explorar el río del mismo nombre. Alzamora había asignado 66 hombres al vapor, incluyendo al sargento mayor don R. Herrera y 15 soldados. Regresó el 24 de enero de 1871.

La expedición, en realidad, no dio los resultados esperados, pero se puso en evidencia varias cosas, como: el problema en las relaciones de comando entre Alzamora y Tucker, con repercusión hacia el comandante del buque; el *Tambo* no desarrollaba los 15 nudos de diseño; su calado que era casi el doble del *Napo*, limitaba su capacidad para explorar en las cabeceras de los ríos del oriente peruano. Tucker y Galt reconocieron las deficiencias señaladas. No pudo vencer al *Tambo*, pero la Comisión lo exploró parcialmente en canoa. También exploró el Urubamba, a vapor, en sus primeros tramos.

El 29 de enero, a poco de regresar a Iquitos, Tucker elevó su informe de la expedición al ministro Balta, quien acusó recibo el 11 de abril. *El Peruano* del 15, publicó tanto el informe de Tucker cuanto el que el comandante Raygada del *Tambo*, elevara al Mayor de Ordenes del Departamento, en el día mismo de su llegada.

5.1. CONSECUENCIAS DEL PRIMER VIAJE DEL TAMBO

El ministro Balta, al acusar recibo en abril del informe sobre la exploración practicada al río Tambo, en la que hubo de enfrentar insuperables obstáculos en el Ene, que impidieran seguir surcándolo, como se desprende de la lectura de los partes respectivos, le expresaba la frustración del Estado por el poco éxito de la exploración que, supuestamente, llegaría cerca del Chanchamayo y, además, por las averías que experimentase el *Tambo*, pero en particular por su poca potencia. Terminaba denegando a Tucker el permiso para viajar a Lima⁵¹.

Como se aprecia, en su nota, Tucker no se refería directamente a los problemas en las relaciones con Alzamora, aunque era fácil deducirlos. Tucker consideraba que el *Tambo* tenía las características apropiadas. El ministro no, pero insistía en que realizara la expedición al Pichis antes de

viajar a Lima, que era otro de los pedidos de Tucker, quizás para explicar personalmente los problemas que confrontaba.

La renuencia de Raygada a practicar la exploración del Pachitea y del Pichis, pusieron en el tapete un problema en las relaciones de comando entre Alzamora y Tucker, originando que en marzo 16 de 1871, este último presentase su renuncia ante el Ministro de Guerra y Marina⁵².

Aquí entra en juego el tiempo promedio de casi tres y medio meses que demoraba la respuesta a un oficio, en el mejor de los casos. La renuncia, que la recibe Balta a comienzos de mayo, se cruza, entonces, con su oficio del 11 de abril, que se acaba de ver. Sobre la renuncia Balta muestra su sorpresa, pues a Tucker se le había facilitado todo lo que pidiera y además, que se habían dado órdenes precisas respecto a las relaciones de comando, y terminaba desechando la renuncia presentada⁵³.

Por otro lado, el ministro dejaba en claro, en primer término, la dependencia del *Tambo* en lo operativo respecto de Tucker, y de Alzamora en lo logístico y de alistamiento. Así lo había determinado el 19 de diciembre de 1870, oficio que debía haber recibido Alzamora poco después que Tucker regresara a Iquitos el 24 de enero. Ante el informe de este último de 29 de enero, Balta ordenó nuevamente a Alzamora, cumplir con su orden del 19 de diciembre, la cual debe haber sido recibida por el Comandante General probablemente en abril o mayo.

Le manifestaba también, a Tucker, que sus apreciaciones sobre xenofobia, no las compartía el Gobierno.

En *El Peruano* del 18 de noviembre de 1870, se dio a conocer el oficio que con fecha 15 de ese mes, el Ministro de Guerra y Marina, había remitido al Comandante General del Departamento Fluvial de Loreto, reiterándole se proporcionara a Tucker cuando recurso pidiese.

Lo que interesa de este oficio, para los fines de las relaciones de comando, esta en el segundo párrafo, es decir, que ya desde 1870 esa situación había sido prevista.

El 11 de mayo, Balta escribía a Tucker en los términos siguientes:

“Como es del mayor interés para el porvenir de la República conocer con exactitud la vía mas practicable para poner en comunicación el departamento de Junín, con alguno de los afluentes del río Amazonas y siendo además grande la ansiedad con que todo el país espera noticias en este sentido, se ha dispuesto que U salga inmediatamente en el vapor *Tambo* para hacer el reconocimiento del Pichis, hasta donde sea navegable, señalar el lugar donde deba establecerse el puerto y su distancia hasta el departamento ya indicado”⁵⁴.

Esta comunicación debe haberla recibido Tucker aproximadamente en la primera quincena de julio. El 31 de mayo, Tucker remite al ministro Balta un informe sobre el estado del *Tambo*, que lo recibe el 21 de julio, cruzándose con la orden de Balta del 11 de mayo. En su informe, Tucker,

decía en síntesis, que entre el 31 de enero y el 15 de mayo de 1871, se había intercambiado comunicaciones algo ásperas entre Tucker y Alzamora, respecto a la disponibilidad del *Tambo* para explorar el Pachitea. Sucedió, sin embargo, que el 8 de mayo, la Junta de Reconocimiento nombrada por Alzamora, de cuya idoneidad dudaba Tucker, declaró “inservible” dicho vapor. Según Alzamora se le debía practicar costosas reparaciones. Esto era algo insólito, pues el *Tambo* había recorrido 11,200 millas sin problemas en las máquinas, que correspondían a los viajes Estados Unidos/Pará/Iquitos/Río Tambo/Iquitos, un viaje rápido Iquitos/Borja/Iquitos, siendo la presión de calderas entre 70/80 lbs., pero según la Junta no pasaba de 20. Ante esto, Tucker pidió se conformara otra junta mejor balanceada, ingenieros ingleses y americanos pues del tenor del informe de la junta se deducía que el buque había sido condenado de antemano y el informe cumplía un simple formulismo⁵⁵.

El mismo 31 de mayo, por su parte, el Comandante General remite al ministro un oficio, que lo recibe el 22 de julio, elevando el informe de la Junta de Reconocimiento de 10 de mayo, según el cual el *Tambo* era inservible, mal construido en sus máquinas y calderas, y constituía un riesgo operarlo. En síntesis, Alzamora en su informe, manifestaba que:

1. Operar el buque como se había venido haciendo, constituía un riesgo de explosión, pérdida del buque y de vidas;

2. Con 20 libras de presión máxima, recomendada por la Junta, no podía remontar la fuerza de la corriente;

3. En tal virtud, él había decidido “declarar inservibles las calderas y por consiguiente la maquinaria y el vapor *Tambo*, y que el buque no volviera a navegar mientras no se resolvieran todos los defectos; y

4. Se le podía reactivar trayendo calderas nuevas de Inglaterra, mas otras reparaciones en las máquinas, calderas y tambores, todo lo cual tenía un elevado costo⁵⁶.

Así, pues, lo que comenzara un 5 de mayo como un inocente pedido del 2º maquinista del buque, don José Díaz, sobre el estado de los tubos de las calderas a los siete meses de haber llegado de Estados Unidos, terminó en un informe lapidario sobre la máquina, las calderas, las bombas y los tambores, aparte del planteamiento del cambio de calderas a fabricarse en Inglaterra. Obviamente, durante 1871 el *Tambo* no volvió a navegar.

El ministro, acusa recibo el 24 de julio al oficio de Tucker, que se acaba de glosar, y le expresa que ha ordenado a Alzamora nombre una junta de ingenieros ingleses y americanos, pero con exclusión de aquellos de la casa Pusey, Jones y Cía., pues este problema era de competencia de las autoridades del ministerio⁵⁷.

El 17 de julio, después de recibir el oficio del ministro de 4 de mayo declinando su renuncia, Tucker viaja por la vía de San Thomas y Panamá

a Lima, adonde llega el 31 de agosto⁵⁸. Obviamente no conocía de la orden del ministro para conformar una nueva junta de reconocimiento, ni de la exploración que realizaría el señor Raymundo Estrella hacia Iquitos vía el Urubamba y Ucayali, a iniciativa del Prefecto del Cuzco, expedicionario que debía encontrarse con Tucker en el Ucayali⁵⁹, para lo cual Balta remitía instrucciones a Tucker con respecto al apoyo del *Tambo*, pero sin interferir con la expedición al Pichis⁶⁰.

El 10 de mayo, el ministro oficia al Comandante General dándole a conocer la renuncia de Tucker y los motivos que aducía para tal decisión, como falta de apoyo, de autonomía, de autoridad sobre los comandantes de los buques y animosidad, todo lo cual influía negativamente en el cumplimiento de la misión que el Gobierno le había encomendado. Existía, obviamente un problema, no sólo de relaciones de comando sino también de relaciones humanas, como se desprende de la respuesta de Alzamora de 31 de julio. En efecto, Alzamora confirmaba que se había enterado de la renuncia sólo por la carta del ministro, y rechazaba todos los cargos que sobre el *Tambo* había expuesto Tucker, como que el buque no estaba a su disposición, sino que además le había ofrecido otros, no pudiendo Tucker exhibir una sola prueba de negación; que siempre había sido tratado con cortesía, que no guardaba animosidad alguna por ser extranjero y que más bien sus ayudantes y los oficiales peruanos eran muy amigos. Concluía Alzamora, diciendo:

“Queda probado señor ministro, que no ha habido fundamento para presentar una renuncia, que por otra parte debe aceptarse, por no ser necesaria la llamada Comisión Hidrográfica para explorar ríos y reconocer los ya explorados y poderlo hacer con ventajas los vapores y empleados del Departamento Fluvial, que son los naturalmente llamados a prestar y desempeñar esos trabajos y comisiones, sin aumentar los gastos como ahora sucede con la tal Comisión Hidrográfica que en cuatro años que tiene de existencia no ha hecho nada de provecho para el país”⁶¹.

No le faltaba razón al Comandante General en esta defensa y mas aún hacía ver al Gobierno que teniendo el señor Tucker todo lo que pedía, no rendía frutos. La decisión de Alzamora para declarar inoperativo al buque por su estado material, podrá juzgarse más adelante. Pero esto es la confirmación de lo que ya se dijera. La ventaja real era que al ser una Comisión Hidrográfica designada por el Gobierno con un solo fin, y mantenida a través de sucesivos gobiernos, estribaba en que le daban el oro y el moro, para explorar, lo cual no hicieron los gobiernos que sucedieron a Castilla con los oficiales peruanos, quienes de contar con los elementos estaban capacitados para hacerlo, como lo demostraban hasta ese momento Carrasco y Black y otros que estaban en la costa, aparte de que en el país también habían ingenieros civiles y médicos que podían hacer el mismo trabajo.

6. TUCKER EN LIMA

Ya en Lima, Tucker remite el 4 de setiembre un oficio al nuevo ministro, general Allende, para ilustrar al Gobierno sobre la situación y las necesidades actuales de la Comisión Hidrográfica. Al efecto, Tucker insistía en que la planta de ingeniería del *Tambo* estaba en buenas condiciones para navegar y que, en todo caso, lo que estaba en debate era un asunto de diferencia de opinión entre los ingenieros ingleses y americanos. Reiteraba que tanto el vapor, como los fondos y los comandantes participantes, sólo debían estar bajo la Comisión y que era necesario contar con una lancha para acceder a lugares restringidos⁶².

El 23 de setiembre, en un memorándum ampliatorio de las observaciones contenidas en su oficio del 4 del mismo mes, Tucker volvía a manifestar lo dicho anteriormente, pidió autorización para girar letras contra Inglaterra y Estados Unidos, y que sólo cuando la Comisión Hidrográfica fuese del todo independiente en los asuntos locales y responsable sólo ante el Gobierno, comunicaría el detalle de los puntos sobre fondos y cambios de personal⁶³. De todas sus exigencias, la única que no pudo conseguir fue sobre fondos.

Con respecto al oficio de Tucker del 4 de setiembre, el ministro Allende contestó en los términos que siguen:

“Este ministerio se ocupará a la mayor brevedad en despachar cada uno de los asuntos a que se refiere, de manera que pase a Estados Unidos con el objeto de contratar los ingenieros que solicita, la construcción de la lancha a vapor que sustituya a la que se perdió en viaje del Pará a Iquitos y pueda así con mejores auspicios, a su regreso al Departamento de Loreto, continuar con las exploraciones de nuestros ríos nor-orientales de que está encargado”⁶⁴.

Los temas de que tratara Tucker en los oficios que dirigiera al ministro, entre el 4 y 21 de setiembre, resultaron en la decisión del Gobierno para que Tucker viajara a Estados Unidos, contratase la construcción de una lancha, tres maquinistas y dos ingenieros civiles, y por la parte del Ministro de Hacienda y Comercio, las órdenes respectivas sobre previsión de fondos para llevar a cabo dicha decisión⁶⁵.

Se instruía también, a Tucker, para que una vez perfeccionado el contrato de construcción y conseguidos los maquinistas e ingenieros civiles, procediesen a Iquitos para continuar con las exploraciones, quedando encargado el Ministro Plenipotenciario de vigilar la construcción y de su despacho.

Tucker salió, en efecto, para Estados Unidos vía Panamá, el 22 de noviembre, dejando como Presidente interino al señor James Rochelle, quien debía entenderse directamente con el Ministro de Guerra y Marina.

Respecto al tema de las relaciones de comando, Allende decía:

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

“Se han dado órdenes terminantes al Comandante General del Departamento Fluvial, para considerar al vapor *Tambo* y a la Comisión Hidrográfica completamente independientes de su autoridad, debiendo proporcionarle en toda circunstancia cuanto auxilios necesite y disponer que la Comisaría del Departamento entregue mensualmente con toda exactitud las cantidades necesarias para cubrir los gastos de sueldos y demás extraordinarios de la Comisión Hidrográfica en sus exploraciones y los de la dotación del vapor *Tambo*, que se ha puesto a disposición”⁶⁶.

Tucker, pues, no tenía nada de que quejarse por la decisión gubernamental. Se le habían allanado todas las dificultades. Es más, quizás ningún peruano investido de la misma misión, habría conseguido todo eso. Esa era la ventaja principal de la Comisión Hidrográfica, aparte de la dedicación exclusiva. Baste sólo recordar a Black en la Comisión de Límites. Sin embargo, Tucker, por su parte, no cumplió con la orden de regresar a Iquitos en cuanto cerrase contrato con el constructor, sino que lo hizo con la lancha.

Para completar la acción, Allende comunica al Ministro en Washington, con fecha 22 de noviembre, respecto a la decisión adoptada sobre los temas planteados por Tucker. Con respecto a los maquinistas e ingenieros, agregaba:

“... a pesar de que dicho señor [Tucker] es bastante decidido por el servicio y tiene los conocimientos precisos para escoger personas adecuadas a los cargos que van a desempeñar, sin embargo, VS debe tomar informes respecto a cada uno de ellos y señalarles el sueldo que deben gozar los maquinistas, según sus respectivas clases, conforme al Presupuesto, esto es, 1,440 soles anuales al primer maquinista; 960 soles al segundo maquinista y 768 soles al tercer maquinista, teniendo además derecho a una gratificación de 240 soles para la mesa y la de la quinta parte del haber para el servicio de armas que hacen en el Departamento Fluvial”.

Le advertía que Tucker le daría las características de la lancha, buscándose un contrato económico y la fijación del plazo de entrega en Pará. Para todo ello, el Ministro de Hacienda enviaría las órdenes necesarias a la casa consignataria del guano en Estados Unidos⁶⁷.

Hubo, además otra comunicación de Allende, pero al Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, en noviembre. En efecto, además de enterarlo del propósito del Gobierno en cuanto a la finalidad del viaje de Tucker a Estados Unidos, le manifestaba lo que sigue:

“Como el citado Tucker juzga indispensable para el mejor éxito de sus trabajos la adquisición de un *globo aeroestático* con su respectivo paracaídas, VS mandará construir en París este aparato, cuando dicho señor le remita la descripción y demás circunstancias del que le es necesario. Para este efecto me dirijo al señor Ministro de Hacienda a fin de que por la agencia financiera le proporcione a VS la cantidad que importe el globo y demás útiles, remitiendo a este despacho la respectiva factura y cuenta de gastos de su conducción hasta Iquitos”⁶⁸.

El 1º de enero de 1872, el Ministro Plenipotenciario acusa recibo de la anterior comunicación, ratificándole que tan pronto Tucker le remitiese las

“instrucciones respectivas... la Legación en París hará construir ese globo consultando el acierto y la economía que se pidió”. El proveído del ministro Gutiérrez, de fecha 19 de febrero, decía: “suspéndase la orden dada al Ministro de la República en Londres para la compra de un *globo aeroestático*, que se le pidió para la Comisión Hidrográfica del Amazonas, a cuyo jefe se le comunicará esta resolución”⁶⁹.

Una cosa es cierta. La Comisión Hidrográfica no desempeñó actividad alguna durante 1871 ni durante 1872, excepto un corto viaje del *Tambo* a Borja en 1871.

Tucker llegó a Nueva York a mediados de diciembre de 1871⁷⁰, e inició las gestiones para realizar los tres objetivos de su viaje. En la tercera semana de enero de 1872, firmó contrato otra vez con Pusey Jones & Co.

En febrero de 1872, con la firma del Ministro de Guerra y Marina, coronel Tomás Gutiérrez, se aprueba el contrato para la construcción de la lancha a vapor, por la cantidad de 9,000 pesos moneda corriente en los Estados Unidos. Al comunicársele a Tucker esta decisión, se le advertía, sin embargo, sobre el astillero y la vigilancia y control que debería ejercer para que no hubiesen “dudas o tener las faltas que se dice existen en el *Tambo*”⁷¹.

6.1. TUCKER Y LA LANCHA MAIRO VIAJAN A IQUITOS

La lancha, que se denominaría *Mairo*, debería quedar terminada en agosto de 1872. Esta vez, sin embargo, el plazo se prolongó, tanto en razón del retraso en la entrega de los fondos, cuanto por las artimañas del propio astillero. Tucker y los dos ingenieros civiles que contratara, también virginianos, Thomas Wing Sparrow y Nelson Berkeley Noland, salieron de Nueva York el 23 de agosto y llegaron a Pará el 7 de setiembre. Los tres tuvieron que esperar casi un mes la llegada de la lancha.

La *Mairo* fue embarcada en secciones, en Wilmington, a comienzos de setiembre, y llegó a Pará el 4 de octubre, en donde debía armársele. También llegaron los tres maquinistas contratados, para el *Tambo* y la *Mairo*, pero que revistarían en el Departamento Fluvial: John W. Durfey, David W. Bain y W. Dodds, más un equipo de gente del astillero. El trabajo de armar y probar la lancha, tomó hasta mediados de noviembre, pero la salida para Iquitos recién se produjo el 4 de diciembre. La víspera, el maquinista Dodds, falleció víctima de la fiebre que contrajera.

La dotación de la lancha constaba de diez portugueses contratados por Tucker, y viajaban además del Presidente, Sparrow, Noland y los maquinistas Durfey y Bain. No fue un viaje que pudiera considerarse afortunado en lo que respecta a personal. En efecto, entre la viruela y las deserciones la tripulación quedó reducida a tres. Tucker designó a Sparrow como Primer Oficial

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

y a Noland como Segundo Oficial. La *Mairo* llegó a Iquitos el 21 de enero de 1873⁷².

El 30 de enero de 1873, Tucker informa al ministro Medina sobre el viaje de la *Mairo* a Iquitos, quien acusa recibo el 3 de abril en los términos que siguen:

“Me he enterado por el mencionado oficio, que tan luego como llegó U a Iquitos, el Comandante General de ese Departamento Fluvial mandó practicar un reconocimiento prolijo en las calderas y maquinarias del explorador *Tambo*, que ambas se hallan en buen estado y sólo necesitan pequeñas reparaciones que se han mandado practicar. El Gobierno espera en consecuencia, que tan luego como queden terminadas esas reparaciones del *Tambo*, emprenderá U en este y el *Mairo*, las exploraciones de que está U encargado, y por conducto de U da las gracias y encarga que manifiesta a los ingenieros civiles por el eficaz auxilio que tan oportunamente prestaron durante el viaje del *Mairo* a Iquitos”⁷³.

Por su parte, el Comandante General Carreño, con fecha 31 de enero de 1873, da cuenta al Ministro de Guerra y Marina, de que el teniente 2º graduado don Ismael Meza, había asumido el cargo de comandante de la lancha a vapor *Mairo*, y recibídola bajo inventario formado por el señor Sparrow⁷⁴.

7. LA RECOMPUESTA COMISION HIDROGRAFICA Y RELACIONES CON EL NUEVO COMANDANTE GENERAL

El 23 de enero de 1873, a los dos días del arribo de la *Mairo* a Iquitos con Tucker, llegó el nuevo Comandante General, capitán de navío don Enrique Carreño. Tucker reasumió la Presidencia de la recompuesta Comisión Hidrográfica. Ahora sus miembros eran:

J.R. Tucker, Presidente
W. Butt, 1er. Ayudante
J. Rochelle, 2do. Ayudante
Nelson Berkeley Noland, ingeniero civil
Thomas Wing Sparrow, ingeniero civil
Luis Maurice Mesnier, Secretario
Se habían retirado Smith, Charun y Rosas.

Maquinistas contratados para el Departamento Fluvial, pero para servir en el *Tambo* y en la *Mairo*:

1er. maquinista John W. Durfey
2do. maquinista David W. Bain

Una de las primeras acciones de Tucker ante el nuevo Comandante General, fue solicitarle que alistara ambos buques exploradores para una expedición al Pachitea, y la designación de la junta que Balta ordenara en julio de 1871, conformada por dos maquinistas ingleses y dos norteamerica-

nos, para reconocer las calderas del *Tambo*, y en caso de no estar reparadas en corto plazo, se le asignara el *Napo*.

La Junta, en efecto, presidida por el Mayor de Ordenes del Departamento Fluvial, capitán de fragata don Enrique Espinar, se reunió como queda dicho, asistiendo en calidad de agregados el capitán de corbeta don Carlos G. Donayre, comandante del *Tambo*, don James H. Rochelle 1er. Ayudante de la Comisión Hidrográfica, y el Director de Obras de la Factoría, don James Rae.

El 25 de enero, realizada que fuera la inspección, y después de un breve debate, sus integrantes convinieron por unanimidad, y así lo informaron en esa fecha, que todo lo que debía hacerse era reparar algunos tubos de las calderas y reforzarlas con varios tubos estay, luego de lo cual podría generar vapor hasta 75 libras de presión sin peligro. Había terminado así, un impase de 20 meses, que neutralizó el trabajo de la Comisión por ese lapso. Al informar Tucker al ministro Medina, le manifestaba que una vez terminadas las insignificantes reparaciones, el *Tambo* estaría listo el 1º de marzo de 1872.

Carreño, por su parte, informaba al ministro con fecha 31 de enero, acerca de la conformación de la junta, según lo ordenara ese Ministerio el 5 de abril y el 10 de mayo de 1871, así como sobre el resultado del reconocimiento practicado y que, en consecuencia, había dispuesto que la Factoría practicara los trabajos, que los Comandantes de ambos buques se alistaran para salir con Tucker en cuanto quedasen reparadas las calderas del *Tambo*⁷⁵.

Con el cambio, entonces, de unos cuantos tubos de las calderas y la colocación de algunos tubos estay y otras reparaciones menores por hacer en las máquinas, se podría llegar a la conclusión de que este buque había sido declarado inservible sólo por prejuicio y nada mas, pues no eran necesarias nuevas calderas fabricadas en Inglaterra, y el costo de la reparación no sería considerable. Es obvio, además, que durante todo ese tiempo no se realizó trabajo alguno en el *Tambo*, pues de lo contrario se habría manifestado en el curso del debate entre los miembros de la junta. Con su dictamen, se venía por tierra la razón fundamental esgrimida por Alzamora para su decisión, ya comentada. Tan fácil desenlace ¿significaba que las relaciones Carreño-Tucker serían más positivas, más llevaderas? Fue realmente así? Lo que sigue tratará de explicar lo que ocurriría días después.

Cuando Tucker y Carreño se encuentran por primera vez en Iquitos, no se conocían. Días después de la aparente armonía, como se acaba de ver, se presenta otra vez, el problema en las relaciones de comando, que gira en torno a la independencia de la Comisión Hidrográfica, la autonomía de los buques y autoridad sobre sus comandos.

Se desencadena una guerrilla epistolar, según se desprende de un oficio que con fecha 28 de febrero envía Tucker al ministro⁷⁶.

La situación se inicia con el pedido del Presidente de la Comisión al Comandante General, el 21 de enero, para que una vez reparado el *Tambo* sea puesto, junto con la *Mairo*, a sus órdenes, así como sus comandantes, en el entendido de que no estaba solicitando algo que escapara a las disposiciones que en 1871 dictara el Ministro de Guerra y Marina de ese entonces, a consecuencia de las desavenencias con Alzamora.

El 12 de febrero, Carreño comunica a Tucker que la *Mairo* esta lista y será puesta a sus órdenes, a lo que Tucker contesta el 13, que el comandante del buque debe ser puesto a sus órdenes, confirmándole por escrito. Ese mismo día Carreño contesta haciendo notar que desde el 31 de diciembre de 1872, el Comandante General de ese entonces, había consultado al Ministerio sobre la situación de la *Mairo* y otros temas más relacionados con la Comisión y, como aún no se había recibido la respuesta, pues su disposición acerca de la lancha quedaba en suspenso. El 18 de ese mes, Tucker remite a Carreño, con cargo a devolución, dos oficios originales del Ministerio de Guerra y Marina de 1871 que disponían la situación de independencia de la Comisión Hidrográfica, el control operativo de los buques, su autoridad sobre los Comandantes de ellos, y la dependencia logística y administrativa a cargo de la Comandancia General, respecto de los buques, para apoyar a la Comisión en el cumplimiento de la tarea encomendada.

La orden del 15 de noviembre de 1870, que después se materializa en un oficio, estuvo consignada en el proveído del ministro Allende que recayese en un oficio del Ministro de Hacienda en el que se le daba cuenta de haber impartido órdenes a los consignatarios del guano en Estados Unidos, sobre los fondos para la construcción de la lancha a vapor, y en la parte pertinente decía:

“... désele conocimiento [a Tucker] del presente oficio añadiendo de que el Comandante General del Departamento Fluvial tiene órdenes terminantes de considerar al vapor *Tambo* y a la Comisión Hidrográfica como independientes de su autoridad, debiendo proporcionarle en toda circunstancia cuantos auxilios ella necesite”⁷⁷.

Esa acción de Tucker, llevó a que el 20 de febrero, Carreño pusiera la *Mairo* a órdenes de Tucker, emitiendo sus instrucciones para el comandante, que tenían algunos procedimientos para contestar las órdenes de Tucker, instrucciones que éste recibió después que la lancha hubiera zarpado de Iquitos. El tenor de dichas instrucciones era como sigue:

“Instrucciones que observará el comandante del vapor explorador *Mairo* en el viaje que emprenderá con el buque de su mando a órdenes de la comisión hidrográfica del Amazonas don Juan R. Tucker:

1º. El comandante del *Mairo* que debe salir de este puerto en la mañana del 20 del que cursa, queda puesto a las órdenes del Presidente de la Comisión Hidrográfica

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

del Amazonas don Juan R. Tucker en lo concerniente al servicio de exploraciones, teniendo entendido que el buque de su mando pertenece a este Departamento Fluvial en lo general.

2º. Queda entendido que por el hecho de estar subordinado al señor Tucker, cumplirá el comandante Meza las órdenes que este le imparta, y sólo en el caso de que se le ordenase un imposible que su experiencia y conocimientos rechace, como el precipitar el buque de su mando en lugar peligroso, se limitará a protestar en debida forma salvando su responsabilidad, hecho lo cual cumplirá lo mandado.

3º. Recibirá de la Comisaría del Departamento la suma de ochocientos soles como fondos de su buque, y todo gasto que haga en la expedición será autorizado por el Presidente de la Comisión Hidrográfica cuidando a su regreso a presentar su cuenta bien documentada para su examen, en la Comisaría del Departamento.

4º. Se encarga al comandante del *Mairo* trate de conservar la disciplina a bordo de su buque, de manera que cualquier orden que se le imparta pueda cumplirla con regularidad, a fin de evitar desagrados a su regreso a esta Comandancia General.

5º. Debe tener presente el comandante Meza que, como empleado de la Nación esta obligado a procurar en su esfera la mayor economía posible al fisco y en esta virtud debe evitar se hagan gastos indebidos a menos que estos provengan por efecto de circunstancias apremiantes y previa la autorización del señor Tucker.

6º. Cuando hayan terminado las exploraciones que motivan su viaje se dirigirá a este puerto, pero antes de esto exigirá que el Presidente de la Comisión Hidrográfica se lo comunique por escrito.

7º. Al llegar a este puerto presentará en Mayoría el Comandante del *Mairo* un parte detallado de su viaje con todas las observaciones del caso juntamente con los diseños de los ríos que hubiese explorado para remitirlos al Supremo Gobierno.

La Comandancia General espera que el comandante del *Mairo* cumplirá estas instrucciones bajo la mas estricta responsabilidad. Iquitos, febrero 19 de 1873.- E. CARREÑO⁷⁸.

Regresando al oficio de Tucker del 28 de febrero al ministro, en uno de sus párrafos le comentaba:

“Imagine U señor Ministro cual sería mi sorpresa de este contratiempo de ver que a pesar de haberme comunicado ese Ministerio que ya se habían impartido órdenes al Comandante General de este Departamento Fluvial colocando la Comisión Hidrográfica completamente independiente de esa autoridad y ordenado que se la proporcione todos los auxilios posibles, así como también colocando al *Tambo* y *Mairo* y su dotación independiente de este Departamento, ninguna orden se había encontrado en los archivos de la Comandancia General relativa a esta Comisión Hidrográfica, pero si el borrador de una consulta que hizo el último Comandante General al Supremo Gobierno, y que paralizaba todos los trabajos que iba a emprender esta Comisión Hidrográfica. Felizmente como tenía en mi poder esas dos notas del Ministerio de su digno cargo y que tengo el honor de adjuntar a VS las copias marcadas G y H, el obstáculo fue removido, escribiendo la contestación marcada I [las instrucciones antes transcritas]”.

Por su parte, Carreño en oficio Nº 19, también dio cuenta al ministro Medina de todos los oficios cursados, el cual debió haber llegado casi al

mismo tiempo que el de Tucker del 28 de febrero. Carreño al referirse a los dos oficios que le adjuntara Tucker y su decisión, decía como sigue:

“... Las notas originales que acompañó *ad efectum vivendi*, dirigidas a él por el Ministerio, fecha 15 de noviembre de 1871 y 3 de diciembre de 1872, prueban abundantemente que todos sus pedidos estaban arreglados a la autorización que el Supremo Gobierno le tiene acordado como tal Presidente de la Comisión Hidrográfica.

Convencido por los oficios de ese Ministerio ya citados que la lancha *Mairo* era de la propiedad del Estado y mandada a construir para las exploraciones encomendadas a la Comisión Hidrográfica, contesté conforme a la copia N° 5, poniendo a sus órdenes al comandante del indicado buque y disponiendo al mismo tiempo que se le entregaran por Comisaría los ochocientos soles solicitados para gastos extraordinarios, con cargo de rendir cuenta documentada el comandante a su regreso.

Allanadas, pues estas dificultades... el *Mairo* zarpó... por disposición del señor Tucker, con dirección a la boca del río Pachitea el 20 del presente, habiendo dado esta Comandancia General a su Comandante... las instrucciones... en términos tales que el Comandante queda ampliamente facultado para llevar el buque hasta los lugares en que sea probable se pierda, si así se lo ordena el Presidente de la Comisión; con la única y expresa condición de formular una protesta para salvar su responsabilidad y el honor del Cuerpo”.

Con relación al *Tambo*, Carreño expresaba lo que sigue:

“Continúan los trabajos de las calderas del vapor *Tambo*, a las que se le están haciendo las reparaciones que acordó la Junta, según di cuenta a VS en mi nota de 31 de enero próximos pasado N° 10, cuyos trabajos tocarán a su término en los primeros días del mes de marzo próximo. Tan luego como esté listo saldrá dicho buque con el resto de la Comisión Hidrográfica”.

En otros párrafos Carreño daba cuenta de la atención de los pedidos de artículos navales, víveres, etc, para ambos buques, y de la guarnición que se había asignado. Pero, consideró oportuno hacer críticas sobre una serie de aspectos de la Comisión, como: que sus gastos grababan el presupuesto del Departamento; que el *Tambo* construido según instrucciones de Tucker había resultado inapropiado; que la expedición al río Tambo había sido costosa; que desde 1870 los integrantes ganaban sueldo sin hacer nada; que Tucker viajó a Lima sin permiso, pero consiguió se construyese la *Mairo*, y la contratación de más personal. Carreño decía no le movía sentimiento adverso alguno, pero preguntaba ¿cuáles son los planos hechos por esa Comisión después de cinco años que cuenta de existencia? ¿Cuáles son los trabajos que existen en ese Ministerio que puedan compensar los ciento sesenta y tantos mil soles que costaba hasta el día a la Nación la expresada Comisión, los sacrificios y molestias que ha ocasionado?

Carreño era de la idea de que el trabajo debían hacerlo los jefes y oficiales del departamento concluía diciendo:

“Si VS cree que me he extralimitado emitiendo las ideas y opiniones contenidas en este oficio, suplico al señor Ministro me excuse, teniendo en cuenta las buenas

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

intenciones que me han guiado y el deseo vehemente que tengo de poner en conocimiento del Supremo Gobierno la verdad, para que pueda obrar en conformidad de los intereses del país. VS que pertenece a la escuela antigua, a esa generación que no transigía con el abuso, colocado en mi situación procedería del modo que yo lo hago, aprovechando la oportunidad de estar desempeñando el Ministerio por un distinguido general que no tiene otra mira que la de cumplir y hacer cumplir a cada uno su deber; y de encontrarse actualmente el país regido por una Administración que podemos llamar salvadora, pues destinada a reparar como lo esta haciendo las grandes faltas de los gobiernos anteriores. Dios guarde a VS.- *ENRIQUE CARREÑO*”.

Presentación descarnada y valiente, quizás falta de tacto, de un hecho que demostraba resultados que no correspondían al objetivo ni a los esfuerzos realizados por los gobiernos sucesivos de Prado, Balta y Pardo, y que en forma tácita también resultaban criticados. Por supuesto, que tal comunicación mereció una respuesta enérgica el 21 de abril de parte del ministro a Carreño, que se puede apreciar en la transcripción parcial que sigue:

“VS sabe muy bien que en el largo tiempo que la Nación sostiene ese Departamento Fluvial, los jefes y oficiales que han prestado sus servicios en él, no han hecho ningún trabajo que sirva de base para la formación de los planos de esos ríos, y si algunas exploraciones han hecho, estas no han dado otro resultado que hacer conocer que se puede ir de un punto a otro; pero siempre se ha omitido proporcionar datos de toda especie, así el conocimiento de esos lugares ha quedado como si fuera el capital propio de los prácticos y de los pocos oficiales que viajaron por ellos.

Esta circunstancia dio lugar a que el Gobierno creara la Comisión Hidrográfica, la cual si bien es cierto, no ha dado los resultados que de ella se esperaban, no por eso se puede decir que nada ha hecho pues existen algunos trabajos que sólo necesitan ligeras rectificaciones para que puedan considerarse como definitivos.

Escaso como es en el Cuerpo General de la Armada, el número de oficiales competentes para levantar los planos de los ríos explorados, sería muy difícil al Gobierno nombrar hoy una comisión hidrográfica, tomando su personal de él, y si la actual Comisión no llena el fin de su encargo, muy sensible será tener que esperar hasta que los oficiales que salgan de la Escuela Naval, se hallen en las condiciones necesarias para poder desempeñar esos trabajos, dejando durante ese tiempo paralizado las exploraciones en las cuales el Gobierno toma un gran interés, pues desea ver establecida la fácil comunicación de la costa de la República con las regiones que baña el río Amazonas.

Las órdenes que se han comunicado a esa Comandancia General, poniendo a la Comisión Hidrográfica completamente separada de su obediencia, se han dictado con el fin de evitarle dificultades y dejarla en entera libertad de acción, para que en las omisiones en que pudiera incurrir, no tuviera derecho para alegar como disculpa, como antes ha sucedido, los embarazos que se le ponían por la Comandancia General y que le hacían perder un tiempo precioso.

VS debe considerar esas órdenes en toda su fuerza y vigor; debe considerar a la Comisión y a los vapores *Tambo* y *Mairo* enteramente separados de su mando y favorecerlos con los auxilios y reparaciones que sean necesarios, cuidando de dar oportunos avisos a este Ministerio, para tenerlo al corriente de todo cuanto se relacione con el servicio que preste.

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

En los casos previstos que pudieran surgir, se espera del recto juicio y del patriotismo de VS, que sus procedimientos sean siempre de acuerdo con la elevada posición que ocupa como jefe marítimo del Departamento, como autoridad nacional en regiones limítrofes con el Imperio del Brasil y llamado por ambas circunstancias a mostrar tanto una prudencia digna, como una firme energía, según ellas mismas lo exijan.

Impuesto VS de las ideas del Gobierno, no le será difícil interpretarlas fielmente con verdadero provecho del servicio.- *JOSE MIGUEL MEDINA* ⁷⁹.

Las razones dadas por el ministro en realidad no tenían sustento, en particular sobre la capacidad y disponibilidad de oficiales, pues los había no sólo en el activo sino también entre los indefinidos, pues al final se puede ver que sólo se requería de tres jefes. Su costo, habría sido el equivalente o menor que aquel en que se incurría con los contratados. Black fue llamado súbitamente para la Comisión Demarcadora de Límites sin que tuviese que seguir curso alguno para las observaciones astronómicas y trabajos cartográficos, que en la Comisión lo realizaban ingenieros civiles. También habían médicos que pudieron acompañar. Es cierto que el Departamento Fluvial no plasmó sus exploraciones en planos y documentos de conocimiento público, pero sí en croquis, porque no tenían esa misión, ni tiempo, ni apoyo. El Gobierno quería un grupo a dedicación exclusiva y bien equipado. Lo tuvo. Produjo al final cartas que luego, por falta de dinero, tuvieron escasa o nula difusión y, en el siglo XX hubo de repetir gran parte de ese esfuerzo y trabajo, con oficiales de marina.

Antes de la comunicación anteriormente referida, en la segunda quincena de abril, en la Comandancia General se recibe la respuesta al oficio N^o 115, que enviara Alzamora el 31 de diciembre de 1872 y a la que se refiriera Carreño como se ha visto. El ministro, en forma enérgica, en febrero 27, decía como sigue:

“Se ha recibido en este despacho el oficio de VS N^o 115, y puesto su contenido en conocimiento de SE el Presidente, en acuerdo del día 21 ha resuelto que la Comisión Hidrográfica del río Amazonas y sus afluentes, continúe en los mismos términos en que hoy se halla, es decir independiente de esa Comandancia General. Al comunicar a VS esta disposición suprema, creo conveniente manifestarle que los términos de su oficio no son los más a propósito para ser consignados en un documento dirigido al Gobierno.

Desde que por una resolución suprema se dispuso que la Comisión Hidrográfica dependiera directamente de este Ministerio, y a consecuencia de ella dicha Comisión obedece las instrucciones que se le comunican, debió VS comprender que no era el llamado a calificar de indefinible la posición de ella, ni a apreciar si sus trabajos corresponden a los gastos que ocasiona.

Esas apreciaciones sólo corresponden al Gobierno, y si VS en su celo por los intereses nacionales, ha encontrado algo en la Comisión digno de ser puesto en conocimiento del Gobierno debió limitarse a hacer la narración fiel de ella, sin entrar en apreciaciones indebidas.

La Comandancia General de Iquitos esta en el deber de prestar a la Comisión Hidrográfica todos los auxilios que estén a su alcance; porque siendo esta una Comisión oficial nombrada y rentada por el Gobierno, la Comandancia General del Departamento debe prestarle todas las facilidades para el buen desempeño de sus trabajos, sin tratar de crearle dificultades, que entorpeciendo éstos, aumenten los gastos que la Nación hace.- *JOSE MIGUEL MEDINA*"⁸⁰.

Así, pues, para cuando Tucker regresa de su cuarta expedición, el 15 de junio, a Carreño ya no le debían quedar dudas sobre las relaciones que debía mantener con Tucker, que quizá no le agradaban.

8. CUARTA EXPEDICION DE LA COMISION HIDROGRAFICA DEL AMAZONAS AL PICHIS Y PALCAZU CON LOS VAPORES TAMBO Y MAIRO

Resueltos, pues, los problemas de comando y logísticos, se inicia la exploración de los ríos Tambo y Pichis. Así, la *Mairo* al mando del teniente Meza, sale de Iquitos el 20 de febrero con Butt y Noland. Debían esperar al otro vapor en la confluencia del Ucayali con el Pachitea, y prepararle en varios puntos del Ucayali un stock de leña, además de realizar determinaciones astronómicas e hidrográficas en ese río. La leña no la pudo cortar y apilar como se esperaba, porque el río estaba casi en su máxima creciente. El *Tambo* saldría con Tucker, Sparrow, Rochelle, Galt, Mesnier y el sargento mayor Herrera con diez soldados, después de que terminasen sus reparaciones, lo que ocurre el 4 de abril de 1873. Ambos buques se reúnen el 13 de mayo en el lugar mencionado, dando inicio a la exploración propiamente dicha. El río Pachitea había comenzado su época de vaciante, al régimen de diez pulgadas por día, por lo que Tucker juzgó apropiado no arriesgar los buques en parajes desconocidos. Decidió, entonces, continuar con la exploración en seis grandes canoas, en tanto que los buques quedarían a la espera en la confluencia anotada.

Entre el 16 y el 18 de mayo, la Comisión exploró el Pichis. Entre el 19 y 24 de junio el Palcazu hasta puerto Mairo, el mismo en donde Tucker embarcara en canoas seis años antes. Entre el 25 y 28 bajaron por el Pachitea y se reunieron con los vapores. El 28 de junio inician la bajada del Ucayali hacia Iquitos. La *Mairo* llega el 12 y el *Tambo* el 15 de julio de 1873. La expedición había durado aproximadamente 42 días. El parte con fecha 31 de julio sobre esta expedición⁸¹, apareció en *El Peruano* en octubre de 1873. El doctor Galt, en su informe, hizo varias apreciaciones sobre enfermedades, clima, ingestión de alimentos por los naturales, entre ellos tierra, sin especificar su calidad que lo más probable era arcilla. El no explica porque comían tierra pero 121 años después, un artículo en la revista *National Geographic Magazine*, acerca de una investigación científica realizada por

Charles A. Munn y Frans Lanting, sobre los guacamayos en la región de Manú, trae una posible explicación. Así, dicen:

“Pero si los guacamayos no carecen de alimento, porque comen la arcilla de las orillas?

Encontramos que la arcilla tiene alto contenido de sales y minerales que las aves no obtienen de su dieta primaria vegetal. Más intrigante aún fue que al analizar las semillas que comen ordinariamente, descubrimos que contienen muchos compuestos químicos y tóxicos caninos y alcaloides. Traté de mascar semillas. Algunas eran dulces al principio, luego mi boca comenzó a experimentar picazón, arder e hinchárseme.

Es probable que los guacamayos ingieran casi todas los días dosis de arcilla para desintoxicarse. La arcilla se combina con las toxinas y las introduce al cuerpo. Los indios en lo alto de los Andes comen arcilla para neutralizar los efectos de las amargas papas silvestres... En el laboratorio de la Universidad de California en Davis, se están efectuando pruebas”.

Como Galt menciona que en la dieta de los indios ingerían frutas ácidas, no sería ésta una explicación sobre porqué comían arcilla?⁸² En esta expedición los dos buques construidos en Estados Unidos, permanecieron fondeados en la confluencia sin desempeñar actividad alguna, en espera del regreso de los expedicionarios. ¿No era esto, una prueba más en favor de los puntos de vista expresados por Alzamora y Carreño?

Por su lado, el Comandante General, con fecha 31 de julio, también envía al Ministro de Guerra y Marina el informe sobre esta expedición, adjuntando los correspondientes partes de los comandantes de los buques⁸³.

El 27 de julio, el Comandante General oficia al Ministerio acerca de la solicitud tramitada por Tucker para que alistara ambos buques para salir en una nueva expedición el 1º de agosto, y como es que el mismo Presidente prorroga esta salida para el 15 y luego la traslada al 1º de setiembre. En esta oportunidad, Carreño comenta que “como las calderas y toda la obra de madera del *Tambo* están en tan mal estado”, había ordenado practicar una inspección cuyo resultado, elevado a esa Comandancia por el Director de Obras de la Factoría con fecha 13 de agosto, consignaba que en 15 días se podrían efectuar reparaciones en la obra de madera, pero provisionales, y que en la maquinaria era muy poco lo que había de hacerse para que quedara en el mismo estado previo al último viaje. Igualmente, Carreño demandó del comandante del buque informase sobre la fecha en que estaría listo, recibiendo contestación en el sentido de que tanto en relación a los trabajos en la obra de madera como de máquinas, estaría el 12 de setiembre. Así, pues, Carreño aseguraba al Ministro que el *Tambo* estaría listo en la primera quincena de setiembre⁸⁴.

En setiembre de este año, el Ministro de Guerra y Marina, general Nicolás Freire, acusa recibo del informe de Tucker sobre la expedición realizada, en los términos siguientes:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

“Se ha recibido en este despacho el oficio de U en que da cuenta de la última exploración practicada hasta las cabeceras del río Pichis por la Comisión Hidrográfica que preside, el parte circunstanciado de ella, las tablas de latitudes, longitudes, distancias, elevaciones sobre el nivel del mar, variaciones del compás, observaciones sobre las corrientes, el dibujo de las carta de navegación de los ríos explorados y el registro meteorológico que ha acompañado.

En contestación me es grato decir a U que SE el Presidente, en cuyo conocimiento he puesto el citado oficio y los documentos a que me refiero, me ha encargado le manifieste a U y por su conducto a los miembros de esa Comisión, la complacencia con que se ha visto esos trabajos de la exploración que acaban de ejecutar”⁸⁵.

9. QUINTA EXPEDICION DE LA COMISION HIDROGRAFICA AL YAVARI, AFLUENTES DEL NORTE DEL AMAZONAS, MARAÑON Y HUALLAGA

Inmediatamente de terminada la expedición al Pichis, Tucker solicita a Carreño llevar a cabo los preparativos logísticos para iniciar otra, en una carrera contra la estación de vaciante, pero que se retrasaron por las razones anteriormente expuestas.

Esta expedición puede considerarse que se realiza en dos etapas. Así, en la primera se formaron dos equipos que actuaron simultánea y separadamente. El *Tambo*, con Tucker, Rochelle, Sparrow, Galt y Mesnier, sale de Iquitos el 18 de setiembre de 1873, con destino al río Yavarí. Llegaron a la confluencia con el Amazonas el 28 de setiembre, acamparon en una isla al centro de la boca del Yavarí y durante dos días realizaron observaciones astronómicas que le permitieron determinar la latitud y longitud con la aproximación de un segundo de arco. Regresaron a Iquitos el 12 de octubre, determinando durante el trayecto de surcada varias posiciones, levantando el plano del Amazonas, sondando y determinando corrientes.

El otro equipo, con Butt y Noland, en la *Mairo*, exploraron los afluentes Nanay e Itaya. En el primero estuvieron desde el 17 de setiembre reconociéndolo en 195 millas de su curso, hasta donde las palizadas se lo permitieron. Regresaron a Iquitos el 2 de octubre⁸⁶, y el 13 surcaron el Itaya, pero sólo en unas 38 millas en razón de las palizadas encontradas, regresando a Iquitos el 16. Aquí, a mediados de octubre, realizaron los preparativos para otra expedición.

Entretanto, Carreño, preocupado por el estado del *Tambo*, comunicó al Ministro de Guerra y Marina con fecha 30 de setiembre, haber nombrado una junta de reconocimiento para que lo inspeccione y comunique su resultado, informe que adjuntó al oficio. Así, el 13 de setiembre, antes de que el vapor saliese en su quinta expedición, la junta conformada por el Mayor

de Ordenes del Departamento, capitán de fragata don Enrique Espinar, como Presidente, el capitán de corbeta don Fidel Cater, el teniente 1º don Eduardo Raygada, el Director de Obras de la Factoría don James Rae, 2º maquinista don Juan Collins y Maestro Mayor de Maquinaria don Juan Fraser, se reunieron y declararon por unanimidad que el *Tambo* se encontraba en muy mal estado, requería de una carena general y además una serie de modificaciones.

En su oficio, Carreño agregaba que enterado extraoficialmente de que la Comisión Hidrográfica terminaría sus trabajos a fines de 1873, “convendría que el Supremo Gobierno se digne dar instrucciones acerca de la permanencia de esa Comisión Hidrográfica en estos lugares, pues sería de excesivo costo para el erario nacional, el conservarlos hasta la terminación de la carena que era indispensable hacer”, pues estimaba que el viaje que emprendería sería el último, pues no podrá hacer otro si antes no se le hacía la carena general, que tomaría no menos de ocho meses de trabajo constante.

En cuanto al informe específico de la junta, después de describir el mal estado de las cubiertas y otras obras de madera incluidos los tambores de las ruedas, se refería a la débil resistencia estructural de las calderas y de su base de madera. Concluía diciendo:

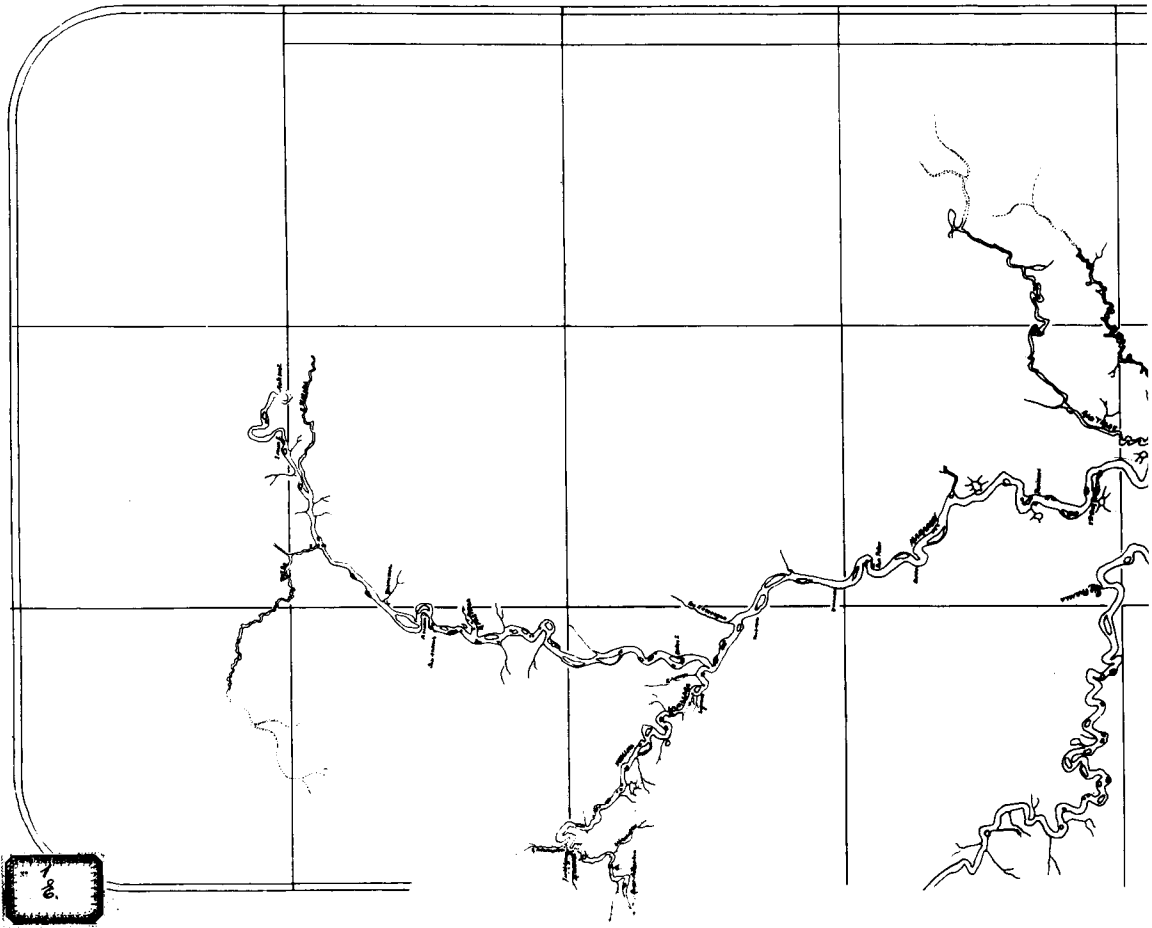
“La máquina esta en perfecto estado de servicio y ha sido últimamente reparada, mas como es doble por ser independientes las ruedas, forman doble maquinaria y trabajan por separado, mas la circunstancia de no estar bien seguras su cubierta, a mas de encontrarse sumagadas, y carecer aquellas de los tirantes necesarios para conservarlas en un mismo plano, da lugar a que a veces se inclinen a perder sus centros y por consiguiente trabaja por momentos la máquina forzada y expuesta a un grave daño.

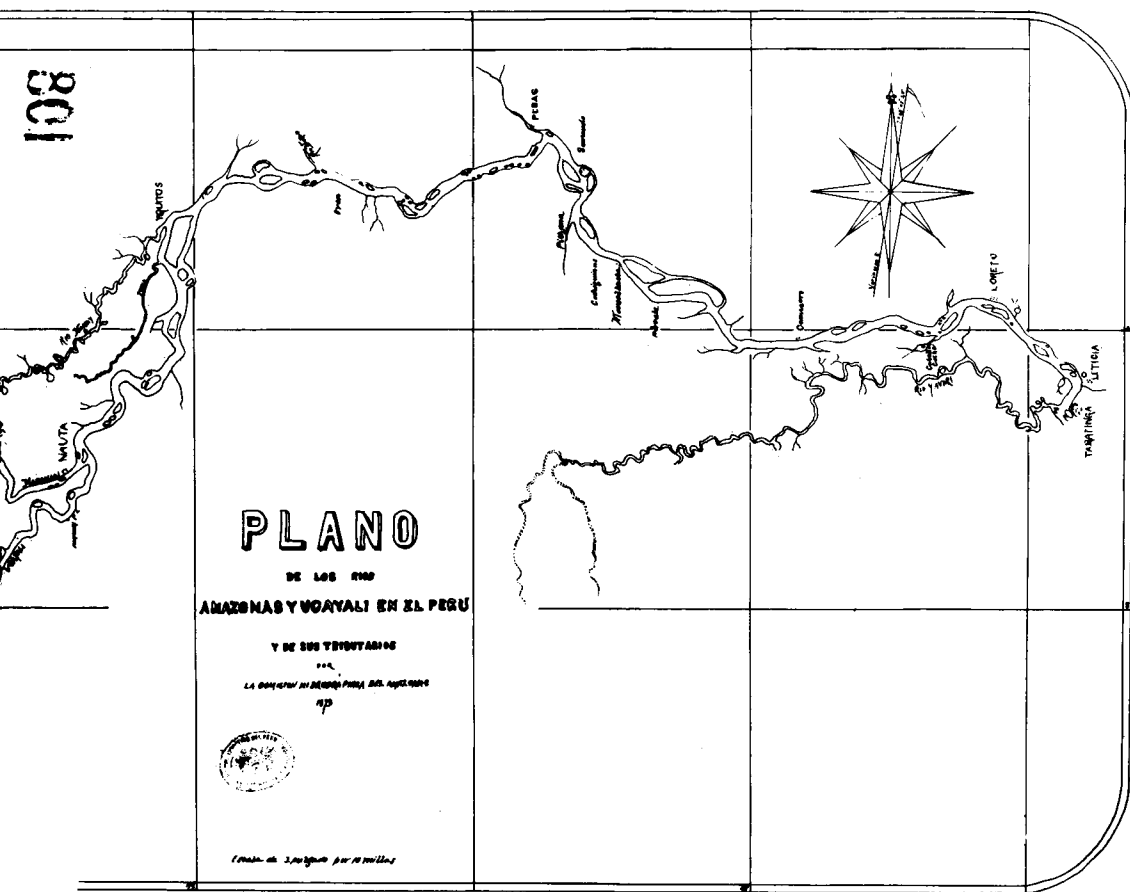
Finalmente, la Junta es de parecer que el vapor *Tambo* es débil en su construcción y opinan porque debe carenársele reformando su sistema de construcción, tanto en cubiertas cuanto en toldillas, a fin de que su costo no sea excesivo y pueda utilizarse de sus servicios en el Departamento Fluvial por algunos años mas; agregando el señor Director Rae, que debe cambiársele las calderas por otras nuevas. Al efecto y en cumplimiento a lo dispuesto por el señor Comandante General, firman la presente acta. (Vienen firmas)

En Iquitos, setiembre 29 de 1873”⁸⁷.

En el archivo existe una copia del plano de las nuevas calderas propuestas que, por supuesto, no se construyeron.

En la segunda etapa se conformaron, nuevamente, dos equipos con la misma distribución de personal. Así, el 27 de octubre de 1873, la *Mairo* salió de Iquitos, llegó al río Potro el 8, un supuesto terminal de un camino carretero a Chachapoyas, del que sólo pudieron surcar por 48 millas. Regresaron al Amazonas y embocaron el Morona, surcándolo sólo en 37 millas, hasta donde Butt y el teniente La Torre consideraron era el límite seguro de navegación. De vuelta al Amazonas surcaron el Pastaza, pero sólo en 7 millas porque no tenía mucha profundidad, al punto que la lancha se





Plano levantado por la Comisión Hidrográfica del Amazonas en 1873, que comprende el Amazonas, sus afluentes del norte, y parte de sus formadores Marañón y Ucayali. (Reproducida de: Mapoteca del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú).

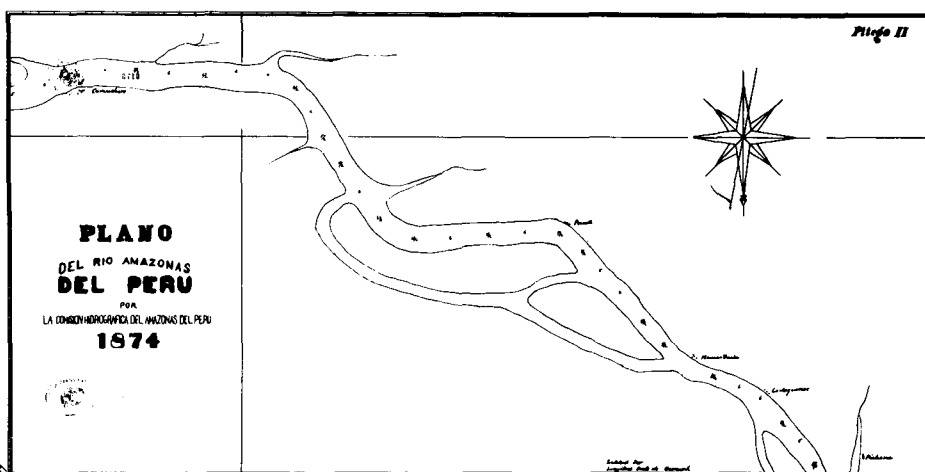
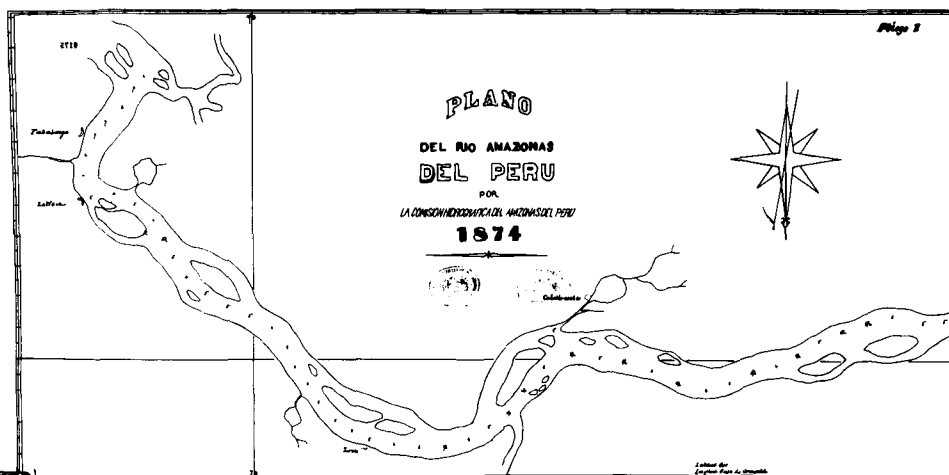
varó por un breve período. Otra vez al Amazonas para luego surcar el Tigre, por 111 millas. Según Werlich, Butt describió a este río como el más rico en recursos naturales de todos los tributarios del Marañón por el norte, abundando en caucho, cera, copal, zarzaparrilla y el árbol de copaiba, del que se extrae un aceite medicinal, observando “filtraciones de brea”. Como estimaran estar a corta distancia del lugar seguro para la navegación a vapor, y después de determinar las coordenadas geográficas, la lancha regresó a Iquitos, adonde llegó el 4 de diciembre. La expedición había tomado 37 días. Un siglo después, un oleoducto cruzaría esta zona hasta el Pacífico.

El *Tambo* salió de Iquitos el 28 de octubre de 1873 para recorrer el Marañón, realizando en el trayecto observaciones astronómicas para ubicar los lugares importantes. Por el estado de vaciante, sólo llegó hasta punta Achual (Limón) a pocas millas de Borja. Regresó hacia el Huallaga, surcándolo en 169 millas, hasta Rumicayarina, a 40 millas arriba de Yurimaguas, que era el puerto comercial más alejado atendido por los vapores peruanos. El *Tambo* regresa a Iquitos el 6 de diciembre de 1873. La expedición había durado 38 días, pero es conveniente anotar sobre este río, que el ingeniero Wertheman había hecho ya determinaciones geográficas de varios de sus puntos, por lo que Tucker se limitó a verificarlas y obtener otros datos para las cartas.

De la quinta expedición, Tucker dio cuenta al ministro con fecha 16 de diciembre, adjuntándole: las tablas de latitud y longitud; de distancias desde Iquitos y desde la boca del río Yavarí; de elevación sobre el nivel del mar; de la variación magnética; de las determinaciones de corrientes; la copia del parte de Butt en su viaje en la *Mairo*; el dibujo de las cartas de navegación de los ríos explorados; el registro meteorológico⁸⁸, todo lo cual sería publicado posteriormente en *El Peruano* del 10 de marzo de 1874, según lo ordenara el ministro Freire.

Con toda la información reunida en las cinco expediciones, la Comisión trabajó febrilmente para que Tucker pudiese llevarla a Lima en la segunda quincena de diciembre, y arreglar la publicación de los mapas, pues el 18 de setiembre Pardo ya lo había llamado a la capital.

En la oficina de la Comisión se dibujaron 32 hojas de navegación a la escala de 2 millas por pulgada. Cada carta tenía 30x15 pulgadas. Las 848 millas entre la boca del Yavarí y Borja se plasmaron en 10 hojas, que también mostraban las partes navegables de los ríos Itaya y Pastaza, en 45 y 7 millas, respectivamente. El plano total del río Ucayali, en sus 885 millas, consistía de 9 hojas e incluía las 24 millas navegables del Urubamba y 53 del Tambo. En dos hojas de cada uno, se dibujó las 220 millas navegables del Yavarí hasta la confluencia del Yacarina y Yavarisino; 160 millas del Nanay, 111 millas del Tigre, y 169 millas del Huallaga Rumi-callarina. En cambio, se dibujaron en



Planos del río Amazonas levantados por la Comisión Hidrográfica del Amazonas en 1874, en dos pliegos, que abarca desde Tabatinga a Pichana. (Reproducidas de: Mapoteca del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú).

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

hojas simples los cursos del Pichis en 85 millas hasta puerto Tucker (que incluían 5 millas del Herrera-yacu) y 4 millas del Trinidad, 37 millas del Palcazu hasta puerto Mairo; 191 millas del Pachitea; 37 millas del Morona y 65 millas del Potro⁸⁹.

Las cartas descritas fueron plasmadas en dos hojas de 30x15 pulgadas, a la escala de 15 millas por pulgada. El mapa del Amazonas y sus afluentes comprendía 1,661 millas de ese sistema; el plano del Ucayali y sus afluentes abarcaba 1,284 millas, lo que daba un total de 2,945 millas levantadas, que fueron volcadas en un *Plano General* del sistema hidrográfico del Amazonas peruano, de 5 pies cuadrados, a la escala de 10 millas por pulgada. De paso, la Comisión también preparó un plano de la ciudad de Iquitos⁹⁰.

El trato privilegiado que aparentemente se brindaba a los miembros de la Comisión, en materia de remuneraciones, no era tal. En la práctica, también tenían que sufrir el retraso de su abono por meses, lo que llevó a Tucker a elevar al Ministro de Guerra y Marina el 24 de octubre de 1873, el reclamo que presentaran sus miembros, a quienes se les adeudaba un año, mereciendo la respuesta de febrero de 1874, que sigue:

“Como U sabe tanto las circunstancias políticas como financieras del país han impedido que sean remitidos con regularidad, los contingentes mensuales a la Comisaría de Iquitos, y por esa razón no están corrientes esos haberes, pero el Gobierno se ocupa de poner con el día esa dependencia y pronto serán satisfechos todos sus oficiales y empleados”⁹¹.

Pasarían meses antes de que esa situación se resolviera parcialmente, y justo antes de que los miembros dejaran Iquitos.

9.1. TUCKER SALE DEFINITIVAMENTE DE IQUITOS PARA LIMA

Tucker salió de Iquitos para Lima el 17 de diciembre de 1873, se despidió de Carreño y dejó como Presidente interino a Rochelle. El *Tambo* no volvería a navegar⁹². Una resolución publicada en *El Peruano* del 21 de febrero de 1874, mandaba venderlo en remate público por estar totalmente inutilizado.

Al alejarse de Iquitos definitivamente, Tucker lo hizo en el *Morona* hasta Tabatinga, en el mismo buque que seis años antes lo había llevado a Iquitos desde el Pachitea. Por la vía de Magallanes llegó a Lima el 3 de marzo de 1874⁹³.

10. TERMINO DE LA COMISION HIDROGRAFICA

En enero de 1874, antes de que Tucker llegase al Callao, el ministro Freire, le envió un oficio dándole a conocer el decreto supremo, en los términos que sigue:

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

“A consecuencia de las últimas exploraciones que U ha pasado a este despacho, relativas a los trabajos de la Comisión Hidrográfica que preside, SE el Presidente ha expedido el decreto supremo que sigue:

“Dando por terminado los trabajos de la Comisión Hidrográfica y que el Presidente de ella con dos de sus miembros pasen a Nueva York”.

El cual transcribo a VS para su inteligencia, previniéndole que para darle cumplimiento me he dirigido al señor Ministro de Hacienda con el objeto de que ponga a disposición de U la suma de mil soles, con la cual atenderá a sus gastos de viaje de Panamá a Nueva York y se cubrirá de los haberes que devengue hasta su arribo a esa ciudad, debiendo dar cuenta de su inversión en la primera oportunidad.

El señor Ministro de Hacienda ordenará a los consignatarios del guano en los Estados Unidos, que satisfaga a U y a los dos miembros de la Comisión Hidrográfica que continuarán en servicio de la Nación, ayudando en el desempeño de su comisión, los haberes mensuales que les corresponde según su compromiso con el Gobierno, y la Comandancia General de Marina entregará a U en el Callao, un boleto de pasaje de 1ª clase hasta Panamá.

No siendo por ahora necesarios los servicios de todo el personal de la Comisión Hidrográfica, he ordenado al Comandante General del Departamento Fluvial, que les liquide y pague los sueldos que se les adeudan, abonándoles también un sueldo extraordinario y que les proporcione pasaje para Nueva York, en donde deben reunirse con U y recibir sus órdenes.

Cuando se presenten a U en esa ciudad, después de que reciba de ellos los apuntes y borradores de los trabajos hechos, dará por canceladas todas las contratas, con excepción de las que correspondan a los dos que continuarán a sus órdenes, y después de darles las gracias a nombre del Gobierno por los servicios que han prestado, les dirá que la Comisión queda por ahora disuelta y canceladas sus contratas.

Tan luego que U llegue a Nueva York se informará del gasto que ocasionan el grabado de los planos y la formación de los atlas y comunicará a este despacho todos los pormenores que pueda adquirir sobre la ejecución y precio de esos trabajos, para que con ese conocimiento se resuelva el número de ejemplares que deben tirarse de los planos y el de los atlas que se formen, en la inteligencia de que los planos se harán de las dimensiones siguientes:

La carta general se hará en la proporción de 15 millas por una pulgada.

Los planos que formen los atlas serán en la proporción de dos millas por una pulgada y tendrán 30 pulgadas por 15.

Espero que U a la brevedad posible, me dé aviso de su llegada a Nueva York y del cumplimiento de lo que en este oficio se le previene”⁹⁴.

Así, pues, cuando Tucker llegó a Lima, se encontró con un hecho consumado.

El ministro ofició a Carreño el 23 de abril de 1874 para que cancele los adeudos al personal de la Comisión que había quedado en Iquitos más sus pasajes a Nueva York. Carreño recibió la orden en julio, pero al ordenar a la Comisaría, recibió como respuesta que ello era imposible por “no tener fondos en arcas, ni tener tampoco de donde conseguir ni siquiera en calidad de préstamo”, y que esperarían el correo del 12 de agosto por el con-

tingente de dinero que, de no llegar, obligaría a que se quedaran allí por más tiempo⁹⁵.

10.1. ACTIVIDADES DE LOS MIEMBROS QUE QUEDARON EN IQUITOS

Si bien esa comunicación de enero ponía fin a la existencia de la Comisión, ella no llegaría a Iquitos sino recién en marzo. Entre diciembre de 1873 en que Tucker salió para Lima y la recepción en Iquitos del oficio de enero antes citado, los miembros de la Comisión, que habían quedado en Iquitos, se dedicaron a trabajos cartográficos. Aprovechando de un viaje del *Pastaza* a Borja, en marzo 21, 1874, Sparrow y Noland embarcaron en dicho vapor y completaron el trabajo del Marañón, que en noviembre por la estación de vaciante no pudieran culminar. Realizaron observaciones astronómicas, levantaron el plano más arriba del Morona, hicieron sondajes y determinaron la elevación de Borja. Regresaron a Iquitos aproximadamente un mes después⁹⁶.

11. EL PLAN DE PUBLICACION DE LOS MAPAS

A su llegada a Lima en los primeros días de marzo, Tucker presentó su plan para la publicación de los mapas, así como sobre el destino final de los miembros de la Comisión. Buena parte de aquel fue aprobado según oficio del ministro de fecha 5 de mayo, y en un decreto supremo del 23 de abril.

En mayo, el ministro Freire ofició al Ministro de Hacienda para que ordenase, con respecto al decreto del 23 de abril, se pusiera a disposición de Tucker la suma de mil soles para que atendiera sus gastos de viaje desde Panamá hasta Nueva York, y se satisficiera de sus haberes devengados hasta la llegada a esa ciudad. Igualmente, que diese instrucciones a los consignatarios del guano en Estados Unidos para que abonaran los sueldos mensuales de Tucker y de los dos empleados que habrían de quedar⁹⁷.

Tucker, en efecto, salió de Lima para Nueva York a mediados de mayo de 1874, sin que el Erario le adeudase dinero alguno⁹⁸.

No sucedería lo mismo, sin embargo, con aquellos que se habían quedado en Iquitos, a cuya Comandancia llegaron las órdenes a mediados de julio, como se ha visto. Interpretaciones por parte de Carreño respecto a las órdenes del Ministro de Guerra y Marina, y reclamos de los miembros de la Comisión ante Carreño, llevaron la situación a un clima desagradable en las relaciones. Rochelle, en su calidad de Presidente interino de la Comisión, elevó al Ministro un oficio de queja. El informe desagradó mucho al ministro, quien llamó severamente la atención de Carreño. Pero nada de eso tenía efecto concreto, pues en Iquitos no había dinero⁹⁹.

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

La presencia de un nuevo Prefecto de Loreto, el coronel J.M. Ríos, que había sido Cónsul del Perú en Pará, y en donde había conocido a los miembros de la Comisión, abrió inesperadamente el camino hacia una solución, sino completa, pero que al menos permitió que Rochelle, Sparrow y Noland salieran de Iquitos el 18 de setiembre de 1874 con destino a Nueva York. Casi un mes después, hicieron lo propio Butt y Galt. Los cinco tuvieron que vender sus certificados, bonos o cartas de crédito a los comerciantes del lugar, perdiendo un 20 a 25%. A mediados de noviembre de 1874, todos estaban en Nueva York¹⁰⁰.

Un oficio de Carreño de fecha 27 de noviembre de 1874, da cuenta del inventario de los instrumentos, libros y medicinas que pertenecieron a la Comisión Hidrográfica y que fueron entregados a la Mayoría de Ordenes entre julio y noviembre de 1874.

En su *Memoria* al Congreso en 1874, el Ministro de Guerra y Marina se refería a la Comisión Hidrográfica, como sigue:

“Cábeme la satisfacción de anunciaros que la Comisión Hidrográfica presidida por don Juan R. Tucker, ha levantado los planos y fijado las posiciones de casi todos nuestros ríos orientales afluentes del Amazonas, que ha explorado y reconocido.

Además del plan general del Amazonas peruano y sus afluentes, que ha concluido y dibujado sobre un pliego, donde están contenidos en escala de una pulgada por cada 10 millas todos los reconocimientos practicados por ella, que abrazan una extensión total de 2,945 millas; la Comisión ha dibujado también, los planos particulares y detallados de los ríos afluentes que ha explorado, y que se hallan comprendidos en el plano general.

Considerando el Gobierno, que para el desarrollo comercial del inmenso territorio que bañan el Amazonas y sus afluentes, es necesario que esos trabajos sean conocidos, tanto en la República como fuera de ella, dispuso que el Presidente de la Comisión Hidrográfica, pasara con dos de los empleados que tiene a sus órdenes, a los Estados Unidos de Norte América, con el objeto de hacer grabar esos planos, formar los atlas respectivos, que son indispensables, tanto para la conservación de esos importantes trabajos, como para reunir en un solo cuerpo esos planos, que prestan todas las facilidades posibles, para que pueda emprenderse con seguridad la navegación de nuestros ríos, que serán mas tarde una importante vía para la exportación de los productos de las provincias del Oriente de las cordilleras de los Andes”.

11.1. ACTIVIDAD DE TUCKER EN ESTADOS UNIDOS

Tucker llegó a Nueva York el 7 de junio de 1874. Inmediatamente dio a publicidad la noticia para la presentación de propuestas de impresión. La que mas le agradó fue aquella de W. Spaythe and Company, que importaba 3,850 dólares, y cuyos detalles y forma de pago puso en conocimiento del Ministro de Guerra y Marina con fecha 28 de julio, para la decisión y autorización correspondientes. Además, la presencia de Tucker en Nueva York y de los dos miembros costaría dinero, que había que proveer.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

El ministro Freire, acusó recibo el 15 de setiembre, y además transmitió la decisión del Gobierno en los términos que siguen:

“SE el Presidente de la República en cuyo conocimiento he puesto el contenido del oficio que con fecha 28 de julio último, ha dirigido U a este despacho, se ha servido aprobar el presupuesto de los gastos que serán necesarios hacer para la publicación de las cartas de navegación del río Amazonas y sus afluentes, levantadas por la Comisión que U preside; y en su consecuencia ha dispuesto por resolución de esta fecha, que por el Ministerio de Hacienda se giren las órdenes necesarias para que los consignatarios del guano en los Estados Unidos, pongan a disposición de U en Nueva York, la suma de 6,775 pesos en oro americano y me ha ordenado que comunique a VS las instrucciones siguientes:

Los atlas serán 200 y contendrán cada uno las 35 cartas de navegación que comprenden el Amazonas y sus afluentes.

Las cartas generales serán también 200.

Tanto las cartas generales como los atlas serán de las dimensiones y calidad de papel indicadas por U en su oficio de 28 de julio último.

De los atlas se harán 180 ejemplares con pasta corriente, según se indica en el presupuesto y veinte ejemplares con pasta de lujo, en los cuales hará U que se ponga en letras doradas las siguientes dedicatorias:

El Gobierno del Perú al Ministerio de Marina de los Estados Unidos de América

Al Almirantazgo inglés

Al Ministerio de Marina de Francia

Al Ministerio de Marina de Alemania

Al Ministerio de Marina de Italia

Al Ministerio de Marina de Austria

Al Ministerio de Marina de Rusia

Al Ministerio de Marina de Dinamarca

Al Ministerio de Marina de Portugal

Al Ministerio de Marina de Brasil

Al Ministerio de Marina de Chile

Al Ministerio de Marina de Argentina

Al Instituto de Francia

Estas dedicatorias, así como todo el texto y las tablas que contengan los atlas y cartas generales serán en castellano.

Cuando esté concluida la impresión de todas las cartas y formados los atlas, los remitirá U a este Ministerio para que se haga la distribución conveniente.

En las cartas que formen los atlas y en las cartas generales mandadas hacer por el Gobierno, hará U poner la inscripción siguiente: *EDICION OFICIAL*, esta inscripción se borrará de las piedras si éstas se venden o se autoriza a los editores para nuevas publicaciones por su cuenta.

Espero que los atlas y las cartas sean una obra perfecta, pues cuento con la contracción de U manifestada en el desempeño de diversas comisiones que el Gobierno le ha confiado y con el interés que es justo tenga por los trabajos hechos por la Comisión Hidrográfica que U ha presidido”¹⁰¹.

Ya en Nueva York, Tucker contrató a Rochelle y Sparrow. Noland, Butt y Galt, quedaron desempleados. Como el consignatario Hobson-Hurtado

tuviese instrucciones de Lima, abonó los sueldos de Tucker, Rochelle y Sparrow por diciembre de 1874 y después también, pero la orden para que abonase los devengados de los cinco que quedaran en Iquitos no y, por lo tanto, debieron iniciar una larga batalla, incluso con intermediación diplomática, que recién tendría término en 1897, al pagárseles sus adeudos pero en forma reducida¹⁰².

En febrero de 1875, el ministro Freire se vio en la necesidad de cursar un oficio al Ministro de Hacienda en torno a la falta de fondos para la impresión, pues los consignatarios señores Hurtado Cía. en Nueva York no habían recibido instrucciones para los pagos, y terminaba diciendo que:

“Además de esta circunstancia que por si sola es bastante perjudicial hay que tomar en consideración otra que es sumamente grave, pues coloca al Gobierno del Perú en una posición poco digna; por una disposición suprema se comprometió el Gobierno a obsequiar a las naciones marítimas, un ejemplar de las cartas que había mandado grabar y a consecuencia de esto ha recibido ya comunicaciones en la que los representantes de algunos de esos gobiernos daban las gracias por el obsequio.

Paralizada la obra por falta de fondos y transcurrido el tiempo que el Gobierno fijó para que fuera concluida, se verá éste imposibilitado para cumplir su compromiso. A fin de evitar que ese caso llegue, suplico a VS se sirva mandar que se proporcione al señor Tucker la suma votada en la suprema resolución de 10 de setiembre último, o acordar lo que en caso contrario se podrá hacer”¹⁰³.

El ministro Freire, en su *Memoria* al Congreso de 1876, se refirió a la Comisión Hidrográfica, en los términos siguen:

“La Comisión Hidrográfica del Amazonas, no ha terminado sus importantes trabajos.

El Gobierno dispuso que se aplazaran las operaciones sobre el terreno y que el Presidente de la Comisión pasara con algunos de los empleados a Nueva York, con el objeto de hacer grabar los planos que según tuve el honor de decirlos en 1874, estaban listos para su publicidad.

Sin embargo de no ser esa publicación muy costosa, no se ha podido desgraciadamente llevarla a cabo, en razón de las dificultades que hemos tocado para enviar el dinero necesario; pero es de todo punto indispensable, que esos planos no queden olvidados; ellos cuestan ya a la Nación muchos gastos y muchos sacrificios, y sería sensible que todo eso se perdiera, por la falta de una suma que es insignificante y que no será difícil enviar dentro de poco tiempo”.

Pero el dinero para la impresión de los planos no se hizo efectivo. El Perú suspendió sus pagos internacionales el 1º de enero de 1876¹⁰⁴. A partir del 31 de octubre, el consignatario Hobson-Hurtado dejó de pagar los sueldos de Tucker, Rochelle y Sparrow. En cartas del 10 y 19 de febrero de 1877 al Ministro de Guerra y Marina, general Pedro Bustamante, los tres renunciaron, pero se les debía sueldos entre octubre de 1876 y abril de 1877. Tucker recibió instrucciones de entregar todo el material cartográfico, diarios, informes y sello de agua al Ministro Plenipotenciario del Perú en Wa-

shington, coronel Freire. Anteriormente, en 1876, gran parte de ese material había quedado depositado en el consulado del Perú en Nueva York, bajo llave. En 1877, Rochelle entregó al Cónsul don Juan Carlos Tracy la llave del cofre, y un inventario de su contenido. El 13 de noviembre de 1877, Tracy entregó el cofre con mapas al ayudante de Freire, don Ricardo Alvarez Calderón, bajo inventario, y éste en el mismo día a Freire¹⁰⁵, quien a su vez lo remitió al Ministerio de Relaciones Exteriores en noviembre. Según Werlich, en el proveído de fecha 3 de enero de 1878, Lima, del oficio de remisión aparece: "Transcribese con una copia del anexo al señor Raimondi, indicándole que los mapas pueden verse en el Ministerio de Marina"¹⁰⁶. En la mapoteca de Relaciones Exteriores sólo hay dos hojas de la carta de navegación del Amazonas-Marañón y las partes bajas de sus afluentes entre 2° y 5° de latitud sur; la carta de la confluencia del Ucayali-Pachitea no existe¹⁰⁷.

Aparte de lo anterior, nada más se ha ubicado, pero de acuerdo a las citas de Werlich, la Comisión Hidrográfica remitió a diversas autoridades públicas y privadas, para su uso, los planos que se confeccionaron en Iquitos¹⁰⁸. Ninguno de ellos se ha ubicado. Así, por no disponer de 3,850 dólares el Perú perdió miles de dólares que se habían invertido en buques, personal e instrumental, y tiempo empleado, aparte del costo que habría de significar en el futuro, volver a ubicar geográficamente, muchos de los puntos determinados por la Comisión Hidrográfica en sus expediciones.

En cuanto a los instrumentos, libros, medicinas e instrumentos de cirugía, todo fue entregado a la Mayoría de Ordenes del Departamento Fluvial entre los meses de julio y setiembre de 1874, según inventario del cual diera cuenta el Comandante General en el mes de noviembre de dicho año¹⁰⁹.

C. LA MARINA LACUSTRE

Nuevamente Romero, al tratar, en el capítulo XV del volumen 3 del Tomo VIII de la *Historia Marítima del Perú*, el tema de la Marina en la *Matriz Andina*, se refiere al Apostadero del lago Titicaca, de las tribulaciones para conducir y armar en Puno los vapores *Yavarí* y *Yapurá*, avanzando en la década de 1870 en tal forma que simplifica la presentación de esta parte del Tomo IX. Así, pues, lo que sigue complementará lo presentado por Romero entre 1870-1876, sin entrar en los detalles de la conducción de las partes de ambos buques, ni su armado.

El ministro Balta, en su *Memoria* de julio de 1870 al Congreso, se refería al Apostadero del lago Titicaca explicando las razones por las cuáles hasta ese momento aún los vapores *Yavarí* y *Yapurá* no estaban navegando y las medidas que él había adoptado, así como para habilitar el canal Esteves.

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

El anuncio del ministro de que en cuatro meses, o sea noviembre/diciembre de 1870, el *Yavari* se hallaría como en estado de navegar, fue sobrepasado por las circunstancias como se evidencia por un informe del Jefe del Apostadero al Prefecto de Puno, de que el *Yavari* recién había sido lanzado al agua el 25 de diciembre de 1870, faltando algunas obras de carpintería para los alojamientos.

Esta información, que fuera elevada al Ministro de Guerra y Marina por el Prefecto en cuestión, generó dos reacciones. Una, reiterando a que el Jefe del Apostadero se ciñera estrictamente a lo señalado en los planos de construcción, y otra, significativa en lo que respecta a las relaciones de comando. En este sentido, decía al Prefecto:

"Este ministerio se entiende directamente con la Prefectura de Puno en todo lo relativo al Apostadero, circunstancia que VS hará notar a su jefe, para que en adelante se dirija al Gobierno por ese conducto y no por el de la Comandancia General de Marina"¹¹⁰.

No cabe duda que esta concepción orgánica no podía ser positiva para el cumplimiento de una tarea de tanta responsabilidad para la Marina, y revela además, la disparidad en las relaciones de comando: así, los Departamentos Marítimo y Fluvial tenían cada uno su Comandancia General dependiente directamente del Ministro de Guerra y Marina, en tanto que el Apostadero del Titicaca lo era también del mismo ministro, pero por la vía del Prefecto de Puno.

El otro aspecto mencionado por el Ministro de Marina, se refería a un estrecho paso conocido como canal de Esteves, que ponía en comunicación el puerto de Puno con el lago, utilizable por embarcaciones menores, mas no por los vapores, lo que planteaba un problema de dragado. En este sentido, el Ministro daba cuentas que de los 6,800 soles que se obtuviera como producto de la venta del vapor *Sachaca*, 5,012 se habían remitido a Puno para mejorar el canal, sin que hasta ese momento se hubiera realizado trabajo alguno. Este fue otro aspecto que quedó ampliamente rebasado en el tiempo, pues desde 1870 hasta el año 1876 se seguiría hablando del dragado del canal de Esteves.

Como se ha visto en líneas anteriores, el *Yavari* fue lanzado al agua en diciembre de 1870. Es conocida la trascendencia y alegría que causa en el público, en los constructores y armadores, el lanzamiento al mar del casco de un nuevo buque. Pero, ese lanzamiento no se producía en la costa, sino en una región en donde una buena parte de la población no tenía idea de lo que era un buque a vapor. Sabían y empleaban magistralmente la balsa de totora, y conocían algo más interesante, desde la antigüedad. Cómo usar la fuerza impulsora del viento, lo que significaba la descomposición en vectores uno de los cuales hacía que la balsa fuese hacia adelante, aunque ello no lo hubieran escrito.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Así, pues, la ceremonia revestía un cariz trascendental. Con ese motivo, *El Comercio* de Lima, en su edición del jueves 5 de enero de 1871, reproducía de *El Eco* de Puno, la nota patriótica siguiente:

“El vapor *Yavari* a flota en el agua.

En la tarde de ayer se logró ponerlo así, en medio de las solemnidades que sencillamente vamos a describir.

Después de una solemne misa de gracias con *Te Deum*, que se celebró en la Catedral, las corporaciones bajaron al muelle.

La bahía en toda su extensión que hace frente exacta a Puno, parecía una ciudad marítima con su gran palacio central, en el día de su primera fiesta. Producía vista tan agradable, los pabellones nacionales, los adornos del muelle desde un extremo al otro, sus puertas disfrazadas como arcos triunfales, y las innumerables balsas engalanadas. A los costados del buque se había colocado el bello sexo de Puno y de los pueblos inmediatos, con tal armonía, con tal gusto en los vestidos, que nos parecía también una alameda en lo mejor de abril. En los terrenos inmediatos al Apostadero había inmensas murallas de gente, siendo la mayoría de indígenas que afluyeron como avenidas inarrancables (sic).

Llegadas las corporaciones y una rica bandera nacional, con el escudo peruano en el anverso y el vapor *Yavari* en el reverso, obsequio significativo de la señora Zoila Barrionuevo de Valdez, fue izada previos los honores respectivos de la tropa, y se entonó el himno nacional.

Verificados los dos bautizos: el religioso con asistencia de todo el clero residente en esta ciudad, sobre el vistoso tablado preparado al efecto; y el marítimo, con todas las ceremonias del caso, se dio la señal preparatoria. A la vez que principiaba a descender la inmensa mole, al son de la banda de música, y de las ceremonias del comandante, oficiales, de la tripulación y otros caballeros que estaban a bordo, de repente se detuvo el buque, causando su detención el enfriamiento del fuego de entusiasmo general. Examinada la causa, resultaron dos pequeñas averías. Entretanto los operarios tomaban sus arbitrios para remediarlas, la pública ansiedad manifestaba el incomparable interés por la buena suerte del primer vapor.

Al fin, esos conflictos contribuyeron a preparar los ánimos, de tal modo que al instante que volvió a moverse el buque, estallaron los hurras, vítores y los saltos de los de a bordo; y se veían sobre los muros de gente el batir de los pañuelos de las señoritas -y de los sombreros de los caballeros- el entusiasmo, el júbilo general habían pasado al grado de frenesí.

Una vez que el *Yavari* tomó posesión de sus dominios, los bajeles indígenas, llenos de señoritas y alegres caballeros, principiaron a consagrar ovaciones al jefe decano, rodeándolo como los súbditos a su soberano el día de su exaltación al mando supremo, como las avecillas que revoloteaban alrededor de su reina, el águila.

Entretanto, una parte del concurso de ambos sexos fue invitado a tomar el lunch mandado preparar por el Prefecto. Allí este señor y los señores Presidente de la Corte, Alcalde municipal y otros caballeros pronunciaron brindis tan análogos al objeto, como entusiastas; allí se cambiaron decentemente los parabienes y demás actos de cordialidad.

El Apostadero fue pues ayer la sincera fuente de diversiones, que se prolongaron hasta la noche en casas particulares.

LA MARINA EN LAS CUENCAS DEL AMAZONAS Y DEL TITICACA

Al dar cuenta verídica, aunque un tanto desaliñada, de la primera fiesta naval del Titicaca, nos permitimos dirigir cordiales felicitaciones a todos los vivientes que han tomado parte en esta obra regeneradora de este continente, dedicando los primeros a nuestros jefes supremos, y los segundos, tanto a los prefectos de Puno, en particular al señor La Torre Bueno, cuanto al capitán de corbeta D. Manuel Mariano Melgar, a los tenientes Espinar y Dávalos, al alférez Smith, a los ingenieros y demás operarios, por la felicidad que han tenido de poner a flote de agua una obra naval que se ha demorado tanto tiempo en manos de sus antecesores.

Al mismo paso les rendimos gracias por las atenciones y comedimientos que han recibido de ellos las señoritas visitantes del *Yavari* durante este mes⁹.

Por una comunicación del Ministro al Prefecto, en junio de 1871, se desprende que los dos vapores no sólo se construían para fines comerciales, sino también para que hicieran el servicio militar en las aguas del Titicaca, pues “tienen en sus departamentos las condiciones militares que se requieren para desempeñar comisiones de uno u otro género. Como por otra parte las necesidades mercantiles están aún en desarrollo en el lago, el estado actual de los vapores no exige reforma alguna sobre todo teniendo en consideración que deben llevar artillería en la cubierta”¹¹¹. Por las investigaciones practicadas, estos vapores nunca fueron artillados, aunque también es cierto que el *Yavari* no tenía bodega para carga.

El 16 de setiembre de 1871, catorce meses después del anunciado viaje del *Yavari*, que hiciera Balta en su *Memoria*, se llevó a cabo la prueba de la máquina, pero navegando dentro del puerto, sin surcar el canal Esteves. La prueba, además de constituir la primera vez que un vapor navegase en el Titicaca, fue un éxito¹¹².

Al respecto, *El Comercio*, en su edición del 27 de setiembre, consignaba una noticia de su corresponsal en Puno del 18 de ese mes, en la que decía:

“El día 16 hizo su primer ensayo a vapor el *Yavari*, voltejeando con destreza en toda la bahía de Puno. Fueron a su bordo el señor Prefecto, los Vocales de la Corte, y una gran parte de los vecinos de esta ciudad. La maniobra fue mandada por el Comandante don Rómulo Espinar, quien ha lucido pericia haciendo prometer fundadas esperanzas de sus conocimientos náuticos”.

Como quiera que el *Yavari* no pudiera iniciar sus viajes comerciales por el obstáculo que presentaba el canal de Esteves, el Gobierno aprobó con fecha 27 de noviembre de 1871, la iniciativa del Prefecto de construir una draga para abrir dicho canal, debiendo aplicar los 5,012 soles para que el Jefe del Apostadero la fabricase en Puno¹¹³. No hay noticias de su fabricación.

En marzo de 1872, el Prefecto daba cuenta que el *Yapurá* había sido lanzado al agua el 19 de marzo, acto que se había realizado en medio del regocijo y todas las solemnidades correspondientes a una fiesta verdaderamente departamental, por el numeroso concurso que hubo, no sólo de los funcionarios públicos y demás individuos de esta capital, sino también de los que con sólo ese objeto afluyeron de las otras provincias¹¹⁴. Eviden-

temente, el trabajo en este buque se había realizado con menos contratiempos y mayor celeridad. Fue también un acto placentero para el Presidente Balta, quien en ese día cumpliera años.

El Comercio, en su edición del 8 de abril de 1872, consignaba una nota de su corresponsal en Puno, del 27 de marzo, que decía:

“Como anuncié a U. en mi anterior, el 19 del presente se echó al agua el segundo vapor que surca el Titicaca, o mas bien dicho la bahía de Puno, puesto que no habiéndose terminado el canal de Esteves, es imposible aún la salida al resto del lago.

La numerosa concurrencia distribuida en el muelle y en una lindísima flota de balsas cubiertas con banderas bicolores y matizada por los vestidos de las señoras; las corporaciones oficiales presididas por las autoridades eclesiásticas; el *Yavari* voltejeando a vapor con su tripulación de parada y una banda de música y la *Ladrona* cruzando a toda vela, formaban a una altura de 11,000 pies un cuadro marítimo digno de cualquier puerto de mar. El contraste de la sencilla embarcación de las balsas, cuyo origen se pierde en la antigüedad tradicional del Perú bárbaro, con el prodigioso descubrimiento de Fulton; el indio sorprendido y absorto comparado con el marino que canta sus maniobras; los gritos de la juventud bulliciosa; las lágrimas de placer rodando por las mejillas del anciano que rinde sus canas con inefable gozo a los triunfos del progreso, incitaban en el corazón emociones placenteras y entreabrían las esperanzas con nuevas ideas del porvenir”.

Por una comunicación de abril 22 de 1872, del ministro Gutiérrez, se desprende que pocos días antes, en una atrevida navegación, tanto el *Yavari* como el *Yapurá* surcaron el canal de Esteves, a pesar de su condición, sin experimentar daño, aun cuando el primero de ellos sufriera una breve varada sin mayores consecuencias. El ministro instaba al Prefecto, ordenase al Jefe del Apostadero, de que “en adelante ni el *Yavari* ni el *Yapurá* vuelvan a intentar pasar por el canal mencionado, mientras no estén concluidas las obras que se ejecutan en él”¹⁵, de lo que cabe deducir que se estaban realizando trabajos de dragado.

En mayo 12 del mismo año, rompiendo con el esquema ya visto sobre relaciones de comando, el ministro ordena al Jefe del Apostadero, le remita un informe sobre el estado exacto en que se encontraba, así como el de los vapores. El Jefe del Apostadero, teniente Manuel Mariano Melgar, en efecto, dio cumplimiento con fecha 3 de junio, solicitando entre otras cosas: partidas para alquiler de casa y útiles de escritorio, una embarcación menor para desplazarse por el puerto, y una factoría para mantenimiento y reparación de los vapores, cuyas chimeneas sugería modificar¹⁶. Pero hay algo más que resaltar, pues era junio de 1872 y el *Yavari* no realizaba viajes comerciales a pesar de haber sido probado el 16 de setiembre de 1871, esto es, nueve meses atrás.

Melgar acompañaba su informe con dos cuadros. Uno sobre las dotaciones, del que se desprende que el Apostadero tenía 28 hombres, 23 el *Yavari* y 2 el *Yapurá*, total 53.



Vapor *Yapurá* (actual). (Reproducida de: Archivo fotográfico
Jesús Torres Chavera).

El ministro Gutiérrez reaccionó de inmediato favorablemente, oficiando al Prefecto para que requiriera de Melgar un proyecto, plano y presupuesto para la factoría; que mientras en la localidad se construía una embarcación para el Apostadero, de fierro o de madera, según lo estimase Melgar, podía hacer uso de una las embarcaciones de los buques; en cuanto a las chimeneas, Melgar debía indicar si el trabajo se podía hacer en Puno y a que costo, o bien enviar los pedidos y dimensiones para su fabricación en Bellavista¹¹⁷.

Del oficio citado se desprende que el *Yavari* no efectuaba navegación alguna por falta de combustible y, particularmente, por la naturaleza del mismo. Un boliviano, Andrés Martínez, radicado en Copacabana, era el único que ofrecía carbón mineral, pero en cantidad limitada. Se ordenaba al Prefecto que estudiase el empleo de un sustituto del carbón, como la leña “queña”, abundante en Lampa, o cualquier otro que no dañase las calderas. Melgar había sugerido el uso de la “carca”, previa consulta con los ingenieros y estudio de su acopio continuo y oportuno en los diversos puntos de escala.

En otra comunicación del ministro Gutiérrez a Melgar, en junio, se refería con mayor detalle al asunto del combustible, y así decía:

“Ultimamente U como Jefe del Apostadero debe informar a este Ministerio a la brevedad posible, cual es el combustible más apropiado para la conservación de las calderas de los vapores, el más económico y abundante y el que pueda transportarse con mayor prontitud y comodidad.

También creo conveniente que el primer viaje del *Yavari* sea únicamente de reconocimiento, a fin de calcular las distancias, pero para este mismo viaje es preciso que con anticipación dé U los informes necesarios sobre el combustible, que es la necesidad primordial”¹¹⁸.

Como resultado de la anterior comunicación, el *Yavari* efectuó un viaje de reconocimiento del lago, cuya realización agradó al Gobierno y, en ese sentido, ordenaba a Melgar que pidiera al Prefecto todas las facilidades que fueran necesarias para que esos reconocimientos continuasen a la brevedad, instruyendo al comandante del *Yavari*, en obtener la mayor exactitud en la determinación de posiciones, sondajes, distancias, etc., para lograr la confección de “planos perfectos” y establecer la regularidad de los itinerarios¹¹⁹.

En esto la situación de navegación era similar a la de la red fluvial, pues tampoco existía una carta de navegación, jamás se había hecho un reconocimiento y, por lo tanto, se aconsejaba no navegar de noche ni exponer el buque a una avería.

En relación al combustible, el ministro expresaba que entre la leña y la “carca”, el *Yavari* usase el que menos deteriorase las calderas, aparte del precio, pero advertía de no usar la “turba”, sin antes haberse cerciorado que no produciría daños a las calderas.

En enero de 1873, don Belisario Suárez presentó a la Prefectura una propuesta para dragar el canal de Esteves.

El Prefecto pasó la propuesta al Jefe del Apostadero quien la encontró ventajosa respecto a la que con igual fin había presentado en mayo de 1872, don Ricardo Hopkins. Con fecha 18 de enero, el Prefecto elevó a consideración del Ministro de Guerra y Marina la propuesta de Belisario Suárez.

El ministro Medina, a su vez, la tramitó al Ministro de Gobierno para que fuera estudiada por la Junta Central de Ingenieros, la misma que en julio 10 de 1873, manifestaría que no podía emitir opinión sobre la propuesta de Hopkins y de Suárez por falta de información y no tener, además, ingeniero disponible para estudiar en el lugar el proyecto, recomendando se encargase al señor Thorndike, ingeniero en jefe de los ferrocarriles del sur en construcción por Meiggs, la realización del estudio por cuenta del Gobierno.

El Ministro de Gobierno, a su turno, devolvió el expediente al Prefecto de Puno, para que el Jefe del Apostadero hiciera los estudios para la unión de la isla de Esteves con el continente y la construcción de dos a tres muelles en los puntos más convenientes de las orillas del lago. Como puede verse, en el curso de los informes se había cambiado de concepto, esto es, del dragado de un canal en el banco existente entre la isla Esteves y el canal grande, se pasaba a la construcción de muelles, a sugerencia de la Junta Central de Ingenieros.

Es por este motivo, que Melgar manifestaba al Prefecto que “el Supremo Gobierno ha partido de un principio falso, creyendo evitar de ese modo el gran inconveniente que existe ahora”, esto es, dragar un canal para facilitar el tránsito de los vapores, pues la unión de la isla al continente ni la construcción del muelle en la isla servirían a los propósitos de navegación ni de tráfico comercial.

Agregaba Melgar, que ante el temor de los ingenieros de que el canal se volviera a obstruir, citaba que la experiencia había demostrado que en los dos años transcurridos desde que se canalizara el paso, no se había obstruido. Para que los ingenieros pudieran tener una idea de como era la zona en cuestión y pudieran así formar un proyecto, remitió un croquis de la bahía, aunque consideraba necesaria la presencia de un ingeniero. El expediente, pues, volvió al Ministro de Gobierno¹²⁰.

Poco después, don Adolfo Valdivia, presentaba a la Prefectura de Puno, con fecha setiembre 30 de 1873, otra propuesta para abrir el canal denominado de Esteves, que el Prefecto consideró no era de su competencia decidir, sobre esta propuesta, elevándola en octubre al Gobierno en Lima¹²¹.

A partir del 15 de diciembre de 1873, ambos vapores comienzan a operar en el lago, de acuerdo a un itinerario de servicio regular, según aviso pu-

blicado por el Comandante del Apostadero, con fecha 10 de diciembre de 1873. Decía así:

“El vapor *Yapurá* zarpará de la bahía de Puno a la 5 a.m. del día 15 y deberá tocar el mismo día en el puerto de Moho, Conima y Carabuco, y llegará el 17 a Achacachi, el 18 a Huarina y Ccarapata, en donde parará todo el día siguiente al de su llegada, para continuar el 20 hasta Yunguyo, tocando en Copacabana; el 21 hasta Juli tocando en Pomata y el 22 hasta Puno.

El vapor *Yavari* zarpará de la bahía de Puno el 1º de enero a las 5 a.m. hasta Juli; el 2 hasta Yunguyo tocando en Pomata; el 3 hasta Ccarapata tocando en Copacabana, en donde parará hasta el 5 para continuar en la madrugada hasta Achacachi; el 6 hasta Conima, tocando en Carabuco; el 7 hasta Vilque Chico tocando en Moho, y el 8 hasta Puno”¹²².

Luego venían una serie de prevenciones sobre tarifas de fletes y pasajes, naturaleza de la carga, forma de embalarla, etc. Finalmente, se señalaba que los viajes tendrían frecuencia quincenal, zarpando los 1º de cada mes hacia el sur en sentido sinistrorso, y los 15 hacia el norte en sentido dextrorso. Establecer, pues un servicio regular de itinerario, suponía que se había resuelto el problema del aprovisionamiento de combustible, con “boñiga”, en los diversos puertos, aunque no sucedía lo mismo con el canal de Esteves. Por consiguiente, los buques fondeaban lejos del puerto, el movimiento de pasajeros y carga se hacía en embarcaciones menores.

El 29 de junio de 1874, el Jefe del Apostadero, Melgar, elevó al Prefecto una *Memoria*, de la cual se aprecia que desde el establecimiento del servicio de itinerario desde agosto de 1872, el *Yavari* había realizado 32 viajes. Confirmaba, también, que el combustible empleado era la boñiga, (excremento de ganado vacuno) consumiendo en un viaje redondo 20 toneladas, aproximadamente¹²³.

El 30 de julio de 1874, el ministro Freire, en su *Memoria* al Congreso, al referirse al Apostadero del lago Titicaca, manifestaba que los vapores ya habían iniciado la navegación produciendo buenos resultados, y que el número de viajes había aumentado desde que el ferrocarril Mollendo-Arequipa llegara a Puno, a comienzos de 1874.

Estos resultados contrastan con lo que después dijera en su memoria:

“El Gobierno os pide, que le concedáis la suficiente autorización para negociar en el traspaso de esas empresas de navegación, y subvencionar a la compañía que mayores ventajas ofrezca, tanto respecto de la cantidad que como subvención exigía, como respecto de las seguridades que pueden ofrecer, para el aumento de los buques que hacen el tráfico, y para las responsabilidades de todo género, que deben ponerse a cubierto en negociación de tal magnitud”.

Como se puede apreciar, ya desde ese momento se tenía la intención de privatizar el servicio de cabotaje en el lago, que prestaban los vapores *Yavari* y *Yapurá*.

En efecto, el 1º de diciembre de ese año, el Ministro de Guerra y Marina interino, don José de la Riva Agüero, al contestar un oficio de la Cámara de Diputados del 26 de noviembre pidiendo opinión acerca de un proyecto de ley autorizando al gobierno a negociar el traspaso de dichos vapores a una empresa particular subvencionada por el Estado, expresaba su total acuerdo, conforme lo ya expresado en la *Memoria* de julio 1874. Manifestaba además su convencimiento de que el servicio debería mejorar, pues era bien sabido que ningún Estado es un buen administrador de empresas comerciales por buenos que sean los empleados que las administren¹²⁴.

Casi dos meses después, el Congreso promulgaba una Resolución Legislativa, de fecha enero 26, 1875, que decía:

“Excelentísimo señor:

El Congreso ha autorizado al Poder Ejecutivo para que venda los buques de vapor pertenecientes al Estado, que navegan el lago Titicaca, a una empresa particular, a quien podrá subvencionar con la cantidad que sea necesaria, bajo condiciones que aseguren la estabilidad y cumplimiento del contrato que se celebre.

Lo comunicamos a VE para su conocimiento y demás fines.

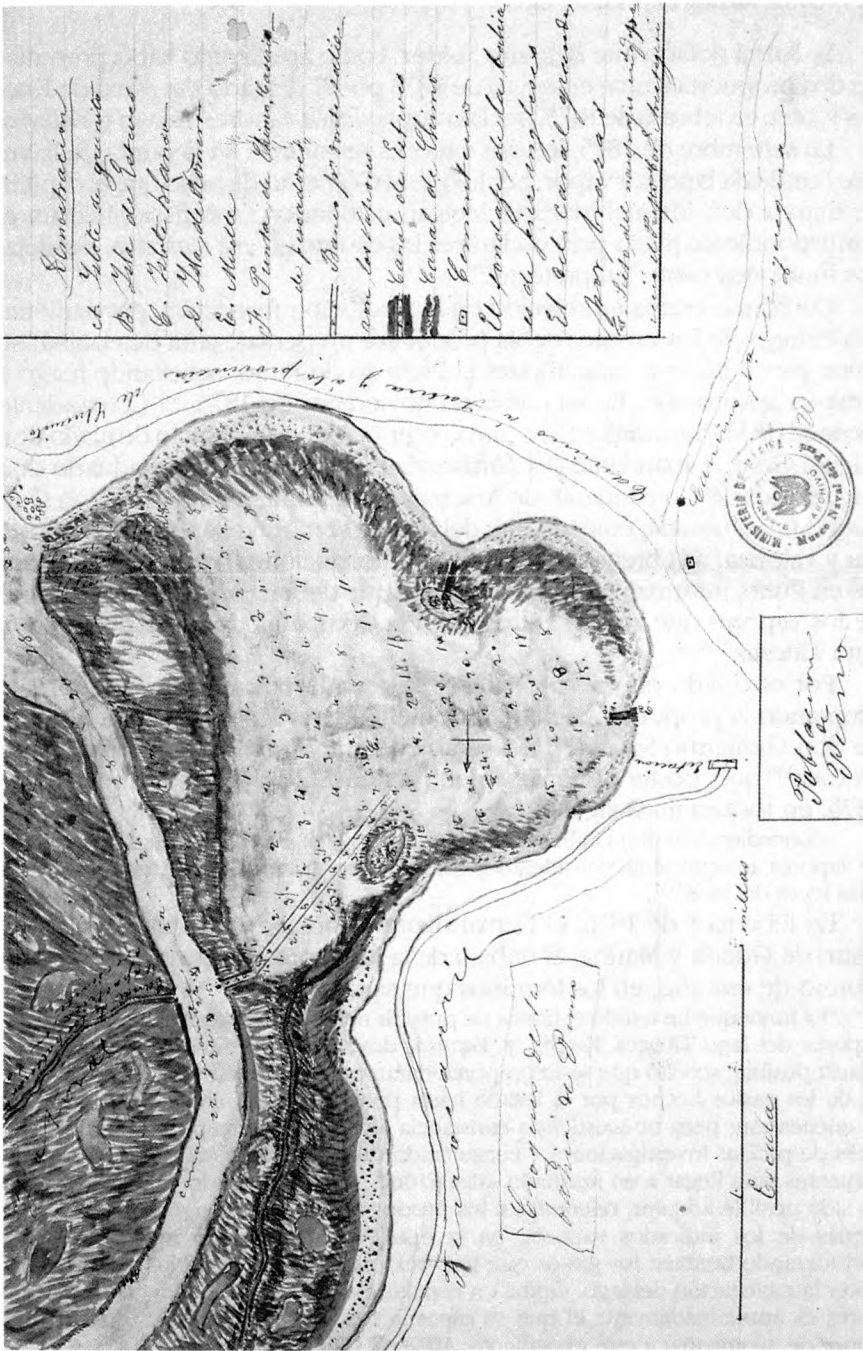
Dios guarde a VE. FRANCISCO DE PAULA MUÑOZ, Presidente del Senado.- R. RIBEYRO, Vice Presidente de la Cámara de Diputados.- BENIGNO DE LA TORRE, Secretario del Senado, EMILIO A. DEL SOLAR, Secretario de la Cámara de Diputados. Lima, enero 26, de 1875.

Regístrese y publíquese.- Rúbrica de SE. FREIRE¹²⁵.

El 3 de febrero de 1875, una semana después de la Resolución Legislativa referida, la Compañía Nacional de Navegación a vapor en el lago Titicaca, instalada en Arequipa, representada por don Belisario Suárez, presentaba al Ministerio de Guerra y Marina una propuesta, según la cual el Gobierno entregaría ambos buques bajo inventario, así como los almacenes del muelle, comprometiéndose la empresa a continuar con los capitanes y pilotos hasta el término de sus contrataciones. Aparte de señalar varias obligaciones del Gobierno, la empresa se comprometía a construir por su cuenta un vapor en el plazo de 10 años de la firma contrato, y entregar sin costo al Estado un dique seco con todos sus implementos y a dragar el canal de Esteves. La subvención pedida era de 35,000 soles anuales¹²⁶.

La propuesta de compra fue aprobada el mismo día por decreto que establecía que el contrato no podía ser traspasado sin previa autorización del gobierno, debiendo entregar en el plazo de sesenta días el proyecto de tarifas.

Por su parte, en marzo, el Ministerio de Guerra y Marina transcribía esta decisión al Prefecto de Puno, incluida la cláusula relativa al traspaso del contrato aceptada por el contratista, y dado que también había entregado la tarifa de fletes y pasajes, se expidió otra resolución suprema mandando entregar los vapores y extender la escritura de traspaso, exigiendo el depósito de garantía por 20,000 estipulado¹²⁷.



Bahía de Puno en 1873, lago Titicaca, en el que se puede apreciar el canal Esteves. (Reproducida de: Apostadero del lago Titicaca, 1873, doc. 5, Archivo Histórico de Marina).

Se habrá notado que Belisario Suárez, como apoderado había presentado dos propuestas: una, en enero de 1873 por el dragado del canal de Esteves y, otra, en febrero de 1875, por la compra de los vapores *Yavari* y *Yapurá*.

En setiembre de 1875, los dos vapores se vararon en la punta de Ilave, y se hundió la lancha a vapor, por lo que el Gobierno dispuso que el capitán de fragata don Manuel Mariano Melgar, actuando como fiscal, iniciara el correspondiente juicio para esclarecer las causas de ese siniestro, sin dejar sus funciones como subprefecto¹²⁸.

Conforme estaba establecido en la resolución respectiva, previamente a la entrega de los vapores debía producirse un peritaje para determinar su valor, procedimiento que iniciara el Prefecto de Puno, solicitando luego a Lima su aprobación. Es así como en noviembre de 1875, el Comandante General de Marina nombra una junta compuesta por el capitán de navío don Miguel Grau, comandante del *Huáscar*, el capitán de navío graduado don Miguel Ríos, 2º Comandante de Arsenales, y el capitán de fragata don Gregorio Miró Quesada, comandante del *Atabualpa*, con el encargo de examinar y valorizar a la brevedad posible las valorizaciones hechas por los peritos en Puno, informando "sobre el precio que debería señalarse a cada uno de los vapores que se han entregado a la Compañía de Navegación en el lago Titicaca"¹²⁹.

Por otro lado en enero de 1876, se expide otra resolución suprema aceptando la propuesta hecha por don Guillermo H. Mathieson a nombre de don Guillermo Speedie para establecer una línea de vapor en el lago Titicaca¹³⁰ que, posteriormente, se publica en *El Peruano* de febrero 10 de 1876, en los términos siguientes:

"Concediendo a don Guillermo Speedie, establecer en el lago Titicaca una línea de vapores, los que serán considerados como buques nacionales mercantes y sujetos a las leyes del país"¹³¹.

En febrero 8 de 1876, el Comandante General de Marina elevó al Ministro de Guerra y Marina, el trabajo de la junta presentado con fecha 4 de febrero de ese año, en los términos que siguen:

"La Junta que he tenido el honor de presidir nombrada por VS para valorizar los vapores del lago Titicaca *Yavari* y *Yapurá*, deseando hacer una tasación lo mas exacta posible, solicitó que se le proporcionaran por las oficinas fiscales datos acerca de los gastos hechos por el Estado hasta ponerlos en las condiciones que hoy se encuentran; pero no existiendo constancia alguna a este respecto, la Junta después de prolijas investigaciones y consultando detenidamente los medios más convenientes para llegar a un resultado satisfactorio, se ha procurado cuantos datos les ha sido posible adquirir, referentes a los precios de construcción, tipo de cambio y demás de los indicados vapores, en la época en que fueron mandados hacer considerando también los gastos que han ocasionado hasta ponerlos en estado de hacer la navegación del lago. Opina en conclusión porque el valor actual de los vapores es aproximadamente el que se especifica en las valorizaciones que tiene el honor de acompañar a este expediente. MIGUEL GRAU"¹³².

Una resolución suprema publicada en *El Peruano* el 11 de mayo de 1876, aprobaba la valorización hecha por la junta como sigue: *Yapurá* en 51,317 soles y *Yavarí* en 42,305 soles¹³³.

El ministro Freire, en su *Memoria* al Congreso, en julio de 1876, daba cuenta de los eventos en el lago Titicaca, como sigue:

“En cumplimiento de la resolución legislativa de 26 de enero de 1875, dispuso el Gobierno la entrega de los vapores que por cuenta del Estado, navegaban en el lago Titicaca, a una compañía nacional que se organizó en Arequipa y Puno, con el objeto de dar más impulso a esa navegación.

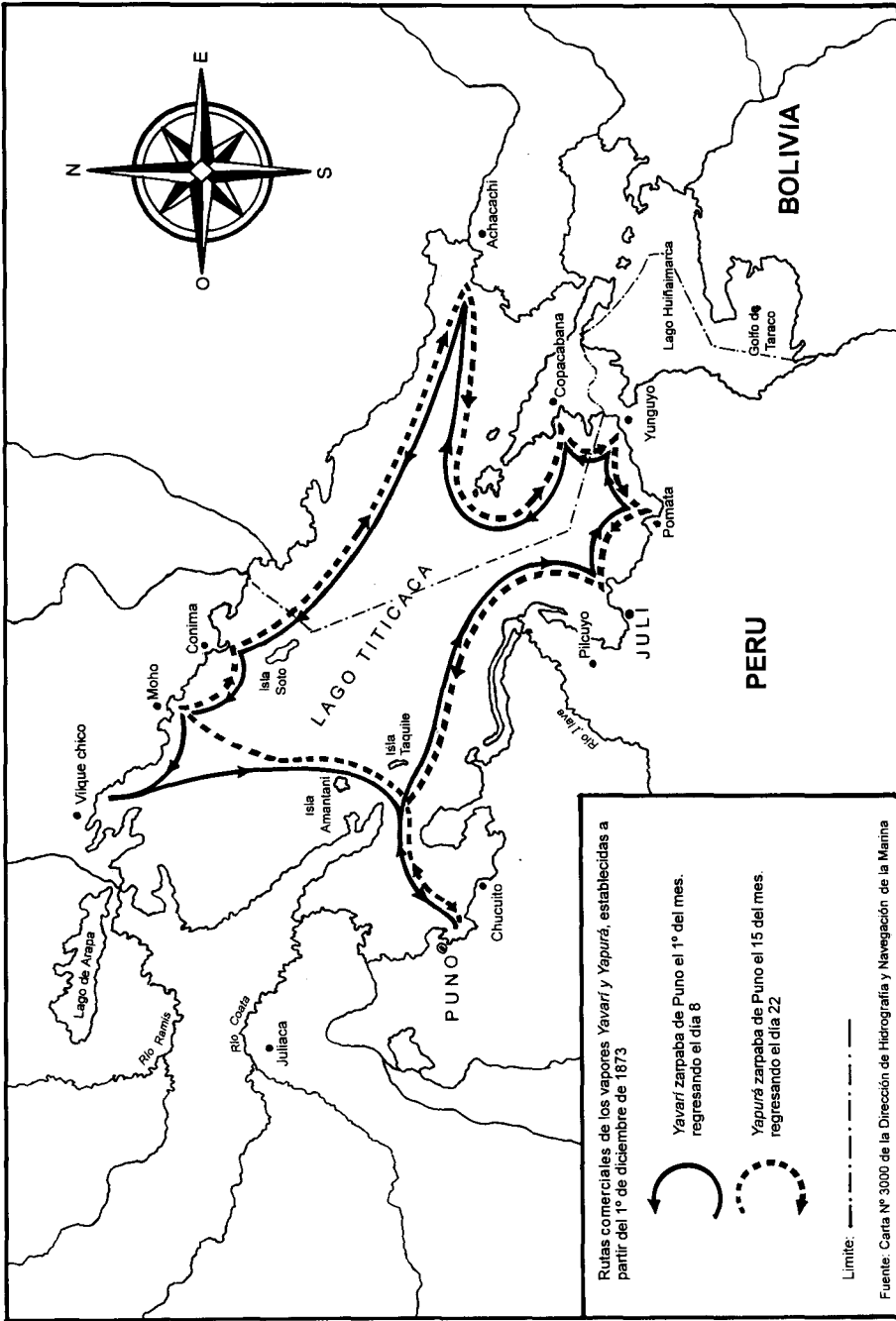
Bajo el N° 11 hallaréis el decreto expedido en febrero 3 de 1875, aprobando la propuesta de la Compañía de Navegación en el Titicaca; y en la actualidad los vapores *Yapurá* y *Yavarí*, entregados a esa compañía continúan prestando sus servicios al comercio de esas regiones”.

Como se puede apreciar, en julio de 1876, el ministro Freire confirmaba que los buques habían sido entregados a la Compañía de Navegación en el Titicaca.

Ya en el Gobierno de Prado, el Ministro de Guerra y Marina, Buendía, transcribía al Prefecto de Puno, en octubre de 1876, la resolución suprema de fecha 4 de ese mes por la que se disponía que del monto total de 30,000 soles que el Gobierno adeudaba a la Compañía de Navegación del Titicaca, correspondiente al trimestre que vencía el 30 de setiembre de 1876, que tenía a su cargo el *Yavarí* y el *Yapurá*, se dedujeran los 20,000 soles que dicha compañía estaba obligada a depositar según el artículo 13º de su contrato, como garantía en la Caja Fiscal¹³⁴.

Como es de conocimiento, por haberse visto en el volumen 1 de este Tomo, al tratar de la revolución de Piérola en 1876, ambos buques fueron capturados por los revolucionarios el 15 de octubre. Permanecieron juntos hasta el 24 de ese mes. El *Yapurá* se desplazó entre el 1º y 4 de noviembre entre Llampupata y Chililaya a cargo del revolucionario A. Benavides quien con otros 14 se entregan a la autoridad de Copacabana y otros 8 fugan a Santiago de Huato. Este buque fue entregado por su tripulación en Juli a Melgar el 14 de noviembre. Al separarse el *Yavarí*, fondeó en la isla de Sato. Estuvo a cargo del rebelde E. Bustamante, que al ser atacado por indígenas, huyó con los otros a Bolivia. Melgar lo recuperó el 10 de noviembre en aguas bolivianas al costo de 100 soles. Ambos buques fueron entregados a la Compañía el 21 de noviembre¹³⁵. Al respecto, el Ministro de Guerra y Marina, Pedro Bustamante, oficiaba al Prefecto de Puno, en noviembre, como sigue:

“En la fecha se ha aprobado el procedimiento de que VS da cuenta en su oficio del 21 del actual N° 119 de haber vuelto a entregar los vapores *Yavarí* y *Yapurá* a la Compañía que antes estaba a cargo de ellos, con el objeto de que no se perjudique el comercio que se hace por el Titicaca, sin perjuicio de lo dispuesto el 25 del presente, por la que se ordenó se inicie el sumario respectivo para el esclarecimiento de los



(Reproducida de: *El Peruano*, Lima, 11 de febrero 1874, p. 32).

hechos que precedieron y contribuyeron a la captura por los revolucionarios, y se remita a este despacho el informe detallado sobre el estado en que se hallaban dichos vapores, antes de que se apoderaran de ellos y en el que se encuentran ahora"¹³⁶.

El Comercio del 22 de noviembre de 1876, consignaba el informe de Melgar al Prefecto sobre esta cuestión, y decía:

"Jefe en Comisión para recuperar el vapor *Yavari*
Ensenada de Challa (Isla del Titicaca), Noviembre 10, 1876
Al señor Coronel Prefecto del Departamento

En cumplimiento de la comisión que U se sirvió conferirme, zarpé el día de ayer del fondeadero del canal Grande a las dos horas seis minutos p.m. con dirección a esta isla. A las siete de la noche se declaró un fuerte temporal, con cuyo motivo y a fin de ahorrar combustible, seguí el rumbo a media fuerza desde las nueve de la noche. A las once p.m. que aclaró un poco, divisé esta isla cuyo cabo doblé a las doce horas y cincuenta minutos; después paré la máquina por hallarme próximo a esta ensenada que por su estrechez y mal tiempo ofrecía peligro entrar a esa hora; a las cuatro horas cincuenta minutos a.m. me puse en movimiento y descubrí al *Yavari* veinte metros después, habiendo dado fondo en esta ensenada a las cinco de la mañana.

Inmediatamente pasé a bordo del *Yavari* en el que no encontré mas que al maquinista y el mayordomo de Cámara, razón por la que, y atendida la escasez de tripulación en este buque, lo dejó fondeado con una guarnición de doce hombres a cargo de dos oficiales y el alimento necesario para tres días, tiempo que creo demorar en Chililaya, esperando la contestación del señor Ministro San Román. A mi regresó conduciré al *Yavari* a remolque hasta Pomata, porque de otro modo es imposible.

Los expedicionarios del *Yavari* lo abandonaron desde anteayer. Bustamante y Moreno se fueron a Copacabana; y se encuentran en la cacería de esta finca, Fernández y Vidal, éste herido con dos graves roturas en la cabeza por los indios de la isla de Sato, que atacaron a él y a Bustamante.

Dentro de media hora zarpó con dirección a Chililaya.

Dios guarde U S.C.P. *MANUEL MARIANO MELGAR*".

Por todo lo anterior, se puede establecer que inicialmente los vapores *Yavari* y *Yapurá*, fueron entregados a la Compañía de Navegación a vapor en el Titicaca, pero que por causas que no se han podido establecer, en enero de 1877, según menciona Héctor López Martínez en el Tomo X, una resolución suprema adjudicó el monopolio de la navegación en el lago por diez años a Speedie, quien tomó a su cargo los vapores. Al cabo de ese plazo, en 1887, según menciona R. Palacios en el Tomo XII, la Peruvian Corporation asumió dicha navegación.

A lo largo de lo expuesto, tanto por Romero cuanto en este volumen, se puede suponer los sentimientos que deben haber cruzado por la mente de Melgar, quien durante casi ocho años, hasta setiembre de 1876, se había desvelado para cumplir a cabalidad y con patriotismo la responsabilidad asignada a la Marina en el lago Titicaca.

Un hecho queda, sin embargo, a 1994 el *Yavari* y el *Yapurá* continúan navegando en el lago Titicaca. Notable caso de longevidad, mantenimiento y uso de buques en el lago de mayor altitud en el mundo.

ANEXO A

Paso de los pongos de Manseriche y Aguirre por Carbajal en el vapor Napo

Comandancia del vapor explorador *Napo*

Al ancla, Iquitos, noviembre 1º de 1869

Señor coronel Prefecto del departamento de Loreto

Señor coronel Prefecto:

Me es honroso cumpliendo con la orden de VS de fecha 30 del próximo pasado, participarle los pormenores relativos a la exploración practicada al Alto Marañón bajo sus órdenes.

El 4 del pasado a las 3h30m p.m., zarpamos de este puerto y navegando de surcada entramos al río Huallaga el 10 a las 5h p.m., el que surcamos hasta el 12 a las 4h p.m. que dimos fondo en el puerto de Yurimaguas. En este viaje nos detuvimos una hora en la boca del río Ucayali para que el ingeniero Wertheman tomase las observaciones de ancho, fondo y velocidad de la corriente con la confluencia.

El 18 salimos, y bajando el Huallaga entramos al Marañón el 20 a la 1h30m p.m.

De todo lo navegado hasta aquí, no daré a VS detalles, pues es la parte del río que frecuentan diariamente los vapores sin tener inconveniente en su marcha, ni dificultades que vencer ni riesgos que correr.

La parte del Marañón, arriba del río Huallaga ha sido explorado dos veces por el vapor *Morona*, primero hasta el puerto de Limón y después por este buque hasta la isla de Nacacullaga, de modo que hasta este último punto me refiero al parte de dicha exploración pasado por el capitán de corbeta don Mariano A. Vargas, que es exacto; agregando lo mismo que he dicho respecto al viaje de Iquitos a Yurimaguas, esto es, que la navegación no presenta embarazo de ninguna clase.

La verdadera exploración, esto es, la que se ha verificado por primera vez a vapor, empieza pues de la isla de Nacacullaga sesenta millas abajo del Pongo de Manseriche y desde este punto han empezado mis observaciones, que aunque no tan minuciosas que con ellas pudiese formar un exacto plano de esta parte del río, al menos daré una idea exacta de las velocidades de la corriente en los distintos caños y de la cantidad de fondo, siendo esto suficiente para fijar una cabal opinión sobre la parte navegable del Alto Marañón.

VS que ha presenciado este trabajo hecho en el pequeño tiempo de tres días, sin interrumpir por esto la navegación, conoce lo puntual de los datos que voy a relacionar y por ellos se podrá emitir una opinión de conciencia.

El 25 de octubre a las 6h a.m., estábamos frente a la isla Nacacullaga, en cuyo punto el gran caudal de aguas del Marañón se reparte dejando mas de veinte islas de regulares dimensiones; pasando por vueltas tortuosas muy forzadas y tomando en algunos caños una dimensión perpendicular a la primitiva del río. La corriente del caño madre que es el que recibe mayor cantidad de agua, aumenta en velocidad, siendo los otros caños en que casi no se nota corriente, innavegables por su poco fondo.

ANEXO A

Tal es la vuelta forzada con corriente de siete millas que rodea la isla nombrada, pero la longitud del caño o la distancia en que se experimenta la fuerte corriente, no es mayor de 1/3 de milla, de modo que con muy poca dificultad se puede vencer y pasar a otro caño cuya corriente es insensible. El fondo del río en dicho caño es de tres brazas constantes. A las 7h10m pasamos por la boca del caño que conduce al arruinado pueblo de Santa Teresa; a las 11h30m encontré otra vuelta forzada llamada Calentura, cuya corriente tiene también siete millas de velocidad, siendo el fondo variable de dos a tres brazas. La extensión de esta vuelta no pasa de 1/10 de milla, con mas que sólo es forzada por la punta de una isla que sale al medio del río. De la isla de Nacacullaga aquí se encuentra un canal ancho con poca corriente y cuatro brazas en su menor fondo.

Salvamos el paso de Calentura con la misma facilidad que el anterior, y continuamos navegando sin obstáculo ni corriente muy sensible en un canal de bastante cantidad de agua hasta las 3h30m, que por la falta de leña dimos fondo en la isla Paico y procedimos a cortarla. El 26 a las 10h55m a.m. zarpamos, continuando nuestro viaje siempre con la misma facilidad y los cerros a corta distancia. A las 12h entramos en una encañada desde donde terminan las islas reuniéndose en ella todo el caudal de aguas del Marañón; la corriente es de cuatro millas y el fondo constante de siete brazas. El ancho del río es de 300 metros y las márgenes altas con abundante vegetación. Continuamos navegando en esta encañada hasta la 1h45m que llegamos al que fue pueblo de Borja donde existen sólo dos ranchos en la orilla que pertenecieron a las últimas víctimas de los *jívaros*. Accediendo VS a mi consulta sobre continuar el viaje para aprovechar la poca cantidad de leña seca que me quedaba, seguimos surcando y a "la 1h50 p.m. entramos al Pongo de Manseriche cuyo ancho en este punto es de 50 metros y va disminuyendo hasta el de 30". Este canal abierto por las aguas un corte perfecto dado al ramal de la cordillera a una profundidad de 600 metros; la corriente aumenta desde seis hasta doce millas a medida que se avanza; pero esta velocidad resulta mayor por la reacción cuando en las vueltas forzadas y puntas salientes de peña viva choca y tiene que variar de dirección; lo mismo que da lugar a fuertes remolinos.

El medio del pongo, esto es, el punto en que se nota mas elevación en estas paredes de piedra que casi se unen en su parte superior, es, sino el paso más difícil, el más peligroso; en este punto no hay mas que veinte metros de ancho, un fuerte remolino y dos impetuosos descargos de corrientes paralelos en sentido y opuestos en dirección. Continuamos sobre este punto, que al parecer es el fin del río, pues proyectada una banda sobre la otra no descubre salida, y al llegar a la primera punta sufrimos una fuerte desviación en el rumbo que se pudo enmendar merced al poder de la máquina y fuerza del timón; mas al llegar a la segunda punta esta desviación en sentido contrario fue invencible y atravesando el buque a la corriente, fue a recostar sobre las puntas de piedra. Desde el momento que vi que no obedecía al gobierno mandé parar la máquina y a la gente, al tambor a fin de evitar en parte la fuerza del choque; puntualmente obedecida mi orden en tal situación, en que la corriente arrojaba al buque sobre las puntas, no podía hacer uso de la máquina, por la posición de través en que se encontraba y la estrechez que no daba lugar a maniobra de ninguna clase. Al recostar las puntas penetraron en el fondo abriendo dos agujeros en la 2a. sección y uno en la 4a. al mismo tiempo que la parte alta hacía pedazos el camarote del tambor de babor. Mediante el esfuerzo de la gente se logró separar un poco la proa de la dirección de las puntas y en este momento di orden al maquinista para que anduviese adelante con el máximo de fuerza posible con lo que logramos vencer este difícil y peligroso paso; pero como al mismo tiempo recibiese parte de estar llenándose el buque de agua, me acerqué al cerro y en aquella parte en que la inclinación de él, me permite fondear, largué mis dos anclas con las que no se pudo aguantar la fuerza de la corriente; mandé

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

entonces que saltase un hombre a la orilla, que sólo distaba una braza, con una espía y tuve satisfacción al ver que el marinero Nicolás Aremoya cumpliendo en el momento mi orden se arrojó al agua con ella en la boca, tomó a nado la orilla y la amarró; esto nos aguantó sirviendo de ayuda a las anclas. Este infiel que encontramos arriba de la isla del Cedro y en completo estado de embriaguez, acompañado de un tamborcito y una flauta, nos llamó con demasiada exigencia y tan luego llegamos a él manifestó su decisión de servir en el buque por dos años. Se le admitió con la desconfianza de que nos abandonase en San Antonio luego que saliese de su letargo, pero ha sido lo contrario, pues no sólo en este lance sino en el servicio del buque se ha presentado siempre el primero lleno de satisfacción y ha trabajado con incansable tesón.

Al indicar a VS la piedra, llamada mal paso, un poco más arriba de este lugar a fin de recibir las órdenes que VS determinase sobre alentar o regresar, recibí la de "avanzar si me hallaba con valor". Inmediatamente procedí a levar y dirigiéndome al canal que deja la piedra en la margen derecha mandé dar a la máquina toda la fuerza. Poco antes de que la proa llegase a su altura un golpe de corriente hizo dar al buque una virada completa; felizmente empieza el río a ensancharse, así es que tuve el espacio donde virar insistiendo en el paso, con igual resultado. Mas interpretando en las palabras de VS que era preciso avanzar, intenté nuevamente forzando la máquina y vencimos el paso; la canción nacional cantada por VS y los demás exploradores fue la manifestación mas pura del patriotismo.

Una milla más arriba, apesar de ser mas ancho el río, la corriente tiene doce millas de velocidad y no pudo vencerse; eran las 4 p.m. y por la oscuridad que se experimentaba en esta profunda quebrada parecía ser las 6, felizmente encontramos una playa al pie de una quebradita y dimos fondo pasando inmediatamente a reparar las averías. Entretanto, acompañado por el ingeniero de la comisión don Arturo Wertheman y por el primer ingeniero del buque, fui a reconocer el paso de adelante y después de una prolija observación, opinó el señor Wertheman que este buque no podía pasar, agregando que quizá un vapor *ad-hoc* vencería; pedí la opinión al ingeniero del buque y contestó que creía que ni este buque ni ningún otro podía ir más adelante. Deseando que estas opiniones que estaban de acuerdo con la mía no quedase en reserva, tanto para ilustrar a VS más minuciosamente cuanto porque deseo tener un comprobante que me justifique cuando un vapor de buenas condiciones pase quizá mas adelante, pedí a VS que el señor Wertheman, manifestase su opinión por escrito.

A las 6h se hizo formar la gente y VS les ordenó reconocieran este puerto con el nombre de Carbajal, solemnizándose el acto con un tiro de cañón, seguidamente se hizo otro en memoria de SE el Presidente de la República y un tercero por el feliz éxito de VS. La noche se pasó sin novedad; el río creció cuatro pies y cubrió el pedrón.

El 27 a las 7h a.m. y después de colocar algunas cruces y una botella lacrada dentro de la cual se puso la relación de los exploradores, zarpamos. El mal paso que en la subida ejercía una fuerte repulsión, en la bajada obraba en sentido contrario: durante 15m hemos estado a proa de la piedra dando atrás para lograr salir de su dirección y al fin con el pequeño auxilio del timón, conseguimos trasladarnos de costado para poner la proa en dirección al canal en cuyo momento con toda la fuerza de la máquina conseguimos que el timón contribuyese a los movimientos de orzada y arribada bajando con un andar de quince millas y viéndonos dirigidos ya sobre los peñones, ya en un remolino en que se sentía un balance bien extraño, ya últimamente embarcando agua por la proa al doblar una de las puntas próximas a la salida. De este modo llegamos a Borja a las 8h a.m.

A las 3h30m salimos nuevamente y hemos llegado sin que ocurra novedad a este puerto el 30 a las 7h p.m.

ANEXO A

En esta bajada no ha dejado de funcionar la bomba, pues he observado que aumenta la cantidad de agua que el buque hace por hora, de modo que, espero que VS pida a la Comandancia General acuda prontamente a la refacción del buque en la que no se empleará mas de diez días.

Como VS lo ha visto desde el puerto de Tabatinga, frontera brasilera, hasta el de Borja la navegación es segura, cómoda y de importante resultado, no sólo por este buque sino por un vapor de los grandes que con seguridad podrá ir hasta ese punto nueve meses del año y el resto hasta el paso de Calentura; pero me inclino a creer que todo el año es posible la navegación, pues la corriente arrastra el cascajo de la punta de dicho paso y aumenta el fondo del canal. Pero poniendo por supuesto que sólo fuese posible la navegación durante nueve meses, en los tres restantes pueden hacer la carrera los vapores pequeños desde punto adonde llegue el grande.

Borja, el puerto que el Perú tiene en el océano Atlántico, sólo dista de Jaén cuatro días y este de Lambayeque tres, de donde ya se toma el océano Pacífico. Se halla situado en terreno plano, bastante extenso y sin riesgo de inundación; el temperamento que allí se goza, es delicioso sin que haya plaga de ningún género. Es el verdadero punto para la comunicación con los departamentos de Amazonas, Piura y Cajamarca.

De Iquitos a Borja emplea un vapor de los grandes cuatro días a lo sumo y sin que haya obstáculo que lo detenga; mejor pues sería que se dedicasen a navegar sólo en el Marañón, dejando a los chicos la carrera del Huallaga. Por otra parte el tráfico de los vapores en el Alto Marañón ayudará a los salvajes y protegerá a los que se ocupan en lavar el oro de las playas, los que en la actualidad han abandonado este negocio por el riesgo que en él corría su vida.

El paso del Pongo de Manseriche que hemos superado, no es ni será nunca una vía, cómoda y segura, pues aún en el caso de ser vapor de suficiente fuerza de máquina y buen gobierno, tendrá siempre un paso forzado en que correrá peligro. La piedra que según opinión general es el único obstáculo para la navegación a vapor, es el menor de los que hemos encontrado en todo el Pongo, de modo que haciéndola volar no sólo no se llenaría el fin de facilitar la navegación sino que se la entorpecería llenando de pedrones el resto del canal que felizmente es limpio. Para que ese paso sea franco hay que dar a todo el cerro un corte de arriba abajo a fin de destruir las puntas que estorban el curso de las aguas y esta operación además de ser casi imposible, tiene que verificarse llenando de piedras el canal actual, lo que estorbaría hasta el paso de las canoas. No basta que una canoa salve el Pongo para decir que lo puede hacer un vapor, pues aquella que va siempre por la orilla de piedra a piedra, no tiene que vencer la fuerza de la corriente del medio como la vence un vapor, ni podría hacerlo, pues no hay canoa que surque sobre siete millas de corriente.

De todo lo dicho, se deduce, que por ahora puede abandonarse toda pretensión sobre el Pongo y levantar las ruinas de la ciudad de Borja que dará por lo menos una nueva vía de comunicación con la capital fuera de las ventajas que sacará el país al reconquistar esta vasta y rica porción del territorio abandonado en manos de los salvajes.

No terminaré esta sin recomendar a VS la serenidad y pericia con que el teniente 2º don José Benito Pitot y el 3º ingeniero John Smales se manejaron en el peligroso paso del Pongo; así como la tripulación y guarnición que trabajaron con ardor y entusiasmo. Respecto a los oficiales, que componen la comisión exploradora, VS a cuyo lado se hallaban habrá notado como yo la serenidad con que se han portado en el momento del peligro.

Dios guarde a VS, señor coronel Prefecto.- *M. M. CARBAJAL.*

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

RELACION NOMINAL DE TODAS LAS PERSONAS QUE HAN CONTRIBUIDO A LA EXPLORACION DEL ALTO MARAÑON Y PASO DEL PONGO DE MANSERICHE

Oficiales de Guerra

Comandante, teniente 1º de la Armada don Manuel M. Carbajal
Teniente 2º don José Benito Pitot

Comitiva de la Prefectura

Secretario don José R. Arévalo
Oficial 1º id. Manuel Pinedo
Adjunto, capitán de caballería id. Timoteo Smith
Ayudante, subteniente id. Belisario León
Ingeniero civil id. Arturo Wertherman

Departamento de Máquina

3er. ingeniero don John M. Smales
4º id. id. Henry Anderson
Fogonero id. Atanasio Sánchez
id. id. Ramón Sapani
Carbonero id. Julián Mosombite

Oficiales de Mar

2º Guardián id. José Quirieta

Prácticos

3er. Práctico id. Juan Maricahua

Dependientes de Provisión

Dispensero id. Julián Alegría

Tripulación

Artillero ordinario id. Estanislao Mosombite
Marinero id. Pedro Majín
Grumete id. Nicolás Aremoaya
id. id. Pío Grandes
Paje id. Espelacio Arbocari

Guarnición

Capitán de infantería de ejército id. Juan Manuel Tirado
Sargento 2º id. Antonio Arévalo
id. id. id. Antonio Barba
Cabo 1º id. Agustín Peso
id. 2º id. Feliciano Ríos
id. id. id. Natividad Amaya

ANEXO A

Soldados	id.	Alejo Tello
id.	id.	Pasión Torres
id.	id.	Ceferino Hupiachihua
id.	id.	Miguel Cándido
id.	id.	Bernardino Coello
id.	id.	Concepción Biena
id.	id.	Nicolás Tuesta

Tomados en el tránsito para el servicio durante la exploración

Práctico don José María Pérez y dos intérpretes.

Iquitos, noviembre 14 de 1869. *OLARIA*.

El Peruano - noviembre 29 de 1870 N° 23.

PASO DEL PONGO DE AGUIRRE EN EL HUALLAGA, POR CARBAJAL A BORDO DEL *NAPO*

Comandancia del vapor explorador *Napo*

Al ancla, Iquitos, enero 5 de 1870

Señor capitán de corbeta Mayor del Ordenes del Departamento

S.M.

El 17 del mes de noviembre último zarpé de este puerto por orden de esa Mayoría, conduciendo a su bordo al señor coronel Prefecto del Departamento, a cuyas órdenes esta el buque de mi mando, y llegué al puerto de Yurimaguas el 23 del mismo, en donde permanecí fondeado hasta el 25 que recibí orden del señor Prefecto para explorar el Alto Huallaga y zarpé con tal fin a las 3h p.m.

El 26 a las 6h a.m. llegué al puerto de Sucuyacu, en donde demoré todo el día en consecuencia de combustible; zarpando de él en la mañana del 27. A las 8h30m. llegué al puerto llamado Rumicallarina, último adonde llegó el vapor *Putumayo* en su exploración y en donde se encuentra la primera playa de cascajo y las corrientes aumentan de velocidad.

Hasta este puerto el río es bastante ancho y su fondo de seis a siete brazas, por lo que no presenta obstáculos en su navegación.

A las 6h15m fondeé en la boca del río Chipurana, con el fin de pasar la noche; zarpé al día siguiente a la 1h20m p.m. y llegué al puerto de Huimbayo a las 7h p.m.

En este trayecto, el río reparte sus aguas en muchos caños, dejando notable número de islas, y por este motivo el fondo es corto y la velocidad de la corriente varía entre seis y siete millas.

Este puerto se halla detrás de una islita y el caño que pasa a su pie es de muy poco fondo, pudiendo anclar en el remanso que ésta deja; pasé la noche con seguridad y permanecí hasta el siguiente día tomando leña, cuya operación terminó a las 4h30m p.m. que zarpé con destino al puerto de Lullucaca muy poco distante del anterior; en éste pasé la noche y permanecí tomando leña hasta el 1º de diciembre que zarpé a las 5h a.m.

El río continuaba siempre correntoso y muy subdividido hasta la boca del Pongo de Aguirre, a la que llegué a las 9h30m a.m.; no encontré en este punto fondo en diez brazas ni las fuertes corrientes que la estrechez debiera producir; continué surcando este hermoso canal cuyo ancho es próximamente de cien metros y cuya corriente apenas tiene tres millas hasta el puerto llamado de Achinamisa, en donde el río deja gran remanso, pero ofrece un difícil paso producido por una fuerte corriente que baja en dirección perpendicular a la que tiene que seguir, de modo que el abatimiento al recibir esta fuerte corriente por el costado, aconcha al buque sobre los pedrones que forman la margen.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Anticipando la orza logré salvarlo y continué mi exploración; mas el aspecto del río sufre alguna variación no sólo en la velocidad de sus corrientes sino en los fuertes remolinos que desviando la proa de su dirección, la abaten sobre las márgenes próximas, en las que había enormes pedrones cubiertos por el agua en el momento a que me refiero.

Las vueltas por otra parte son muy forzadas, así es que aunque el canal es bastante ancho, tiene la corriente fuertes reacciones producidas por el choque sobre la margen, y repentino cambio para continuar una dirección perpendicular a la que trae.

Salvando siempre estos malos pasos continué y logré pasar el pongo por completo.

El río corre siempre al pie del ramal de cordillera que forma el pongo, y deseando llenar debidamente el cumplimiento de la comisión, continué surcando; mas de improviso, desviado por un remolino, de mi dirección, atravesó la corriente al buque y viendo que me llevaba traté de aproarme a ella, propósito que no conseguí y fui arrastrado sobre una piedra en la que merced al impulso de la máquina sólo sufrí un corto choque, rompiéndose la parte de madera por hallarse podrida y fue con uno de los pedazos al agua el escobén de estribor.

Inmediatamente mandé observar si el buque hacía agua y supe que no había sufrido el casco sino en la parte alta una ligera hendidura.

Con este resultado resolví regresar una milla mas abajo para fondear en un remanso que el río deja y examinar mas detenidamente las averías y notando que el buque no gobernaba mandé ver el timón y se descubrió que no estaba corriente, pues su eje había sufrido una torsión de mas de 45° hacia babor y no pasaba de la dirección del medio para estribor.

Esta avería que no es la primera vez que acontece en el timón de este buque, según me informaron el 3º y 4º. ingeniero, refiriéndose a igual accidente acaecido por la fuerza de la corriente en la última exploración al Ucayali; es de creerse tenga aquí la misma causa y con más fundamento, desde que sin haberse sentido el golpe, ni alteración en sus efectos tuvo lugar después del mal paso llamado Aguirre en el que la corriente de nueve millas sólo se pudo vencer mediante el máximo esfuerzo.

La noche cerró y permanecí en este punto toda ella, durante la que se descaló el timón y se le compuso perfectamente.

Visto este resultado debido a la inaparente construcción de este buque para exploraciones de esa naturaleza, tanto por la poca fuerza de su máquina cuanto por su mal gobierno y mereciéndome muy poca confianza un timón que tal accidente ha sufrido, no consideré prudente continuar esta exploración y zarpé en la mañana del 2 con destino al puerto de Achinamisa del que oficié al señor coronel Prefecto el resultado, según órdenes que me había dado a mi salida, y esperando contestación ocupé mi permanencia en él, en rehacer las partes rotas de la proa.

El 11 no pudiendo ya continuar el trabajo por falta de algunos elementos y escasos de provisiones, salí de este puerto con destino al de Yurimaguas.

El río había bajado braza y media desde la época de mi subida, pero esta cantidad no era igual en toda él, al extremo de que sólo he encontrado en alguno de los canales bajos una diferencia de sólo dos pies.

Este mismo día llegué al punto Quillucaca, y después de tomar leña en él, zarpé continuando mi viaje.

A las 6h p.m. en la cabeza del caño llamado Navarro isla, y gobernando en demanda del fondeadero, sentí un golpe en el fondo del buque e instantáneamente me participó el maquinista que la sección de la máquina se llenaba de agua apagándose al mismo tiempo los fuegos.

ANEXO A

Este inesperado acontecimiento causado por un palo que se hallaba cubierto, me obligó a desembarcar al instante todos los artículos del buque y mantener las bombas funcionando toda la noche, felizmente las otras secciones se mantenían en seco.

La cantidad de agua que entraba excedió a la que se podía extraer con las bombas, de modo que al día siguiente dispuse la construcción de una bomba que pudiese extraer la cantidad suficiente con la que ayudado por las del buque se logró secar y encender la máquina.

El 13 a las 4h p.m. que pudo funcionar la máquina, y después de tapar el agujero con la amalgama de lona, tierra, hojas de plátano, piedras, balas de cañón y tarros de metralla lo que disminuyó en $\frac{3}{4}$ la cantidad de agua que entraba; largué mis amarras y salí; pero puesto ya a medio río se despasó uno de los guardines del timón y la corriente me arrastraba sin gobierno, por lo que aguantando su fuerza con la máquina logré que me acercasen a la margen en donde me amarré.

Con este movimiento aumentó el agua que hacía el buque y por tal motivo mandé construir otra bomba igual a la primera y envié un bote al puerto de Huimbayo en demanda de canoas y bogas para conducir al puerto de Yurimaguas el cañón y todos los artículos pertenecientes al buque, a fin de aliviarlo en su carga.

Al día siguiente, llegaron éstos y marcharon a Yurimaguas en consecución del fin indicado.

El 15 a las 9h a.m. con todas las precauciones consiguientes, zarpé y sin novedad llegué al puerto de Yurimaguas a las 5h p.m.

En este trayecto disminuyó notablemente la cantidad de agua que hacía el buque al extremo de haber sido innecesario las bombas, sin duda a causa de haberse endurecido el barro y adaptado por su peso perfectamente bien en la forma del agujero comprimiendo sus paredes.

Directamente varé en una playa que al frente y aprovechando de la vaciante del río con la que quedó el buque en seco parché el agujero, reparé los fondos del mejor modo posible pintándolos en seguida.

Con esta oportunidad he tenido lugar de observar perfectamente el estado de los fondos y puedo asegurar que se hallan en completa oxidación, al extremo que no he podido rascarlos por no despegar un gran número de costras formadas por el óxido, las mismas que sirven de tapa a los agujeros, algunos de ellos de mas de dos líneas de diámetro.

En la limpieza general que hice interiormente he sacado placas de 0.08 de pulgadas de grueso y de cinco y seis pulgadas de largo algunas de las cuales conservo para presentarlos oportunamente.

Además de la carena que he hecho al casco, me he dedicado también a la compostura de la murada de proa, la que ha quedado completamente lista y he arbolado el palo que corresponde al buque, haciéndolo de dos piezas por no encontrar percha que tenga la suficiente longitud.

Todas estas obras han ocasionado algunos gastos cuya cuenta documentada adjunto en nota separada.

La exploración practicada al Alto Huallaga en la época de media creciente, da por resultado que el río Huallaga se pueda navegar por vapores de menos de 3 pies de calado con toda franqueza, hasta el puerto de Achinamisa, situado en el pongo de Aguirre a 222 millas aproximadamente de la boca.

El 30 del pasado recibí orden del señor coronel Prefecto para bajar a éste para proveerme de víveres y de los artículos que sean necesarios y regresar para esperar lo en el de Achinamisa, a fin del presente, y en cumplimiento de lo que, he zarpado del puerto de Yurimaguas el 1º del que cursa y he llegado hoy sin novedad a este puerto.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Por las observaciones hechas en este viaje, no he encontrado novedad alguna en los fondos, al extremo que en todo él no ha hecho agua, lo que hace creer con fundamento que esta expedito para llenar su comisión.

Todo lo que me es grato poner en conocimiento de U para que por su órgano llegue la noticia al señor Comandante General.

Dios guarde a U- *MANUEL M. CARBAJAL.*

NOTAS AL CAPITULO VIII

1. A.H. de M., Departamento de Loreto 1864-1868. L.C. 841, Nº 39.
2. WERLICH, David P. ... *John R. Tucker. Admiral of the Amazon*. The University Press of Virginia. USA 1990, pp. 143-145.
3. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1869-1872. L.C. Nº 26, Nº 258.
4. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1871-1872. L.C. Nº 120, p. 164.
5. *Ibidem*. pp. 213-215.
6. *Ibidem*. p. 226.
7. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1874-1875. L.C. Nº 194, p. 179.
8. *El Peruano*. Lima, 23 de marzo de 1872, p. 325.
9. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1872-1874. L.C. Nº 42, p. 120.
10. *El Peruano*. Lima, 4 de octubre de 1873, pp. 366-371.
11. A.H. de M., Factoría Naval de Loreto, 1876, doc. 36.
12. A.H.M.P., Paq. 0.1873.2. Oficio del Ministro del Perú en Londres al Ministro de Guerra y Marina. Londres, 1º de enero de 1873.
13. A.G.N. Hacienda y Comercio, L.C. 509-29, 1872 p. 1; L.C. 064, 1875, p. 424; L.C. 47, 1873, p. 217; L.C. 051, 1873, p. 186-188; L.C. 076, 1876, pp. 184-185.
14. A.H. de M., *Mairo*, lancha fluvial, 1874, doc. 2.
15. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 211.
16. ROMERO PINTADO, Fernando... *Notas para una Historia de la Marina Fluvial de Guerra*. Lima 1932.
17. A.H. de M., Departamento de Loreto 1868-1872. L.C. Nº 127, p. 119.
18. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1870, doc. 7.
19. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 258-259.
20. *Ibidem*, pp. 278-279.
21. ROMERO PINTADO... *Historia Marítima del Perú 1850-1870*. Tomo VIII, vol. 3, p. 79.
22. *La Patria*. Lima 10 de abril de 1875.
23. *El Peruano*. Lima 16 de mayo de 1876, p. 144.
24. A.H. de M., Departamento Fluvial de Loreto, 1876, doc. 33.
25. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 409.
26. A.H. de M., Capitanías de Loreto, 1877, docs. 2 y 10.
27. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 161.
28. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1868, doc. 2.
29. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 145.
30. *Ibidem*.
31. *Ibidem*, p. 147.
32. *Ibidem*, p. 148. ROMERO P., p. 160.
33. *Ibidem*, p. 156.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

34. *Ibidem*.
35. *Ibidem*, p. 159.
36. *Ibidem*, pp. 157-158.
37. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1868, doc. 6.
38. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1868, doc. 8.
39. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 161.
40. *Ibidem*, p. 162.
41. *Ibidem*, p. 163.
42. *Ibidem*, p. 164.
43. *Ibidem*, pp. 165-166.
44. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1869-1870. L.C. Nº 131, pp. 161-162.
45. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 167.
46. *Ibidem*, p. 168.
47. *Ibidem*, p. 176.
48. *El Comercio*. Lima, 21 de diciembre de 1870.
49. *Ibidem*.
50. WERLICH... *Ob.cit.*, pp. 176-177.
51. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 79-80.
52. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 189.
53. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 97-98.
54. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 100.
55. A.H. de M., *Tambo*, vapor, 1871, doc. 3.
56. *Ibidem*.
57. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 171.
58. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 167.
59. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 119.
60. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 121.
61. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1871, doc. 12.
62. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1871, doc. 3.
63. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1871, doc. 15.
64. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 224.
65. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, pp. 252, 253 y 265. A.H.M.P. Oficio del Ministro de Hacienda y Comercio, Lima, 7 de noviembre de 1871.
66. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 243.
67. *Ibidem*, pp. 247-248.
68. *Ibidem*, p. 265.
69. A.H.M.P. Oficio Nº 4 del Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres al Ministro de Guerra y Marina. Londres, 1º de enero de 1872.
70. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 193.
71. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 347.
72. WERLICH... *Ob.cit.*, pp. 193-197.
73. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 273.
74. A.H. de M., *Mairo*, lancha fluvial, 1873, doc. 10.
75. A.H. de M., *Tambo*, vapor, 1873, doc. 12.
76. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1873, doc. 5.
77. A.H.M.P. Oficio del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina. Lima, 7 de noviembre de 1871.
78. *Vide*, Nota Nº 76.

NOTAS AL CAPITULO

79. A.H. de M., Departamento de Loreto 1872-1878. L.C. Nº 146, pp. 40-41.
80. *Ibidem*, p. 28.
81. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1873, doc. 15.
82. MUNN, Charles A. y LANTING, Frans... *Winged Rainbows Macaus. National Geographic Magazine*. January 1994, pp. 128-131.
83. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1873, doc. 20.
84. *Ibidem*, doc. 23.
85. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 376.
86. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1873, doc. 27.
87. A.H. de M., *Tambo*, vapor, 1873, doc. 18.
88. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1873, doc. 18.
89. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 234.
90. *Ibidem*.
91. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 497.
92. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 214.
93. *Ibidem*, p. 215.
94. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 8-10.
95. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1874, doc. 3.
96. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 234.
97. *Vide*, Nota Nº 104.
98. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 236.
99. *Ibidem*, pp. 238-239.
100. *Ibidem*, pp. 239-242.
101. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 82-84.
102. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 265.
103. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 233.
104. WERLICH... *Ob.cit.*, p. 243.
105. *Ibidem*, p. 245.
106. *Ibidem*, p. 269.
107. *Ibidem*.
108. *Ibidem*, p. 274.
109. A.H. de M., Comisión Hidrográfica 1874, doc. 6.
110. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1870-1871. L.C. Nº 254, pp. 256-257.
111. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 120, p. 124.
112. *Ibidem*, p. 224.
113. *Ibidem*, p. 269.
114. *El Peruano*. Lima, 13 de abril de 1872, p. 372.
115. A.H. de M., *Vide* L.C. Nº 120, p. 438.
116. A.H. de M., Apostadero del lago Titicaca 1872, doc. 3.
117. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 42, p. 41.
118. *Ibidem*, p. 43.
119. *Ibidem*, p. 70.
120. A.H. de M., Apostadero del lago Titicaca 1873, doc. 5.
121. *Vide*, Nota Nº 94.
122. *El Peruano*. Lima, 11 de febrero de 1874, p. 32.
123. *El Peruano*. Lima, 8 de octubre de 1874, p. 306.
124. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, pp. 166-167.
125. *El Peruano*. Lima, 12 de febrero de 1875, p. 105.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

126. *El Peruano*. Lima, 20 de marzo de 1875, p. 221.
127. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 252.
128. *Ibidem*, p. 359.
129. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1874-1875. L.C. Nº 81, p. 322.
130. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1876-1878. L.C. Nº 169, p. 2.
131. *El Peruano*. Lima, 10 de febrero de 1876, p. 33.
132. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1876-1879. L.C. Nº 105, pp. 28-29.
133. *El Peruano*. Lima, 11 de marzo de 1876, p. 62.
134. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 169, p. 75. *El Peruano*. Lima, 23 de diciembre de 1876, p. 193.
135. *La Patria*. Lima, 15 de noviembre de 1876, transcrita en *El Ciudadano* de Puno.
136. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 169, p. 90.

Capítulo IX

LOS INTERESES MARITIMOS

“... no basta para ser potencia marítima que el país ocupe una posición favorable respecto al mar y a las rutas marítimas: es también de primordial importancia el querer serlo...”

V. Alm. Luis E. Vargas Caballero: “El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional”, p. 19.

INTRODUCCION

Para comenzar, es pertinente aclarar que la *Historia Marítima del Perú*, no es la historia oficial de la Marina de Guerra y, que lo escrito por los diferentes autores, responde a una total libertad de opinión y expresión. En segundo lugar, no es una relación sólo de los hechos guerreros en que intervinieran las fuerzas navales, sino que también comprende otros aspectos que hacen a la vida institucional. En tercer lugar, es un estudio que abarca los hechos de los hombres desde las primeras poblaciones de la costa y del habitat marino, andino y amazónico y, finalmente, abarca las causas y efectos de una serie de hechos de naturaleza política, económica, social, geográfica, científica y tecnológica, nacionales e internacionales, en la seguridad y defensa nacional. Esas implicancias tuvieron, y tendrán en todos los tiempos, efectos sobre la naturaleza, composición y magnitud de los medios navales y, por lo tanto, en la estrategia, táctica y logística, de su empleo, que escapa estrictamente a lo nacional y trasciende a lo internacional. Esto último tiene que ver con la Marina de Guerra, dentro de lo que comúnmente se llama Poder Naval, esto es, la capacidad de la Nación para usar sus fuerzas navales en el cumplimiento de su misión de garantizar su independencia, integridad territorial, soberanía, y de protección a su comercio exterior en la guerra, ejecutando planes que respondan a una decisión política. Su historia podemos calificarla como *Historia Naval*. La existencia de una Marina de Guerra, sin embargo, acá y en cualquier

parte del mundo, no obedece a un buen deseo, sino a concepciones realistas. Al denominar a este esfuerzo intelectual como *Historia Marítima*, quiere decir que hay algo más que si bien no es intrínseco a la Marina de Guerra, guarda con ella relación muy estrecha e importante.

Ese algo más, responde a un entorno en el que actúan el Gobierno y el sector privado en todo tiempo, de paz y guerra, usando y explotando el mar y sus recursos. Esto genera un ambiente de relaciones humanas, políticas, industriales, económicas, internacionales, etc., muy complejo y de intereses afines o encontrados que, en determinados casos, influyen en el Poder Naval. A todo ese campo se le ha llamado, desde hace algunos años, *Intereses Marítimos*, cuya historia tratada armónicamente con la Historia Naval, produce la *Historia Marítima del Perú*, que debe llevar a la expresión del Poder Marítimo, concepto que significa la capacidad de la Nación para usar y explotar el mar para el bienestar y seguridad de los peruanos. Este mar, no es sólo aquel adyacente al territorio, sino también el ultramar, que hace que ese uso y explotación, adquieran una connotación internacional.

¿Es esto algo nuevo? Son muy escasos los documentos del siglo XIX, antes de la guerra con Chile, que permitan conocer con exactitud cual era el concepto de los marinos peruanos y de los gobernantes de la época, sobre porque el Perú tenía necesidad de una Marina de Guerra. Antes de esa catástrofe había, obviamente, un reconocimiento de esa necesidad por cuanto el país había sido descubierto por los españoles que vinieron por mar y que se convirtiera en el único vínculo entre la Corona y la Colonia; el comercio exterior se realizaba por mar; las incursiones de los piratas llegaban por mar; de sus costas salieron expediciones para explorar el océano Pacífico; las ideas, costumbres y cultura occidentales llegaban por mar; la expedición libertadora llegó por mar; los caminos terrestres a lo largo de la costa, extensa en esa época, no existían y el medio principal del tráfico de cabotaje y de pasajeros, eran buques mercantes nacionales y extranjeros; el guano y el salitre se exportaban por mar; los puntos focales de ese tráfico marítimo eran el istmo de Panamá y el estrecho de Magallanes; las jornadas de Abtao y del 2 de mayo de 1866 fueron acciones navales en el mar; se ingresó a la era del vapor, que dio mas énfasis y rentabilidad al comercio exterior; se participó activamente en las tareas de colonización de la selva y desarrollo de la cuenca del Títicaca; y muchos otros sucesos importantes que aparecen reseñados en los Tomos I al VIII, inclusive.

Entre aquellos escasos documentos, están los informes del Director de la Escuela Naval en la década de 1870, capitán de navío don Camilo N. Carrillo, eminente jefe, quien veinte años antes de que lo hiciera Mahan, expresaba que la misión de la Escuela Naval era preparar oficiales para que

la Marina Nacional estuviera en capacidad de “defender la integridad territorial y su comercio”. ¿Esa misión era un concepto nuevo o interpretación de Carrillo? Evidentemente, se basaba en la Historia Universal, en la propia Historia del Perú, y aquella de la Marina en particular, que había preparado el teniente Manzanares luego de investigar en los archivos, y cuyo texto servía al Programa de Estudios de la Escuela, que lamentablemente no se ha podido ubicar.

Si bien no se puede tomar como excusa que en otros países también esos tipos de documentos fuesen raros, lo cierto es que el primero que trata sobre Poder Naval, en forma sistemática, es el marino norteamericano Alfred Thayer Mahan, cuando en 1890 da a conocer su famosa obra *La Influencia del Poder Naval en la Historia*, acuñando por primera vez el término “Sea Power”, que ha sido traducido al castellano como “Poder Naval” y que Grau, en su *Memoria* de 1878 llamara “fuerza útil marítima”.

Las deducciones de Mahan en el campo del Poder Naval han tenido, y siguen teniendo, tanta influencia en las naciones como la tuvo, y tiene, Clausewitz en la *Teoría de la Guerra*. Mahan llegó a identificar seis condiciones naturales que hacían posible el desarrollo del Poder Naval de un país, tales como: su posición geográfica, su conformación física, la extensión de su territorio, la cantidad de población, el carácter de la población, y el carácter del gobierno. Es decir, tres elementos físicos y tres elementos humanos. Han habido historiadores que han dicho que todo lo que se necesitaba para coordinar armónicamente dichas condiciones y desarrollar un gran Poder Naval americano que rivalizara o sobrepasase al inglés, era un gobierno que entendiese el valor del Poder Naval y la importancia del control del mar para la seguridad y prosperidad de la Nación americana. Allá lo encontraron, y ese hombre fue Theodore Roosevelt.

Una buena parte de las ideas de Mahan sobre las virtudes del Poder Naval, se fundaban en su creencia de la teoría económica mercantilista, que diera gran énfasis al valor del comercio colonial y a una gran marina mercante nacional, como elementos de la riqueza nacional. La teoría mercantilista había sido objetada a fines del siglo XVIII por Adan Smith y durante gran parte del siglo XIX se experimentó un movimiento de alejamiento del mercantilismo y de acercamiento hacia políticas nacionales de libre comercio. Dos circunstancias se combinaron para que Mahan considerase importante para sus doctrinas, la teoría mercantilista. Una, que el pensamiento mercantilista dominase el período desde mediados del siglo XVIII hasta comienzos del XIX, que es el que proporciona la inmensa mayoría de los ejemplos históricos de Mahan. Otra, en los finales del siglo XIX, cuando se da una cierta reanimación del pensamiento mercantilista, como

apuntalamiento intelectual para la expansión colonial, siendo Mahan un exponente importante del movimiento expansionista.

En los Tomos anteriores, en una u otra forma, se han adelantado análisis de esas condiciones, pero quien lo hace con mayor minuciosidad es Romero en el Tomo VIII, con referencias constantes a los Tomos precedentes, dando así unidad y continuidad armónica al tratamiento de esas condiciones, constituyendo una valiosísima fuente para entender porque el Perú no alcanzó a desarrollar su "Poder Marítimo". Ello releva de tener que tratarlos nuevamente, pues en el período 1870-1876 variaron muy poco. Sin embargo, por ser historia, lo presentado será siempre un diagnóstico o inventario, que es como se han venido tratando en ejercicios académicos. Felizmente hay ya una tendencia a evaluar la realidad marítima para de ahí deducir objetivos marítimos, o sea fines por alcanzar mediante el uso y explotación del mar. Si se conceptúa que los objetivos son los *Intereses Marítimos del Perú*, se habrá dado un gran paso adelante, porque ello llevará a la estrategia nacional para lograrlos.

En la teoría de Mahan hay cuatro conceptos estratégicos fundamentales, uno de los cuales es el que corresponde a las "líneas de comunicación marítima", que las estudia Romero, y también en este capítulo. En la actualidad, sin embargo, nuevas concepciones han agregado otros usos del mar, como base de la estrategia nacional; por ejemplo, su empleo como base de poder militar para proyectarlo contra la tierra, y el pensar en el mar como recurso que contiene aquellos renovables y no renovables. Estos usos no figuraban en la teoría de Mahan, pero ellos, hasta donde es históricamente posible, se incluyen en la *Historia Marítima del Perú*. Conocido es, que desde tiempo inmemorial, el hombre ha extraído del mar recursos vivos, principalmente pescado, que se consideraban inagotables y de libre disposición, y, por lo tanto, no generadores de luchas, pues no se pelea por lo que no tiene límite. Pero hoy, que se ha progresado en la explotación económica del mar, y la demanda de los recursos vivos, aunque enormes, los pueden extinguir, lleva a que valga la pena luchar por el mar.

Cuando en el pasado las potencias coloniales europeas se repartieron los recursos del resto del mundo, generaron una larga serie de guerras entre ellas. Ahora podría suceder el mismo problema de repartición de los recursos del mar, lo cual introduce un nuevo elemento a considerar en la estrategia marítima. Aunque Mahan no le diera importancia a este uso del mar como recurso, la tendencia de los países a reclamar cada vez porciones mas extensas de mar, imitando a las potencias coloniales del pasado, invade los límites tradicionales del carácter internacional del mar y, sin llegar a una guerra total, podría tener un efecto inhibitorio serio sobre el empleo de las

fuerzas navales. Esta creciente tendencia en las diversas teorías, podría representar también una fuente de fricción y conflicto, pues cada vez más naciones compiten por los recursos del mar. Numerosas guerras se han producido por recursos de mucho menor valor potencial que los recursos del mar. Pasará algún tiempo antes de que se reconozcan sus implicancias, pero hay indicios de la tendencia a aceptar que el concepto del control de mar debe ampliarse para incluir alguna forma de control sobre los recursos del mar. Por ahora, esta situación podría estar sirviendo para convalidar la existencia de una fuerza naval poderosa.

Es curioso, sin embargo, observar como a lo largo de cientos de páginas de la *Historia Marítima*, la expresión *Intereses Marítimos* apenas si se menciona y, ello se explica, porque en el año que se difunde el Tomo VIII, en la Marina de Guerra esa connotación aún no había adquirido gran importancia, aunque se la reconocía. En la actualidad, en una serie de estamentos de la Institución Naval, en el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos y en el Centro Peruano de Estudios Internacionales, ya solos o en conjunto, vienen dando forma a esa escultura, que no se talla de un día para otro, sino que requiere de tiempo para forjar actitudes, mentalidades, decisiones, y despertar los intereses de bienestar y seguridad.

Ese algo más, que se dijera al principio, es lo que motiva que este capítulo del Tomo IX se llame *Intereses Marítimos* que, con toda razón, habrá de generar en el lector, la inquietud de su significado. Los temas que abarca, por supuesto, no son exhaustivos, ni contrapuestos o contradictorios con los tratados en los Tomos anteriores, sino ampliatorios y complementarios, pero cuyo conocimiento debe ayudar a comprender mejor lo sucedido.

El análisis de los *Intereses Marítimos*, en conjunción con aquel que se ha hecho del Poder Naval, permite configurar lo que se conoce como "Poder Marítimo", esto es, la capacidad de la Nación para usar y explotar el mar en su acción de proyección política, económica y cultural, para su bienestar y seguridad. Ninguno de los factores que conforman el Poder Marítimo, esto es, el Poder Naval y los Intereses Marítimos, que son parte del "Poder Nacional", son independientes. Constituyen un todo armónico, en el que la debilidad de uno de ellos afecta a la fortaleza del todo, y viceversa. Es un sistema marítimo. De ello se deduce la trascendencia de la formulación de una "Política Marítima" clara, realista, en sus dos aspectos: desarrollo y defensa, a través de los cuales se determinen los cursos de acción para lograrlos. La dificultad está en que no podrá haber estrategia marítima mientras el pueblo peruano no defina el "Objetivo Marítimo Nacional" y se alcance el consenso que requiera la política de bienestar y seguridad para lograrlo y defenderlo. La *Historia Marítima* intenta colaborar en esa definición y consenso.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Los *Intereses Marítimos* no son otra cosa que aquellos objetivos cuyo logro, desarrollo o seguridad se hallan vinculados al uso y explotación del mar. A su vez, el mar, es un recurso internacional de comunicación; la explotación de su riqueza ictiológica y de los recursos no renovables, también representan conflictos latentes de carácter internacional y, por ello, el tema de los *Intereses Marítimos* adquiere carácter internacional, y no sólo meramente local.

Si los *Intereses Marítimos* son objetivos, de la lectura del capítulo se podrá apreciar que el Estado peruano entre 1870-1876, inspirado en la libertad de industria y comercio, establecida en la Constitución de 1860 perseguía, básicamente, los objetivos que siguen:

- Incrementar el comercio exterior y de cabotaje, y atender el movimiento de pasajeros, con eficiencia, economía y seguridad, mediante el fomento de la competencia en el transporte marítimo en igualdad de condiciones, el mejoramiento de la infraestructura portuaria y sus accesos, por particulares y el Estado; y el servicio eficiente y económico de atención a la carga y a la nave por particulares.

- Incrementar los ingresos fiscales, mediante el perfeccionamiento de la organización e infraestructura del sistema de Aduanas.

- Propiciar la oferta de pescado a la población, mediante el otorgamiento de facilidades para el ejercicio de la pesca por los no matriculados.

- Mantener el orden y la seguridad en los puertos, mediante la función supervisora de la Autoridad Marítima.

A. PESCA Y OTRAS INDUSTRIAS MARINAS

La revisión de los Tomos anteriores de la *Historia Marítima del Perú*, demuestra la escasez de referencias oficiales y particulares sobre esta actividad en la costa, en lo que concierne a la explotación del mar para la alimentación de la población, y fines industriales.

El Tomo VIII, 1850-1870 no ofrece mayor información sobre la actividad pesquera, por lo que ella merece ser considerada una área no explorada exhaustivamente que requiere de mayor investigación. El número de pescadores inscritos no cambió sustancialmente, por lo que se puede concluir, por las razones que fueren, que la explotación de los recursos renovables del mar por peruanos, para fines de consumo, era insignificante, desaprovechándose así una fuente de alimentación importante para la dieta proteica de la población al alcance de la mano. En el lapso que abarca este tomo, tampoco abundan los datos sobre pesca de consumo, e industrias conexas.

LOS INTERESES MARITIMOS

El cuadro que sigue sobre número de pescadores matriculados, se ha preparado tomando como base las relaciones de los Tercios Navales que se publican en los Tomos VII y VIII.

	1851	1861	1870
Litoral norte hasta Callao inclusive	439	870	672
Litoral al sur del Callao	87	202	196
Total	526	1,072	868

Conforme se ha visto en el capítulo V de este volumen, después de la información consignada por Romero en 1870, en el resto de la década no hubo información concreta sobre los efectivos de los Tercios Navales, pudiéndose suponer que la cantidad de 868 pescadores matriculados, no sufriría grandes cambios, dada la estadística mostrada de casi veinte años.

Macara, por otro lado, da una distribución de la población ocupada en pesca y caza, según censo de 1876, que se ha complementado con porcentajes, como sigue:

Ocupación	Peruanos	%	Extranjeros	%	Total
1. Buzos	3	42.9	4	57.1	7
2. Camaroneros	32	100	-	-	32
3. Cazadores	20	100	-	-	20
4. Pescadores	4,093	95.7	183	4.3	4,276
5. Playeros	92	97.9	2	2.1	94
Total	4,240	95.7	189	4.3	4,429

En otro cuadro señala, que el total de población ocupada en el sector Primario Básico era de 743,606, que lleva a los pescadores y cazadores peruanos a representar el 0.57% de la población activa en ese sector¹.

Los 4,093 pescadores a que se refiere Macera, corresponden al censo de 1876 y resultan 3.7 veces mayor que el de matriculados en 1870, que en todo caso representaría un crecimiento explosivo de pescadores en seis años, o bien que hubo muchos que no se matriculaban.

En abril de 1870, ante una prohibición impuesta por el sargento de playa en la caleta de Chorrillos para las faenas de pesca, los pescadores matriculados Felipe Huamanchumo y Agustín Gonzales presentaron un recurso ante la autoridad naval, la que expidió la resolución de carácter nacional que sigue:

“Visto el presente recurso de algunos matriculados pescadores de Chorrillos y los informes del capitán de navío graduado, jefe de la Capitanía de puerto y del Tercio Naval de Lima, y teniendo en consideración que es necesario declarar por regla general, la manera como ejercitar su industria en los puertos y caletas del litoral, todos y cada uno de los matriculados pescadores, a fin de evitar que se coacte o limite su ejercicio, con daño a ellos mismos redundantes en perjuicio del consumidor que paga mas caro el pescado por la escasez emanada de cualquier restricción para pescar, se resuelve:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Que concurren a la pesca sin distinción alguna, cada vez que quieran, todos y cada uno de los supradichos matriculados, y tomando posición del sitio que eligan, tiren su red y permanezcan en él, hasta que realicen su objeto.

Que durante el tiempo necesario al efecto no sean inquietados por otros que vengan posteriormente.

Que los Capitanes de los puertos y caletas donde se practique tal ejercicio, encarguen a los sargentos de las cuadrillas de pescadores, bajo la mas estricta y severa responsabilidad, una activa vigilancia para que se observe lo dispuesto, penando a los infractores con suspensión de su ejercicio durante ocho días por la primera falta, durante un mes por la segunda y tres por la tercera.

Consultando la remisión de los sargentos que por omisión o malicia propendan a la contravención de estas disposiciones. Por el Comandante General de Marina. *JOSE MARIA SILVA RODRIGUEZ*"².

En marzo 20 de 1873, por el Ministerio de Guerra y Marina se promulga una resolución por la que, en consideración al reducido e insuficiente número de matriculados en las caletas de Ancón y Chorrillos que se dedicaban a la pesca, no podían abastecer del pescado necesario a la numerosa población de la capital, en especial cuando las clases menesterosas no estaban en capacidad de adquirir carne en razón de su elevado precio y siendo como era una obligación del Gobierno dictar las medidas necesarias, se dispuso que:

"En la caleta de Ancón, desde punta de Pasamayo hasta la que se halla a media distancia entre las islas de Pescadores y el Callao, y en Chorrillos desde la peña Horadada hasta la isla de Pachacamac, sea libre el ejercicio de la pesca, para toda persona que se encuentre en aptitud de hacerla; quedando los matriculados de ambos lugares, exceptuados de los cargos y obligaciones que les señalan las ordenanzas del ramo"³.

En junio de 1874, el propietario del buque *Daríá*, de 48 toneladas, de don Juan Peralta, solicita autorización para la pesca de tiburones y ballenas en el litoral de la República. La licencia, dado el tonelaje de la nave, debía expedirla el Comandante General de Marina, previa la satisfacción de determinados requisitos de ley. El capitán de puerto del Callao, capitán de fragata Hercilio Cabieses, fue requerido a informar sobre la satisfacción de aquellos, de cuya respuesta de fecha junio 20, se transcribe sólo la parte que muestra la reglamentación:

"Siendo el ejercicio de la pesca una industria libre, los que se dedican a ella, no sólo tienen que ser peruanos, sino matriculados en el respectivo partido naval, asimismo las embarcaciones que obtengan el permiso de VS, necesitan la licencia de la autoridad política así como de la aduana para verificarlo ni más ni menos que cualesquiera de las otras embarcaciones respecto a sus documentos; y para tocar en cualquier puerto del litoral deberá el capitán ir provisto de la licencia especial.

Consigno los puntos mas esenciales sobre este asunto, porque a la licencia que el *Daríá* obtendrá, debe proceder los requisitos que hay que satisfacer en cambio de la libertad de pescar concedida a los matriculados de la República"⁴.

LOS INTERESES MARITIMOS

La pesca con dinamita, que inexplicablemente aún hoy se practica, ha sido desde tiempo atrás, un método que ha merecido condena de parte de las autoridades del Gobierno. Así, en mayo de 1875, ante las denuncias de que en la caleta de Chorrillos y lugares inmediatos, los pescadores empleaban torpedos (dinamita) para pescar y siendo como era que ese método no sólo aturdió a los peces sino que destrozaba a una buena cantidad de ellos y ahuyentaba al resto de la costa, y habida cuenta de que tal método era prohibido en otras partes del mundo, que significaba además, según el Ministerio de Guerra y Marina, que “muy pronto no habrá en nuestro litoral pescado para abastecer las poblaciones y se mataría una industria que da ocupación a muchas familias”.

Como en Chorrillos no hubiese autoridad marítima para prohibir y controlar la pesca con dinamita, el Ministro de Guerra y Marina solicitaba al de Gobierno, que instruyese al Comisario de Chorrillos para que prohibiera en lo absoluto el empleo de dinamita u otro explosivo que pudiera ahuyentar los peces de esa zona, castigando a los contraventores con fuertes multas u otras penas proporcionales, al mismo tiempo que estaba ordenando a la Comandancia General de Marina para que dispusiera que el sargento de matrícula de Chorrillos también vigilase el cumplimiento de la disposición y que informara al Comisario todo incumplimiento por los matriculados⁵.

A los pocos días, el Prefecto del Callao, Hercilio Cabieses, oficiaba al capitán de puerto, respecto a una noticia aparecida en uno de los diarios de Lima, denunciando la pesca con dinamita, con funestos resultados. Decía el Prefecto, que “si bien este sistema ha sido implantado por todos los aficionados que se reúnen diariamente en el muelle, preciso es para que no se adopte por los pescadores de profesión, adoptar medidas que pongan inmediato término al uso pernicioso de los torpedos, lo cual es de la competencia de U”⁶.

Se puede, pues, concluir que la pesca, fuese para consumo humano o destinada al uso industrial, no era significativa. También, que de acuerdo al precepto constitucional y a la política de Gobierno, cualquiera podía ejercer la actividad pesquera, a condición de estar matriculado. Sin embargo, el elevado costo de la carne en Lima, eliminó en la zona entre Ancón y Pachacamac dicha exigencia, para que el pescado barato pudiera estar al alcance de la población.

B. COMERCIO EXTERIOR E INTERIOR

Conforme se ha explicado, para una nación marítima, la explotación y uso del mar territorial y del alta mar, tiene connotaciones esencialmente

económicas, que se realizan por acción del hombre. Aquellas referidas a la explotación o aprovechamiento de sus recursos, renovables o no, son las que se acaban de ver en el párrafo anterior.

El otro gran rubro, es aquel del uso del mar, esto es, su empleo continuo y habitual como vía para el comercio de productos y movilización de personas en naves que transitan por rutas, genéricamente denominadas "líneas de comunicación marítimas" (LLCCMM), que conectan los puntos de origen y destino de las personas y de las mercaderías, algunas de las cuales son vitales para la supervivencia de la nación, motivo por el cual ese flujo debe protegerse en tiempo de guerra por medio de los buques de la marina militar, aspecto que no corresponde tratar en este momento.

El comercio es, pues, generador de muchas actividades que se desarrollan a bordo de las naves mercantes y en tierra. Es un entorno altamente complejo de relaciones humanas, políticas, económicas, financieras, industriales, comerciales, etc. Por ser, entonces, el comercio la piedra fundamental del uso del mar, se comenzará por dicho aspecto. Debe quedar claro, sin embargo, que en la época de que se trata, el comercio interior y desplazamiento de personas a lo largo de la costa, era exclusivamente por mar y de ahí que esa línea de comunicación fuese también importante.

Los tomos anteriores han demostrado cual era la estructura del comercio de importación y de exportación, así como el interior, a 1870, la misma que hasta 1879 tendría algunas variaciones en la conformación de las importaciones, mas casi ninguna en el de las exportaciones. En este momento, es pertinente llamar la atención a lo ya citado por Romero, así como en otras obras sobre el comercio de la época, en lo que se refiere a estadísticas, pues por una u otra razón, no se dispone de series correlativas metódicas y exactas sobre volúmenes y valores, lo que dificulta, frecuentemente, el poder establecer algunas conclusiones. Por este motivo, y como el Tomo IX se refiere a la etapa de pre-guerra, en algunos casos según la disponibilidad de datos, se avanzará hasta 1879.

En el volumen 1 de este Tomo, el doctor Palacios presenta un cuadro del total de las exportaciones peruanas, en toneladas métricas, del que se aprecia que las principales mercaderías de exportación, entre 1870-1879 fueron: guano, cobre en metal y refinado, metal de estaño y refinado, cacao, café, quina, lanas de oveja y alpaca, algodón, azúcar y salitre. De estos trece productos, siete eran agropecuarios, cinco entre minerales y metálicos y, finalmente, el guano, en esencia todas materias primas, lo cual respondía al modelo económico de desarrollo inducido en el país.

Los datos consignados en ese cuadro, permiten establecer el total de exportaciones en toneladas métricas, por años, como sigue:

LOS INTERESES MARITIMOS

Año		Año	
1870	856,738	1875	645,168
1871	550,530	1876	836,330
1872	651,380	1877	837,739
1873	495,805	1878	859,912
1874	1'006,193	1879	257,900

Como se aprecia, el año record fue 1874, con una cierta estabilidad entre 1876-1878 frente a la tendencia oscilante en años anteriores y la brusca caída de un 70% en 1879, a causa de la guerra, en el salitre y guano que en este año cayeron 73 y 82%, respectivamente, afectando seriamente la generación de divisas.

La información más detallada y consolidada sobre el comercio exterior, por países, que permita identificar mercados, corresponde al año 1851, que la consigna Romero⁷. No se ha encontrado para el período 1871-1879 nada similar, quedando como una área no explorada exhaustivamente.

Pues bien, la información antes referida, permite identificar o agrupar el comercio exterior de exportación hasta en cuatro mercados conforme se aprecia del mapa.

¿Cambió mucho esta distribución de mercados de exportación en la década de 1870-1879? Como se ha dicho, no hay información similar, aunque si fraccionada sobre algunos productos y países, y si hubo cambio no fue en la estructura sino en los volúmenes y valores.

En general, sin embargo, todo lo exportado era también vital, pues generaba la moneda dura que permitía importar, o recurrir al trueque.

Esa distribución de mercados permite, también, establecer que las LLCCMM mas importantes eran conforme se aprecia del mapa respectivo.

Según consigna Marquis James en su biografía de W.R. Grace, el Perú dependía de los alimentos del exterior, importando anualmente desde Chile casi medio millón de bushels [aproximadamente 17,625 toneladas] de trigo⁸.

Esa distribución de mercados de importación, confirma lo que se dijera anteriormente sobre las LLCCMM, excepto que en materia de supervivencia, la ruta con Chile devenía en más importante en razón de la importación de víveres, a 1851.

¿Cambió mucho esta distribución de mercados de importación en la década de 1870-1879? Como se ha dicho, no hay información similar, aunque si fraccionada sobre algunos productos y países, particularmente de Gran Bretaña, que permite establecer que hubo algunos cambios en la estructura de los bienes de importación.

Como se ha visto, el mercado de importación y exportación era prácticamente dependiente de Gran Bretaña. La obra de Bonilla⁹ presenta in-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

formación sobre la evolución del comercio con este país, entre 1870-1879, pero con otra agrupación de los productos comercializados, aunque en cuanto a importación sólo ofrece los valores alcanzados. A continuación se da un resumen de dicha información, en miles de libras esterlinas:

Año	Textiles	Otros	Maqui- narias	Materias primas	Alimentos y bebidas	Instru- mentos	Total
1870	991.0	446.1	64.7	60.6	34.7	16.1	1,613.2
1871	1,032.8	664.1	80.0	72.5	64.0	15.5	1,928.9
1872	927.9	1,110.6	220.2	18.4	73.6	15.5	2,366.2
1873	1,014.4	668.9	244.2	214.5	77.3	12.7	2,232.0
1874	674.0	472.4	97.5	122.0	52.4	8.6	1,426.9
1875	644.8	336.3	56.8	97.5	20.4	10.0	1,165.8
1876	360.7	180.3	62.0	59.8	10.1	9.4	682.3
1877	792.1	172.2	33.8	49.5	8.4	9.3	1,065.3
1878	837.4	184.9	68.2	40.0	12.1	10.5	1,153.1
1879	362.4	164.4	31.9	44.7	6.7	6.0	616.1

También explica Bonilla, que la importación de maquinarias, instrumentos y materias primas, en ese orden y de manera combinada, sirven para revelar un relativo fortalecimiento de la economía peruana. En el cuadro es fácil ver que, si no en ese orden, esos rubros crecieron entre 1870-1875, marcando un período muy distinto al de 1851. Lo realmente vital, era el carbón.

En resumen, los productos que se exportaban a Gran Bretaña eran: guano; minerales y metálicos: salitre, lata, estaño; agropecuarios: azúcar, corteza de quina, algodón, lanas, cueros, es decir, todas materias primas.

Una comparación de los montos intercambiados con Gran Bretaña entre 1870-1879 muestra que, con excepción de 1876 y 1879, la balanza comercial fue negativa.

	Exportación	Importación
	(miles de £)	
1870	1,426.0	1,613.2
1871	1,006.2	1,928.9
1872	1,934.9	2,366.2
1873	1,309.0	2,232.0
1874	1,213.1	1,426.9
1875	1,009.5	1,165.8
1876	837.9	682.3
1877	837.9	1,065.3
1878	848.9	1,153.1
1879	763.4	616.1
Total	11,186.8	14,248.9

Principales productos comercializados

Exportación

Europa: Salitre, cascarrilla, algodón, cueros, artículos diversos, guano, lanas, oro, plata, liciones.

Norteamérica: Algodón, cascarrilla, cueros, artículos diversos, frutas, guano, lanas, oro, tabaco, víveres.

Latinoamérica: Viveres, algodón, cascarrilla, cueros, liciones, lanas, oro, plata, sombreros, zapatos, azúcar.

Asia: Guano, plata y artículos diversos.

Importación

Lencería, artículos diversos, maderas, muebles, sedería, frutas, víveres, vino y liciones, algodón, lanas, oro y plata.

Sedería, lencería, algodón, lanas, oro, plata, alhajas, frutas, víveres, maderas, muebles, vinos, liciones, artículos diversos.

Viveres, artículos diversos, oro, plata, alhajas, frutas, víveres, maderas, vinos, liciones, algodón, algodón.

Viveres, muebles, artículos diversos.

Principales destino de las exportaciones

Europa: Guano, salitre casi todo a Inglaterra y Francia. Oro, plata, y lanas así todo a Inglaterra. Cueros a Alemania e Inglaterra.

Norteamérica: Guano, casi todo.

Latinoamérica: 25% a Chile, 18% a Nueva Granada, Sombreros y zapatos, solo a Chile. El 8% del oro y plata a Chile.

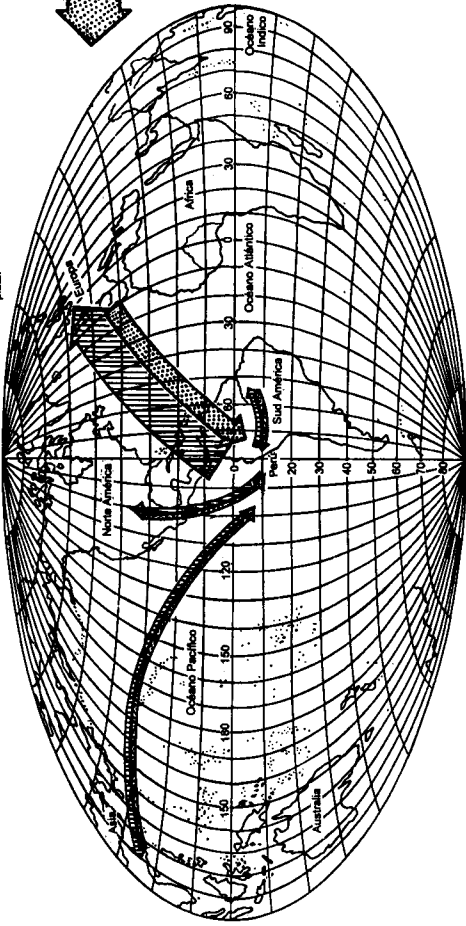
Asia: A China 50% guano, y 45% plata.

Principales origen de las importaciones

El 93% desde Inglaterra y Francia. Casi todos productos terminados. Viveres el 1%.

Viveres el 11%.

Viveres el 11% de Chile.



Intercambio comercial del Perú en 1881
(valores en miles de pesos)

	Exportación	Importación
Europa	10,417.7	7,650.0
Norteamérica	1,836.4	518.0
Latinoamérica	646.1	1,076.7
Asia	165.5	192.8
Total	13,065.7	9,447.5

Intercambio comercial del Perú con Gran Bretaña 1870 - 1879
(miles de £)

	Exportación	Importación
	11,186.8	14,248.9

Países comprendidos en cada mercado

Europa: Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Hamburgo, Inglaterra, Italia, Prusia y Rusia.

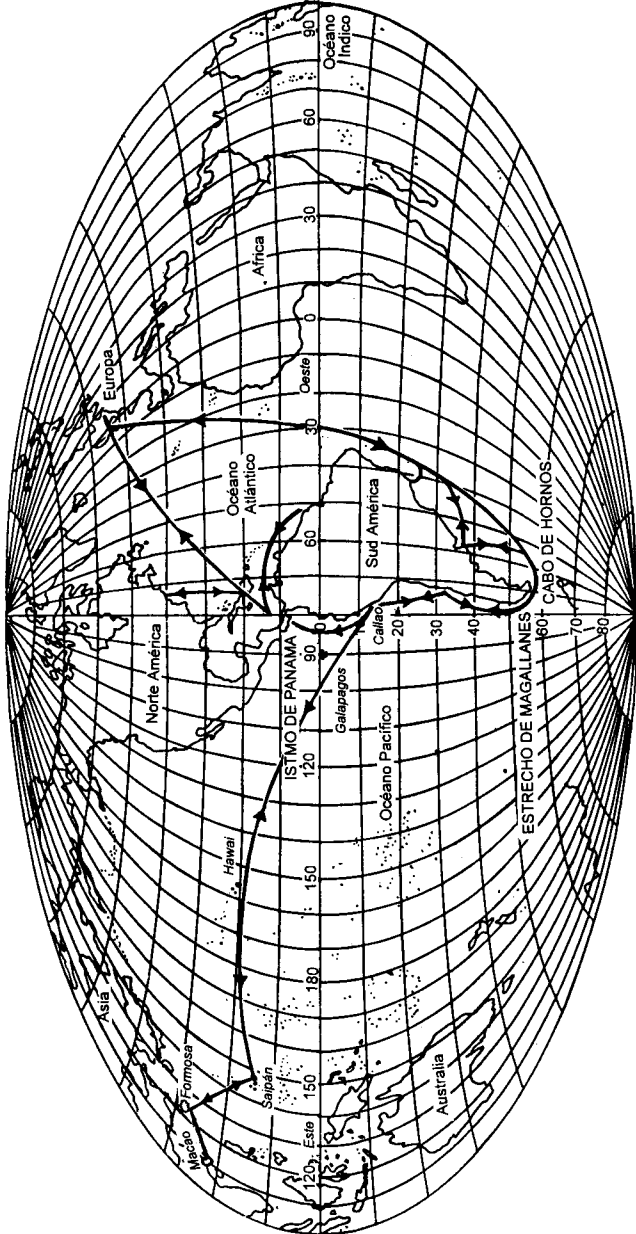
Norteamérica: Estados Unidos.

Latinoamérica: Bolivia, Chile, Argentina, Centro América, Ecuador, Nueva Granada, (Colombia y Venezuela) y Paraguay.

Asia: China.

MAPA QUE MUESTRA LOS PRINCIPALES ASPECTOS DEL COMERCIO EXTERIOR A 1881
La estructura de mercados no cambió mayormente entre 1870 - 1879

MAPA QUE MUESTRA LAS LINEAS DE COMUNICACION MARITIMA (LLCCMM) DEL PERU Y SUS PUNTOS FOCALES EN 1850 - 1880



Proyección equiárea Aitoff

LOS INTERESES MARITIMOS

Hablando en general de las exportaciones, James menciona que los cueros y lanas eran traídas de la sierra en mulas, pero su comercialización rendía poco en comparación con lo que se podría obtener; que en el Perú se estaba desarrollando un negocio de exportación de azúcar proveniente de algunos valles de la costa. La exportación de los minerales como cobre, hierro, plomo y zinc, estaba disminuyendo, aunque la única actividad minera era la explotación del salitre por chilenos que usaban capital inglés, y a pesar de que los yacimientos de nitrato en territorio chileno no eran tan extensos como los del Perú, sus ingresos por nitratos estaban por igualar a aquellos del guano peruano¹⁰.

Respecto a Norteamérica, según el mismo autor, la balanza comercial con este país, era mayoritariamente negativa.

Respecto al comercio interior, que se realizaba fundamentalmente por mar a lo largo de la costa, las estadísticas consignan sólo que se trataba de carga general, sin datos sobre volúmenes ni valores. Pero el hecho de la inexistencia de caminos longitudinales muestran que esa LCM para mercaderías y personas, era vital.

Con Bolivia, se alcanzó a ratificar el 23 de diciembre de 1872, un Tratado de Comercio y Aduanas, que Dancuart califica como uno de los más trascendentales para el fisco, para el tráfico comercial por el puerto de Arica, y que tendría una vigencia de cinco años.

Según este Tratado, ambos países conservaban la amplia y absoluta libertad de comercio que existía entre ellos. El tránsito por Arica de todos los productos que importase Bolivia, era completamente libre, así como las exportaciones bolivianas. Igualmente, los productos que importase el Perú por Bolivia, serían libres. Esta libertad, según el Tratado, beneficiaba al Perú, que se comprometía a abonar a Bolivia 400,000 soles anuales, pagaderos por el Tesoro de Lima, por mensualidades de 33,333.33 soles¹¹.

En el período bajo estudio, se hallaba vigente en el país, el Reglamento de Comercio, promulgado durante el gobierno de Pezet, el 16 de diciembre de 1864. Tal instrumento constituía una reafirmación de la política liberal de la época, en cuanto a aduanas, tráfico marítimo y fluvial, concesión a particulares para construir muelles, apertura de varios puertos y caletas al comercio exterior, y los privilegios para las compañías navieras extranjeras, entre ellos, el cabotaje¹². Este Reglamento no debe confundirse con el *Código de Comercio*. El Reglamento constaba de 21 capítulos y 231 artículos¹³, que experimentaron una serie de modificaciones, que sería muy largo enumerar, aunque el texto que presenta Dancuart, tiene las notas correspondientes y algunos artículos ya aparecen corregidos.

El Reglamento de Comercio tenía que ver mas que nada con el tratamiento de las mercaderías en el puerto, pero no con su transporte marítimo, que estaba normado en otra obra, el *Código de Comercio*.

En un artículo de *La Patria*, del 23 de setiembre de 1876, se consignan una serie de apreciaciones sobre este último, de la que se nota que la sección dedicada al transporte marítimo estaba dividida en dos párrafos: sobre el fletamento y, sobre el conocimiento de embarque. El artículo realizaba un ejercicio comparativo entre el *Código de Comercio* peruano y el español, del cual se había adaptado una buena parte, en esos dos aspectos, y señalaba una serie de sugerencias para perfeccionar la redacción, visto que en una de las cámaras del Congreso se estaba tratando de reformarlo.

Desde los primeros tiempos de la colonia hasta el período de este volumen, se puede distinguir claramente, la unidad geo-económica del eje Arica-La Paz. El primero, según el Reglamento de Comercio, era un puerto de depósito indefinido.

Según Bonilla¹⁴, el flujo de mercaderías importadas por Bolivia y movilizadas por Arica, era del orden de 1'000,000 de libras esterlinas, que eran transportadas por los buques de la P.S.N.C. y alemanes.

El principal mercado de importación boliviano también era Europa que proveía el 96%, y en él también predominaba Gran Bretaña con un 45% del total importado y 47% del proveniente de Europa. Según Bonilla, la mayor parte de las mercaderías llegaban en vapor salido de Liverpool con escalas en Francia, España y Portugal.

En el supuesto de que el promedio de importación para estos tres años fuese de 1,000,000 de £, entonces la balanza comercial de Bolivia era negativa. Los principales artículos de exportación por Arica eran: quina, cobre, estaño, lana de alpaca, piel de chinchilla y cuero de vaca. También figura un rubro denominado Tesoro, que comprendía plata y oro en diversas formas, y además oro en monedas, dólares duros y dólares suaves, que implicarían pagos al exterior.

Como se puede apreciar, el aliado de 1873 también era un país exportador de materias primas y la estructura de su comercio exterior muy similar a la del Perú, con balanza comercial con Europa, negativa. Así, pues, la LLCCMM de Bolivia con Europa resultaba vital, con un agregado: la dependencia de ellas por Arica, excepto el salitre. Para este puerto, sin embargo, significaba un movimiento comercial importante, que generaba actividades para los agentes económicos.

De lo anterior se puede concluir que, estructuralmente, los mercados del comercio exterior continuaron los mismos, con preeminencia de Gran Bretaña y Francia, aunque en la importación sus rubros reflejaron en algo las obras de desarrollo en la infraestructura. El eje Arica-La Paz mantuvo

LOS INTERESES MARITIMOS

su vigencia de décadas pasadas. El comercio interior siguió realizándose en un 100% por mar a lo largo de la costa. Las LLCCMM del Perú y Bolivia hacia el Atlántico se mantuvieron, con puntos focales en el estrecho de Magallanes y cabo de Hornos, por el sur, y el istmo de Panamá con transbordo, para su continuación hacia Norteamérica, Europa, Gran Colombia y Brasil.

C. LAS LINEAS NAVIERAS Y EL TRANSPORTE MARITIMO

1. LAS COMPAÑIAS NAVIERAS

Los volúmenes del comercio exterior a que se ha hecho referencia en el párrafo anterior y en los Tomos previos, eran movilizados fundamentalmente por los buques a vapor de las líneas navieras extranjeras, predominando la Pacific Steam Navigation Company, P.S.N.C., inglesa, cuyo vapor *Perú*, de madera, ruedas y 700 T.R., llegó por primera vez al Callao en 1840. Este buque y el *Chile*, llevaban dos pequeños cañones cada uno. Posteriormente, en 1861, la compañía construyó otro *Perú*, de hierro, a ruedas y 1,307 T.R, y que llevaban como dotación mas de 110 marinos de guerra¹⁵.

Cabe mencionar, que fue el 12 de setiembre de 1836, cuando por decreto firmado por Santa Cruz y Pío de Tristán, se le otorga al sr. William Wheelwright, o sus representantes, un privilegio exclusivo, por un período de diez años, para navegar en las costas y puertos peruanos con vapores de propulsión a vapor, u otro sistema mecánico, dispositivo en el cual se estipulaban las condiciones, que el señor Wheelwright acepta el 13 de setiembre de 1836. Poco después, el 6 de noviembre del mismo año, se extiende la aplicación de este decreto a los puertos de Bolivia¹⁶. Similares concesiones promulgaron los gobiernos de Chile y Ecuador. Esa situación cambia en la década de 1870. Hubo, en efecto, otras líneas navieras europeas que empleaban vapores y una chilena. Finalmente, los barcos a vela transportaban también parte del comercio exterior. En este último caso, hubo veleros peruanos que participaron muy limitadamente, a diferencia de lo que sucedía con los vapores, de los que el Perú apenas si tuvo cuatro pequeños.

De los Tomos anteriores se habrá apreciado que el servicio de la P.S.N.C. y otros barcos independientes, materializaban las LLCCMM ya referidas, debiendo quedar muy en claro que si por esas líneas que generan los mercados del comercio exterior no transitan buques, no importa la bandera, ellas carecen de sentido.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Al iniciarse la década de 1870, la flota de 23 vapores de la P.S.N.C. sumaba 23,388 T.R., 18 de los cuales eran a rueda y 5 a hélice. Atendían en la costa occidental de Sudamérica nueve líneas como sigue:

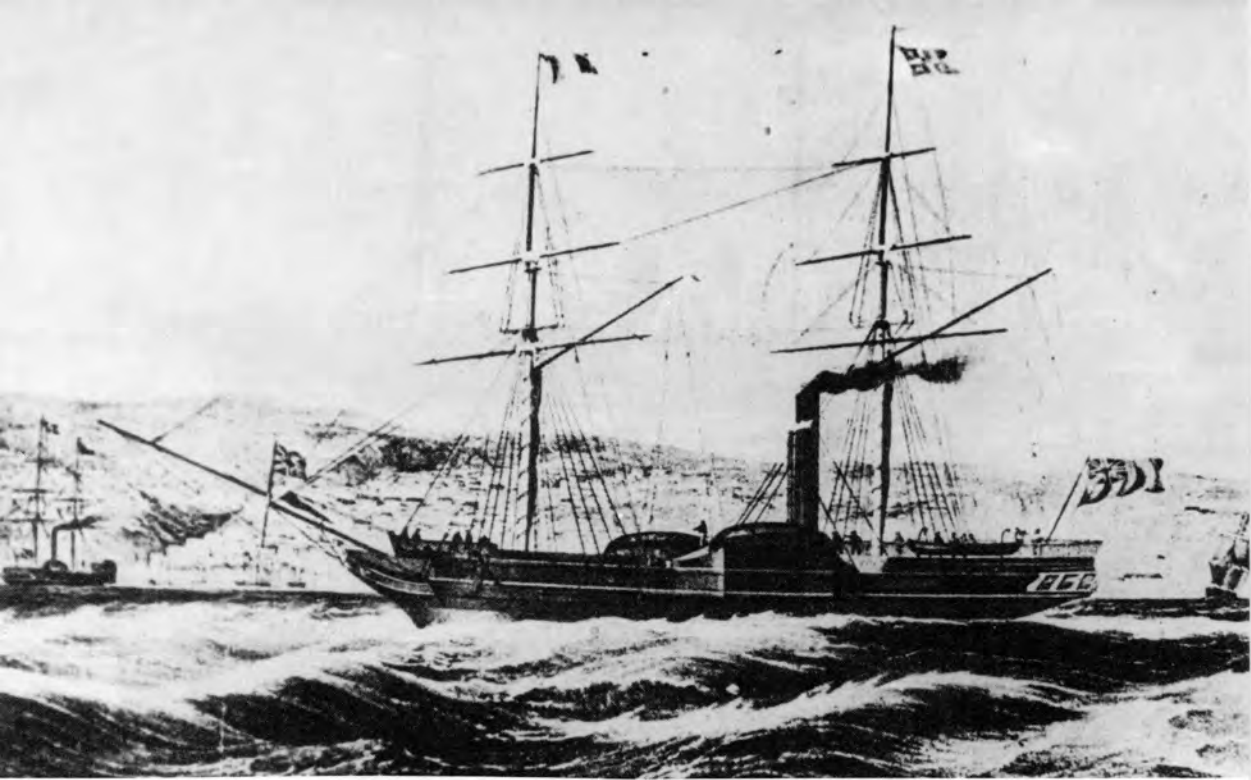
1. *Línea de Mala [correo] Británica*. Panamá (Taboga) a Valparaíso. Servicio cada dos meses para conectar con las llegadas y salidas de los vapores de la Mala Real Inglesa en Colón; los pasajeros eran conducidos desde y hasta Taboga por un vapor auxiliar de la compañía *Morro*. El viaje redondo cubría 5,724 millas.
2. *Línea de Correo Francés*. Panamá (Taboga) a Valparaíso. Servicio mensual, con escala en 22 puertos durante el recorrido. Conectaba en Colón con el vapor de la Cía. General Trasatlantique. El viaje redondo cubría 5,796 millas.
3. *Línea de Panamá y el Callao*. Comprendía Panamá, Guayaquil y Callao. Servicio mensual y escalas en 21 puertos durante la travesía. El viaje redondo era de 3,933 millas.
4. *Línea del Callao y Valparaíso*. Servicio mensual, con escalas en 13 puertos durante el viaje, que cubría 3,052 millas.
5. *Línea del Callao y Guayaquil*. Servicio mensual con escala en 13 puertos durante el viaje. Travesía cubierta, 1,926 millas.
6. *Línea del Callao y San José*. Servicio cada dos meses, con escalas en 10 puertos. Viaje redondo 768 millas.
7. *Línea del Callao, Chinchas y Pisco*. Servicio cada dos semanas, desde el Callao a Cerro Azul, Tambo de Mora, Islas Chincha y Pisco. Viaje redondo 260 millas.
8. *Línea de Chiloé, Valparaíso a Puerto Montt*. Servicio cada dos meses, con escalas en 9 puertos durante el viaje redondo de 1,318 millas.
9. *Línea de Coronel*. Servicio cada dos meses de Valparaíso a Tomé, Talcahuano y Coronel. Viaje redondo 560 millas.

Como se puede apreciar, las líneas 1,2,3,4 y 5 atendían el tráfico internacional del Perú; las 6 y 7 el de cabotaje. Estas líneas llevaban carga, pasajeros, tesoro y correo. Tanto la P.S.N.C. como la Mala Real Inglesa tenían un convenio con la Compañía del Ferrocarril de Panamá para pasajes y fletes, y entre las tres compartían en partes iguales un flete de 2 1/2% *ad-valorem* sobre tesoro entre el Pacífico y Southampton. Ninguna de las seis líneas con Perú conectaba directamente con Europa. Sin embargo, en julio de 1868 se había iniciado una línea directa Liverpool/Valparaíso con escalas en Lisboa, Cabo Verde, Río de Janeiro, Montevideo, Punta Arenas.

Para atender el servicio de correo, la P.S.N.C. recibía los subsidios siguientes:

Chile	\$16,000 anuales por 5 años	Bolivia	\$5,000 anuales por 3 años
Perú	\$14,300 id. 3 "	Ecuador	\$3,600 id. 3 id.
Nueva Granada \$3,600 anuales por 3 años			

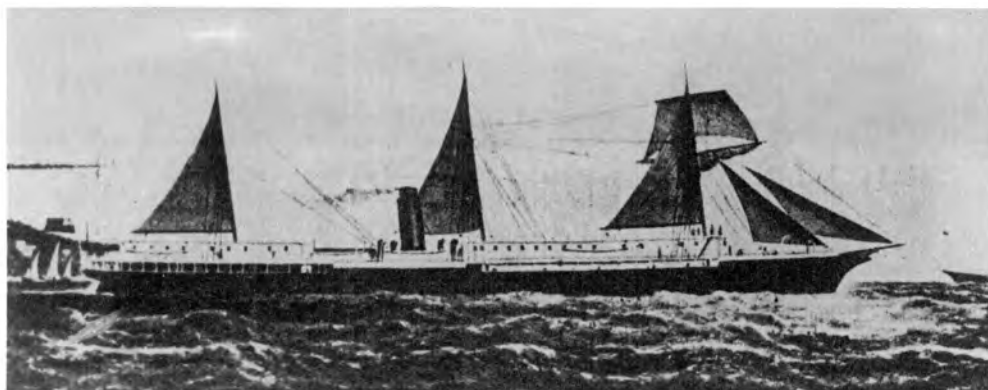
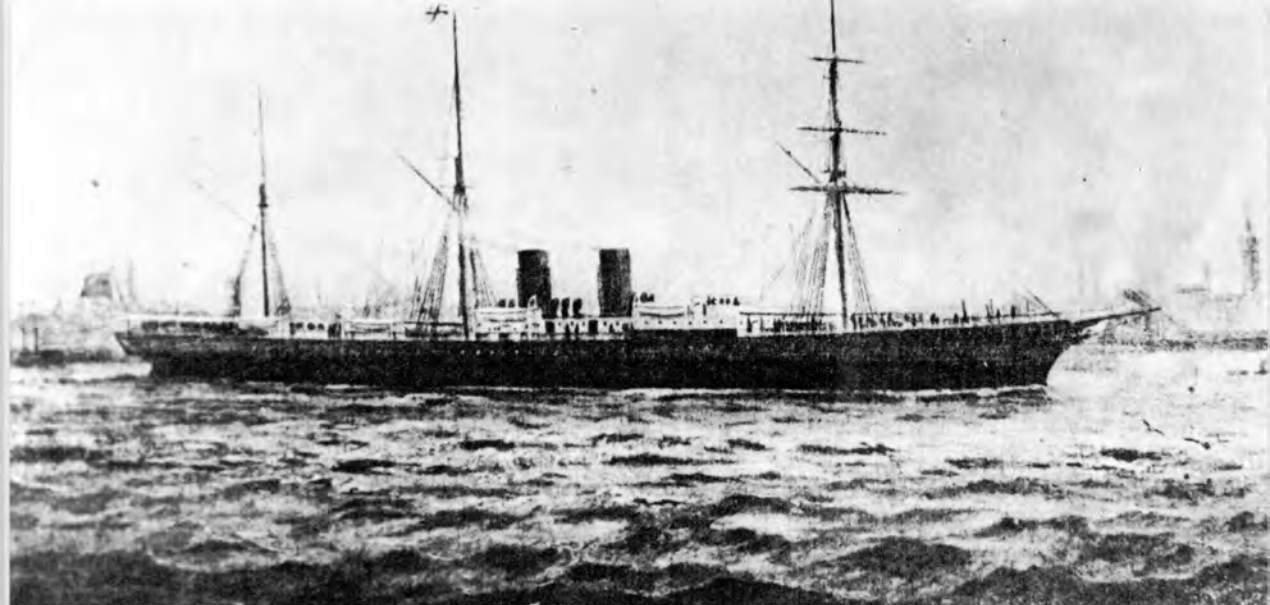
El 17 de agosto de 1870, el cónsul del Perú en Valparaíso, don Eduard Seve, que era el Cónsul general de Bélgica, encargado del consulado del Perú, comunicaba al Ministerio de Relaciones Exteriores, que la P.S.N.C. iniciaría viajes semimensuales entre Europa y el Callao a partir del 20 de



Vapor *Perú*, 690 T.R.B., de madera, 180 HP, a ruedas, de la Pacific Steamship Navigation Company (P.S.N.C.), que iniciara el servicio a vapor en 1840. Llevaba dos pequeños cañones. Fue reemplazado en 1861 por otro del mismo nombre, 1,307 T.R.B., de fierro, a ruedas.

(Reproducida de: *El vapor conquista el Pacífico 1840-1940*.

Historia de la P.S.N.C., por Arthur C. Wardle).



Vapores de la P.S.N.C. en la década de 1870. Arriba, vapor *Santa Rosa* de fierro, 1,817 T.R.B., 175 H.P. a ruedas, construido en 1872. Servicio en el Pacífico. Abajo, vapor *John Elder* de fierro, 4,151 T.R.B., 550 HP, a hélice, construido en 1870. Servicio entre el Pacífico y Atlántico.

(Reproducidas de: *El vapor conquista el Pacífico 1840-1940. Historia de la P.S.N.C.*, por Arthur C. Wardle).

agosto de ese año, con algunos vapores fletados adecuados para dicho tráfico, en tanto se terminaban de construir los vapores *Sarmiento*, *Aconcagua*, *Cuzco*, *Chimborazo*, *Garonne* y *Lusitania*, de 3500 toneladas y 800HP cada uno, para servir la línea del estrecho.

La relación del Cónsul sobre nuevas construcciones era incompleta, pues se habían colocado órdenes por un total de once buques de fierro, de los cuales nueve eran a hélice y dos a ruedas, totalizando 25,019 T.R. a un costo de 630,044£, que era el pedido mas grande hecho por una firma en un solo año. Su costo resultaba 25.18£ por tonelada¹⁷.

El cónsul Seve, expresaba que "la extensión de la línea semimensual de vapores entre la América del Sur y Europa interesa altamente a la República con respecto a sus minas, agricultura, industria, comercio y navegación"¹⁸.

El 5 de octubre de ese mismo año [1870], por el Ministerio de Gobierno y Obras Públicas, se promulga un decreto supremo que aprueba la solicitud presentada por el gerente de la P.S.N.C., don Jorge Petrie, para establecer una línea de vapores entre el Callao y la China o el Japón, con el objeto de conducir inmigrantes de aquellos puntos, pero con sujeción a los términos y condiciones que se especificaban y, por último decía: "Queda estipulado que don Jorge Petrie ni la compañía que representa por este contrato, podrán por cualquier ocurrencia que sobrevenga durante su duración ocurrir a la intervención diplomática, quedando sujeta por cualquiera reclamación a las leyes y tribunales de la República"¹⁹.

Como Petrie no aceptase las condiciones mencionadas el Gobierno promulgó otro con fecha 23 de febrero de 1871, suspendiendo los efectos de la concesión otorgada a la P.S.N.C.²⁰.

Posteriormente, entre junio y octubre de 1876, el Gobierno de Prado volvió a negociar con la P.S.N.C. otro proyecto para el mismo tráfico, pero pagándole una subvención de 160,000 soles anuales durante cinco años, que en Londres se desestimó²¹. Esta decisión era completamente lógica, pues al haberse ampliado la P.S.N.C. de línea costera del Pacífico sudamericano a línea transatlántica, sus perspectivas crecían enormemente, que coincidían con una etapa de crisis de la Compañía del Ferrocarril de Panamá. En consecuencia, la P.S.N.C. trasladó de Taboga al Callao la casi totalidad de sus grandes instalaciones y personal, convirtiendo a este puerto en la sede central de la empresa en la costa sudamericana del Pacífico²².

El Comercio, de junio 14 de 1871, publicaba una nota referente a la creación de una Compañía de Vapores Chileno-Peruana, que habría de traer ventajas positivas para el comercio, el Gobierno y el público. Esta compañía, decía, haría la competencia a la monopólica y abusiva P.S.N.C. Recomendaba al público ocupar de preferencia los cuatro vapores que ya tenía en

servicio, como forma de favorecer sus intereses y los de la compañía, en vista de los menores fletes y pasajes que cobraría. Reseñaba, también, que en ocasión anterior, una compañía peruana fracasó en su intento de establecer una línea y, comentaba que era deber del Gobierno prestar a la compañía sudamericana de vapores, todas las franquicias y protección posibles, haciendo un llamado a los capitalistas peruanos a participar en la nueva compañía, a la que le aseguraba todo éxito. Firmaban *LOS PERUANOS*²³.

Como se puede apreciar, existía un prejuicio respecto al monopolio del tráfico por la P.S.N.C., pero la noticia del capital chileno-peruano para conformar una compañía de navegación, fue algo optimista y prematura, pues aparentemente los capitales peruanos no se involucraron a pesar de la invocación de los firmantes de la noticia.

Por otro lado, *El Comercio*, en su edición del 8 de julio del mismo año²⁴, daba a conocer que por un decreto supremo, promulgado por el Ministerio de Hacienda y Comercio el 16 de junio de 1871 y publicado el 15 de julio en *El Peruano* concedía, a la Compañía Chilena de Vapores, representada por don Alfredo Lyon, el permiso de extender los viajes de sus buques a los puertos peruanos, con goce de todas las franquicias que tenían los buques nacionales y de aquellos privilegios de que gozaban los vapores de la P.S.N.C., ambos de acuerdo a la ley del 31 de diciembre de 1862, pues con ella se facilitaba el establecimiento de todas las empresas que contribuyeran al aumento del comercio interior y exterior de la República, por la facilidad y frecuencia del tráfico²⁵. Entre las disposiciones hay una algo extraña, según la cual la mitad de los buques de la Compañía llevarían bandera nacional y se matricularían como peruanos. Tendrían nombres de glorias peruanas, o de peruanos célebres, o de ríos, lagos, ciudades o montañas, peruanas. Quizás esto se debiera a la participación inicial peruana que se ha mencionado, aunque la realidad es que no se concretó. Sin embargo, el decreto salió en los términos referidos y al final ningún barco de la C.S.A.V. satisfizo dicha exigencia, obviamente.

Por otro lado, en la condición 1ª se establecía que la citada Compañía Chilena de Vapores, se denominaría en lo sucesivo Compañía Sudamericana de Vapores, nombre que subsiste a la fecha. Otra de las condiciones era que no podía cobrar pasajes y fletes mayores que los que cobraba en ese momento la P.S.N.C. Igualmente, que los pasajes y fletes del Gobierno se pagarían en soles "sin premio ni exceso por el cambio", efectuándose el pago trimestral o semestralmente.

El Comercio, en su edición del 21 de diciembre de 1871, consigna que la C.S.A.V. venía operando con gran éxito hasta Arica, pero como el número de vapores era insuficiente para extender el tráfico, tenía varios de ellos

en construcción en Europa, que entrarían en servicio en 1872. Este éxito, decía, había motivado que otra compañía inglesa, la Estrella Blanca (White Star Line) que cubría el tráfico Estados Unidos-Inglaterra, entrara en conversaciones con la C.S.A.V. para establecer un servicio Valparaíso-Inglaterra, con vapores de casi 6,000 tons. desconocidos por estas costas²⁶.

Y nuevamente, en enero 13 de 1872, *El Comercio* decía que, con los cuatro vapores de 2,500 tons. cada uno en construcción en Inglaterra, el servicio de la C.S.A.V. se extendería hasta el Callao. Comentaba, también, que los accionistas peruanos residentes en Lima y otros puntos, estaban invitados a la Junta General que tendría lugar el 1º de marzo en Valparaíso. Concluía expresando que siendo una empresa "en que aparece nuestra nacionalidad y nuestros intereses estrechados con los de nuestras repúblicas hermanas en el Pacífico", contribuirá a un activo desarrollo y con ventajas para nuestro comercio, industria y relaciones²⁷.

De la nota anterior se aprecia que la C.S.A.V., aparentemente, tuvo accionistas peruanos, cuyo nombres, número y participación accionaria no se ha podido determinar.

Esta empresa se fusiona en octubre de 1872, con otra chilena, la Compañía Nacional de Vapores, bajo el nombre de Compañía Sudamericana de Vapores. Ante una solicitud del representante don Enrique Marriot, el gobierno promulga por decreto del 23 de octubre de 1872, las condiciones y franquicias, entre las cuales están que "los vapores de la expresada compañía podrán entrar libremente en todos los puertos de la República, mayores, menores, y en las caletas habilitadas y salir de las mismas a cualquier hora del día o de la noche, según lo requiera el orden en que se establezca el itinerario de sus viajes y disfrutarán además de todas las franquicias acordadas a los vapores de las líneas que están establecidas y a los buques nacionales y en adición se les exonera de los derechos de puerto y tonelaje"²⁸.

El Comercio, en su edición de enero 16 de 1872, volvía a publicar una interesante nota sobre el auge del tráfico marítimo en la costa oeste de sudamérica, en la que, además, anunciaba que una línea francesa establecería una línea de vapores entre Valparaíso y Panamá, esperándose para febrero la llegada al Callao del *Ville de Bordeaux*. La P.S.N.C. por su parte, haría viajes semanales entre Callao y Liverpool, teniendo en construcción en ese momento catorce nuevos vapores para el tráfico en esta costa sudamericana. Todo esto revelaba una prosperidad en el comercio²⁹.

El servicio semanal desde Liverpool al Callao, fue inaugurado por el vapor *Sorata* con escalas en Burdeos, puertos españoles, Lisboa, Río de Janeiro, Montevideo y Punta Arenas. En doce meses los vapores de la P.S.N.C. en servicio directo navegaron más de 1'000,000 de millas en 45

viajes redondos, actitud que despertaría el interés de otras compañías, como se ve en este párrafo³⁰. Sin embargo, conviene acotar que durante 1873, a pesar de la prominente posición alcanzada, las utilidades de la compañía empezaron a disminuir. Un factor que contribuyó a ello fue la política de fletar naves, no sólo para atender compromisos, sino para anular la competencia, hasta el extremo de llegar al monopolio. Sea como fuere, todo ello llevó a reducir costos de explotación dejando a la compañía, en 1874, con once vapores en exceso, motivando algunas reorganizaciones en la dirección de la empresa, así como la venta en ese año, de algunos buques, y dedicar otros como pontones, como fueron el *Talca* y *Peruano*³¹.

En enero 25 de 1872, aparece en *El Comercio*, otra noticia referente al aumento del número de vapores de la P.S.N.C.: Decía así:

“En Liverpool se está construyendo dos más que se llamarán *Rímac* y *Colombia*, y que a fines deben haber sido botados al agua el *Cusco* y el *Eten*, los cuales llegarán a este puerto en febrero próximo. Contando con estos dos nuevos vapores la Compañía del Pacífico tiene actualmente en el agua 36 y 16 en construcción; si el viento de la prosperidad continúa soplando es muy probable que antes de mucho deje de ser la segunda compañía de vapores en el mundo para pasar a ser la primera”³².

Un coloso no cabe duda.

Además, comenta James, que el Perú gastaba anualmente tres millones de dólares en importar 200,000 toneladas de carbón que se traían desde miles de millas, y que un funcionario peruano había comentado en una oportunidad al Ministro de Estados Unidos en Lima, que la P.S.N.C. “ejercía gran influencia en el Gobierno peruano por la obligación de vender o retener el carbón para la Armada”³³.

El 16 de febrero de 1872, ante la solicitud que presenta don Fernando Schmidt, gerente de la Compañía Transatlántica de Vapores, francesa, para extender su tráfico a las costas del Pacífico, bajo los mismos goces y privilegios establecidos en la ley de 31 de diciembre de 1868, promotora para el establecimiento de compañías navieras nacionales en razón de los beneficios que reportarían al comercio nacional, el Gobierno promulga un decreto supremo que concede el permiso solicitado para dicho tráfico, con sujeción a condiciones muy similares a aquellas que se habían especificado para la P.S.N.C. y C.S.A.V. Una de las condiciones a que quedaba sujeta esta Compañía era que no podría cobrar fletes ni pasajes mayores que los ya fijados por la P.S.N.C., y en todo caso para aumentarlos necesitaba autorización del Gobierno. Además, se especificaba la condición de que el Gobierno pagaría los fletes y pasajes trimestral o semestralmente, “en soles y sin premio ni exceso de cambio”. Otra de las condiciones señalaba que podía usar para sus operaciones, el muelle de trigo en tanto durase la construcción del muelle y dársena³⁴. Para el servicio entre Valparaíso y

LOS INTERESES MARITIMOS

Panamá, en 1873, tendría tres buques de 3,000 toneladas cada uno³⁵. La competencia francesa fue retirada durante 1873, aunque esta circunstancia fue neutralizada, hasta cierto punto, por la inauguración de los servicios de la C.S.A.V.³⁶. En 1872, el Gobierno concedió autorización similar a la White Star Line, inglesa³⁷, para el servicio entre Liverpool y Callao, con su primer buque *Republic*. Según Wardle, sus dueños no lograron establecerse en forma permanente en la costa occidental³⁸.

En marzo de 1872, la P.S.N.C., en un aviso de itinerario, anunciaba la llegada de los nuevos vapores *Santiago* y *Trujillo* para la ruta Callao, Guayaquil y Panamá. Eran de ruedas, mucho andar y de gran comodidad para pasajeros³⁹.

En otro aviso de itinerarios, firmado por el Agente General don F. Schmidt de la Compañía Transatlántica de vapores, *Paquete* correo francés, publicado en agosto 9 de 1872 en *El Comercio*, se hacía de conocimiento del público el servicio con nuevos y magníficos vapores entre Callao y Panamá, desde donde conectarían con su línea Colón (Aspinwall) y San Nazario (Francia): *Ville de Bordeaux*, *Ville de Brest* y *Ville de St. Nazaire*, todos de 2,500 toneladas y 600HP. En el Pacífico el servicio sería entre Valparaíso y Panamá⁴⁰.

El Comercio del 4 de setiembre de 1872, daba a conocer, por una carta del señor Gubbins a nombre de los señores Norman Evans y J. Roussell, que el directorio en Inglaterra, de la compañía White Star Line (La Estrella Blanca), había acordado establecer definitivamente una línea de vapores en el Pacífico, y que el 5 de octubre zarparía de Liverpool el primer vapor *Republic*. Gubbins había sido nombrado Agente en el Perú, y esperaba contar con el apoyo de todos para llevar adelante una empresa cuyo propio interés era consultar la comodidad del público y el provecho general⁴¹.

Todo indica que la tarifa de pasajes y fletes de la P.S.N.C. era como una suerte de patrón, pues la nueva compañía francesa ni la C.S.A.V. podían cobrar tarifas de pasajes y fletes mayores que los de la inglesa, sin previo permiso del Gobierno. Sin embargo, exceptuaba a los vapores del pago del derecho de puerto y tonelaje⁴².

En marzo 3 de 1872, por el Ministerio de Hacienda y Comercio, se promulgó un decreto supremo declarando que según el contrato del 12 de julio de 1868 suscrito con la P.S.N.C., esta compañía tendría la preferencia en el transporte de los empleados, tropa y artículos de propiedad del Estado, hasta el 12 de julio de 1872, fecha término del contrato a partir de la cual el Estado quedaría en libertad de escoger entre los buques de las compañías que considerase más conveniente, cuando no ocupase los de la nación⁴³.

Sin embargo, el 16 de setiembre del mismo año, el Gobierno promulgó, por el Ministerio de Guerra y Marina, un decreto supremo aceptando la

propuesta de J. Petrie para continuar ese servicio en las mismas condiciones que habían regido hasta el 15 de julio, fijando en dos años la duración del contrato, a partir de la fecha de la escritura pública, haciendo extensiva la rebaja del 25% a los precios consignados en una tarifa adicional adjunta, que pasaría a formar parte de la cláusula 10^a del contrato⁴⁴, que no se ha ubicado.

En noviembre de 1872, ante la solicitud que presentara la Sociedad Enrique Moss y Compañía, representante de la Compañía Alemana de Navegación por vapor Kosmos, el Gobierno promulgó, por el Ministerio de Hacienda y Comercio, el 19 de ese mes, la aprobación de la referida solicitud, para que extienda su línea de vapores por toda la costa del Perú, habida cuenta que el Gobierno se hallaba en la necesidad de fomentar la competencia de la industria para obtener por este medio, en favor del público y del comercio, las ventajas que ofrecía, abaratándose los precios de conducción y aumentando el tráfico. La concesión se otorgaba como antes, según términos y condiciones comunes. Una estipulación universal, para todas las compañías extranjeras, era que el Gobierno pagaba sus cuentas en soles y no en moneda extranjera⁴⁵. En ese año, la compañía inició sus operaciones con el vapor *Karnac*.

Al terminar 1872, cuatro compañías europeas y una chilena, competían por el transporte del comercio exterior y cabotaje. Ninguna nacional.

En marzo 28 de 1873, por el Ministerio de Hacienda y Comercio, se promulgó otro decreto supremo autorizando a Dorca, Ayulo y Ca., representante de la Compañía Francesa de Vapores Germain Hermanos, a establecer una línea de vapores por toda la costa del Perú, en términos y condiciones similares a las anteriores⁴⁶.

En 1873, don Antonio Rizo Patrón, presentó una solicitud para establecer un servicio de carga y descarga de buques, sobre la cual el Ministro de Guerra y Marina pidió el 4 de febrero de ese año, un informe al Comandante General de Marina, quien se pronunció como sigue:

“Llamada esta Comandancia General a emitir su informe en la solicitud que al Supremo Gobierno ha presentado el señor don Antonio Rizo Patrón, a nombre de don Francisco Rizo Patrón, en la que pide el privilegio para el establecimiento de un ferrocarril marítimo en todos los puertos de la República, cumple con decir: que siendo el medio propuesto por el ocurrente, para la carga y descarga de buques, conocido hace tiempo en los Estados Unidos de América, bajo el nombre de *Ferry Boats*, no es nuevo, sino cuando mas, modificado para mejorar una industria y por consiguiente al tenor del inciso 3^o, artículo 3^o de la ley de 28 de enero de 1869, no debe considerarse como invención o descubrimiento, únicos casos en que es justo el privilegio. Pero reconocida la utilidad que al comercio reportaría la plantificación del ferrocarril marítimo, conducente a facilitar la carga y descarga de buques y tráfico de pasajeros, sería conveniente se pusiese en practica el sistema propuesto por cuenta y riesgo de

LOS INTERESES MARITIMOS

los interesados, facilitándosele todos los medios que esa industria requiera para que de un modo libre pueda ejercitarse en los puertos de la república⁴⁷.

Parece, pues, a tenor de lo transcrito, que el ferrocarril marítimo o ferry-boat, no era un procedimiento para cargar o descargar la nave, sino mas bien para movilizar las mercaderías y pasajeros entre el buque y tierra. Obviamente, en el Callao, no tenía futuro pues estaba en plena construcción el muelle y dársena, y es dudoso que hubiera tenido en otros puertos. La idea terminó allí.

En los volúmenes 1 y 3 de este Tomo al tratar de la revolución de Piérola en 1874, se comenta que el 16 de noviembre, cuando el Presidente Pardo viajó al sur con tropas, lo hace en el vapor *Panamá* de la P.S.N.C., en concordancia con los términos y condiciones de la respectiva concesión para operar en la costa peruana. El transporte, sin embargo, no fue gratis, sino que se pactó el flete siguiente: del Callao a Arica 12,000 soles; si el vapor demoraba mas del tiempo necesario para el desembarque de las tropas, el Gobierno abonaría 1,500 soles diarios; si la tropa que había marchado, o una parte de ella, regresaba al Callao u otro puerto, el Gobierno abonaría a la compañía 90 centavos diarios por cada individuo de tropa y 2 soles por cada oficial u otro pasajero de 1ª clase, por el tiempo que permaneciera a bordo⁴⁸. La carencia de una flota nacional, somete a la seguridad nacional a la bandera extranjera.

Se acaba de ver como, en la década de 1870, se concedieron autorizaciones a diversas líneas navieras extranjeras, rompiendo así, el Gobierno, el monopolio que la P.S.N.C. había venido ejerciendo desde 1840. Como en todos los monopolios, siempre hay algo que no conviene al interés público.

En efecto, en *El Comercio* del lunes 1º de agosto de 1870, edición de la tarde, apareció un comunicado suscrito a bordo del vapor *Perú*, de la P.S.N.C., el 31 de julio, por quince pasajeros, que recurrían a este procedimiento pues en los buques de esta compañía no había un libro en el que los pasajeros pudieran dejar apuntadas las faltas que anotasen en el servicio del buque, y esperaban que mediante tal comunicado, el aviso llegase a quienes debían darle oportuno remedio.

“El descuido y desarreglo de todo el buque que sería muy largo enumerar, decían los firmantes, han hecho de nuestra permanencia a bordo un motivo constante de molestias y desagradados que pagamos a 25 soles diarios poco más o menos”. Posteriormente, en marzo de 1872, otros pasajeros que hicieran el viaje Callao-Paita-Callao en un vapor relativamente nuevo de la P.S.N.C. *Bogotá*, también se quejaron del servicio y trato. El asunto era, entonces, calidad del servicio⁴⁹.

Pero no sólo los pasajeros particulares se quejaban de los abusos en que incurrían los buques de la P.S.N.C., sino también las autoridades. Así,

en 1872 el Administrador de la Aduana de Huanchaco informaba como sigue:

“Sr. Director. Sobre los repetidos abusos de la P.S.N.C. de que desde hace tiempo se vienen quejando los Admores. de Aduana, tiene que agregarse el que da origen a las quejas del Banco de Trujillo trasmitidas por el señor Prefecto de la Libertad por no haberse entregado por los jefes de los vapores *Quito* y *Talca* la suma de 75,000 soles que ambos buques conducían para el mencionado Banco, y por haberse exigido a este el falso flete del dinero que no le fue entregado y del que de ninguna manera es responsable el mencionado banco.- *JUAN MARQUEZ*”⁵⁰.

Por otro, lado, la P.S.N.C. tampoco era muy cumplidora de los reglamentos del Gobierno sobre determinadas cargas, y en ese sentido el Gobierno se vio obligado a imponerle en abril de 1877 una multa, de 13,811 soles por haber exportado ilegalmente moneda sellada de los puertos de la República a Valparaíso⁵¹.

Ya en noviembre de 1871, por el Ministerio de Hacienda se había promulgado una resolución con el tenor siguiente:

“Lima, noviembre 16 de 1871

Siendo frecuentes las faltas que se cometen por la P.S.N.C en la descarga de mercaderías que conducen con destino a los puertos de la República: se declara por regla general que en lo sucesivo toda vez que los vapores no entreguen íntegramente la carga que conducen en cada viaje con destino a determinado puerto de la República, se reporte este hecho comprendido en los artículos 68,70 y 71 del Reglamento de Comercio y afecte la responsabilidad de la P.S.N.C a las disposiciones en ellas contenidas sin perjuicio de las reclamaciones que los dueños de las mercaderías puedan interponer contra ella por daños recibidos. *MASIAS*”⁵².

Pero ante el reclamo de Petrie, a los 45 días, se emite otra resolución por la que se declara que, con el fin de no retardar el viaje de los vapores en los casos de braveza o falta de elementos de descarga en un puerto, la compañía quedaba obligada a entregar la carga en el mismo puerto, en el plazo máximo de un mes⁵³.

También *El Nacional*, publicaba quejas de los usuarios de la P.S.N.C. Así, en su edición del jueves 2 de enero de 1873, presentaba una comunicación de un comerciante Mariano Gómez, denunciando que en algunos vapores de la P.S.N.C. no se exhibía la tarifa de fletes, que al momento de abonarlos resultaban aumentados en un 80% y que esto le había sucedido tanto en puertos del Perú como del Ecuador.

En enero de 1874 *El Comercio* comentaba que la P.S.N.C. continuaba aumentando la espléndida y ya bastante numerosa flota que tenía el servicio sudamericano, y eso lo decía en vista de lo que había aparecido recientemente en un diario chileno:

“Sabemos que los nuevos y magníficos vapores *Nueva Granada* y *Bolivia* pertenecientes a la Compañía de Navegación en el Pacífico llegarán a Valparaíso a principios del mes entrante, habiendo ya salido ambos de Liverpool. Estos vapores

LOS INTERESES MARITIMOS

son superiores en su andar y comodidades a los demás que navegan en estos mares. A su llegada la Compañía establecerá con ellos, el *Lima* y el *Santa Rosa* una nueva línea entre este puerto y el Callao, aumentando [la] comunicación por sus vapores entre los puertos referidos a tres veces por semana⁵⁴.

Tres días más tarde, *El Comercio* volvía a ocuparse de la P.S.N.C., y al respecto decía, que si bien la compañía había contribuido al comercio de las caletas más pequeñas entre Panamá y Magallanes, ahora estudiaba prolongar el servicio hasta San Francisco de California, Estado con el cual se comercia desde antiguo pero sin alcanzar magnitud significativa. Una línea hasta allá, no sólo reforzaría el comercio en los extremos, sino también en los puertos intermedios de Centroamérica. Concluía expresando que:

“Nuestros exportadores de azúcar y algodón, los introductores del café de Centro América y de productos de California y principalmente los agricultores que con facilidad podrán conseguir en San Francisco los coolíes que el Gobernador de Macao no permitirá contratar dentro de poco en esa isla, son los que deben estar más directamente interesados en que el proyecto se realice, son también los que más pueden contribuir a su realización. Por nuestra parte hacemos votos por que la nueva línea se establezca cuanto antes y felicitamos al Sr. Petrie por el interés que manifiesta en ella⁵⁵.

En marzo 1874, *El Comercio* daba a conocer que en días pasados había anunciado la llegada de un nuevo y hermosísimo vapor de la P.S.N.C. con el nombre glorioso de *Ayacucho*, al mando del conocido y popular capitán don Francisco Newman⁵⁶.

La Patria, en su edición del 14 de febrero de 1874, se refería a la actitud crítica del gerente de la P.S.N.C. respecto de la C.S.A.V., que había anunciado viajes hasta Pimentel, llegando a comentar que invertir en negocios navieros era bueno sólo para los europeos y no para los sudamericanos.

El Comercio, en marzo 28 del mismo año, daba a conocer un interesante artículo referido a la competencia entre la P.S.N.C y la C.S.A.V. del que se extracta lo que sigue:

“Las observaciones hechas en algunos artículos de periódicos sobre las rebajas que la Compañía Chilena hace en los pasajes y fletes nos han sugerido algunas reflexiones que creemos de bastante importancia para darles igual publicidad. Que la Compañía Chilena tanto como la Inglesa hacen notables rebajas es un hecho notorio, pero ¿pueden ambas compañías seguir haciendo semejantes rebajas sin comprometer gravemente sus intereses y aún quizás su existencia misma? ¿No es de parte de la compañía chilena un espíritu de hostilidad manifiesta contra la inglesa el que les impulsa a hacer rebajas tales que a ella misma forzosamente tienen que ocasionarle pérdida? A pesar de ciertas pomposas demostraciones hechas por la compañía chilena, sus acciones han sufrido una depreciación de un 55%, lo que para los directamente interesados en ella debe ser bien desconsolador⁵⁷.

En *El Comercio* del 17 de marzo, salió la transcripción de un artículo publicado en *El Mercurio* de Valparaíso el 3 de marzo de ese año, rebatiendo

do un artículo publicado en la prensa limeña por un tal X y Z, y otro por la P.S.N.C. Ambos artículos estaban dirigidos contra el competidor C.S.A.V., así es que el escrito estuvo orientado a rebatir los argumentos esgrimidos por los ingleses. Indudablemente, la C.S.A.V. había logrado romper el monopolio que por años ejerciera la P.S.N.C.⁵⁸

Otra noticia que apareciera el 7 de abril de 1874, daba cuenta del nuevo itinerario de la C.S.A.V. como sigue:

Para Valparaíso, salida todos los miércoles;

Para Pisco e intermedios, salidas todos los martes;

Para el norte hasta Pimentel e intermedios, salidas todos los sábados⁵⁹.

En *El Comercio* del 11 de abril de 1874, se consignó una noticia según la cual el señor Petrie regresaba a Inglaterra después de haber establecido y regularizado el tráfico marítimo en la costa del Perú. Le acompaña la simpatía, decía la nota, de todos. También transcribía la elogiosa y amistosa carta de despedida que le dirigiera el Presidente Pardo.

En efecto, en *El Comercio* del 8 de abril de este año se daba a conocer que en el vapor que saliera para el sur, viajaba a Chile don Jorge Petrie, Agente General de la P.S.N.C. Todo indicaba que se iba a Inglaterra⁶⁰. La compañía lo incorporó como Gerente en Liverpool, siendo reemplazado en Callao por Noel West. En 1875/1876 Petrie fue nombrado Director, pero al poco tiempo regresó a la costa occidental⁶¹.

En la edición de *El Comercio* del 22 de mayo de 1874, corre inserto un comentario muy interesante, pues tendría que ver cinco años más tarde con la guerra en el mar, aunque en este momento sólo se pensara en el comercio. Decía así:

“Chile y Perú

Los periódicos de la vecina república de Chile nos traen noticias de alguna importancia, por cuanto directamente se relacionan con nuestro comercio. El Gobierno de Chile acaba de celebrar un contrato con la Compañía Sudamericana de Vapores, cuyos efectos pueden ser trascendentales, no solo para las diferentes compañías que trafican en la costa, sino también, y mas todavía, para el comercio y toda la nación peruana.

En efecto, la Compañía Sudamericana, en competencia con Inglaterra, pretendía granjearse el favor del público, ha entrado de repente en un campo nuevo, y se presenta ya bajo una faz muy distinta. Ha obtenido del Gobierno chileno una subvención mediante condiciones muy onerosas y lo que es aún mas, sacrificando por completo su dignidad e independencia.

No teniendo ningún interés en la rivalidad que pudiera existir entre la Compañía inglesa y chilena prescindimos de entrar en el estudio de las ventajas y desventajas que para una u otra pudieran resultar del contrato que hemos mencionado, pareciéndonos sin embargo, que la agraciada se encuentra poco mas o menos en la posición de un inglés a quien un amigo obsequia un enorme elefante blanco, pues

LOS INTERESES MARITIMOS

el regalo no servía ni para uso ni para ornato, sin tener en cuenta los crecídísimos gastos que ocasionaban su mantención.

Para que una empresa mercantil pueda aspirar legítimamente al favor del público, es indispensable que sus operaciones se hallen completamente fuera de la esfera política, tanto mas cuanto que su objeto es estrechar los vínculos que unen a naciones amigas mediante el mayor desarrollo de su comercio internacional.

La paz y la guerra son dos extremos tan opuestos que se excluyen por completo; y sin embargo, el anómalo contrato de que hablamos ha querido hermanarlos.

¿Quien querrá entrar en relaciones mercantiles con viajeros que vienen en buques de guerra, cuyos pasajeros en un próximo viaje pueden ser un regimiento de soldados y su carga un parque de artillería bien abastecido de pertrechos de guerra? Esto es sin embargo lo que sucede con la Compañía Sudamericana, pues por su contrato con el Gobierno de Chile se ha comprometido a convertir sus vapores en transportes y a ponerlos bajo el mando de oficiales de la Armada de Chile, sean cuales fueran sus obligaciones o compromisos con el público, tanto de su propio país como de las naciones vecinas, contra las cuales vendrían eventualmente a servir naves que debieron ser sólo mensajeras de paz y progreso.

Semejantes estipulaciones pueden sólo tener el efecto de hacer más simpática a la Compañía inglesa que con infatigable tesón sirve a los intereses del comercio de todos los países sudamericanos con la regularidad que es característica de su nación⁶².

No se ha podido verificar el comentario respecto al mando de los buques de la C.S.A.V. por oficiales de la Armada de Chile, pero dada la preparación de este país para una guerra, nada tendría de extraño que ello formase parte del plan para recolectar información de primera mano sobre las condiciones de los puertos y caletas peruanas, mas otros datos.

El Comercio, en su edición del 6 de octubre de 1874, anunciaba una noticia realmente importante. En efecto, se decía que estaba por llegar a nuestras aguas, un nuevo vapor mercante, el más grande que se conociera después del *Great Eastern*, el *Liguria*, construido por la P.S.N.C. en los astilleros de Glasgow, y que había salido de Inglaterra el 9 de setiembre, para reemplazar al *Puno*. Este nuevo vapor estaría dedicado exclusivamente al tráfico entre el Callao y Liverpool por la vía de Magallanes, en el que la Compañía tenía ya en servicio naves de dimensiones colosales. En realidad, esta noticia no era cierta, pues la P.S.N.C. no ordenó su construcción, sino la del *Liberia*, gemelo efectivamente del *Iberia*, y las características que se van a consignar no son las del periódico, sino las que ofrece Wardle.

El buque, construido por los señores John Elder y Cía. de Glasgow tenía las características siguientes:

Eslora 433.5 pies, manga 45 pies, puntal 35.1 pies; tonelaje 4,671 toneladas; cuatro calderas cilíndricas y máquinas invertidas de tres cilindros, con 750HP nominales y 4,000 IHP, velocidad 13 nudos. Sirvió a la compañía

durante 30 años en las rutas del Pacífico y de Australia. Su construcción respondía a un plan de construcciones durante 1871, de 13 naves con un total de 39,780 T.R. y 1'174,100£, a un costo de 29.11£ por tonelada, mayor que el se consignara antes. Dentro de ese plan estuvieron el *Britannic*, el *Iberia* y el *Liberia*, el segundo buque de mayor tamaño en el mundo. Con estas construcciones la P.S.N.C. se convirtió en la naviera más grande del planeta⁶³.

A 1873, según Wardle, la P.S.N.C. tenía en total 50 vapores con 107,923 T.R., que en 1874 llegaron a 57 con 127,700 equivalentes, según Wardle al de toda la Marina de Guerra de los Estados Unidos de esa época. Tal tamaño, explicaría en parte, porque en el Perú no se pudieran levantar los capitales para formar una compañía que le hiciera competencia, por lo menos en cabotaje.

En otra parte de su obra, Wardle consigna compras y ventas de vapores, y siniestros, como la pérdida en 1877 del *Atacama*, *Iquique* y *Eten*. Entre las compras estuvieron los del *Lontué* y *Amazonas* de la C.S.A.V.

Después, en 1877, la compañía vendió al Gobierno de Chile el *Paita* y el *Chile*. El *Bogotá*, *Callao*, *Pacífico*, *Panamá* y *Perú* fueron convertidos en pontones. *Boliviay Talca*, los más viejos, llevados mar afuera y hundidos.

El *Casma*, construido en 1878, fue el primero de acero, y el *Serena* construido en 1881 el primero con dos hélices. En 1881, la Compañía se había reducido a 41 vapores con 91,217 T.R.

Tal fue, pues, el inventario de las compañías navieras con barcos a vapor, que sirvieron el comercio exterior e interior en la década de 1870. Ellas fueron:

- Extranjeras

P.S.N.C. y White Star Line, inglesas; C.S.A.V, chilena; Kosmos, alemana; Compañía Transatlántica y Línea Germain, francesas.

- Nacionales: Ninguna

Aparte de estas líneas de buques a vapor, la firma W.R. Grace estableció, entre 1873/1875, un servicio de veleros entre Nueva York/Callao/San Francisco, vía Cabo de Hornos, con sus buques *W.R. Grace* y *M.P. Grace*. La travesía duraba cien días⁶⁴.

Por todo lo tratado en este párrafo de transporte marítimo, está claro que si por las LLCCMM no se desplazan buques, de la bandera que sea, ellas no tienen significación alguna. Por otro lado, la década de 1870 se caracterizó, a raíz de los permisos a compañías navieras extranjeras, por la ruptura del monopolio del transporte que ostentaba la P.S.N.C., no por exclusividad de la concesión, sino por falta de capacidad e interés de otras compañías. La competencia dura, que recurrió a todos los medios era, supuestamente, en beneficio del comercio e industria nacional. Sin embargo,



W.R. GRACE

Fundador de la Casa Grace. (Reproducida
de: *W.R.C. Grace & Co. The Formative Years
1850-1930*, por Lawrence A. Clayton).

la P.S.N.C. no aceptaba la competencia de la C.S.A.V., o de cualquier compañía nacional que gozase de algún privilegio del Estado, que por otra parte, iría en contra de la libertad de comercio e industria.

Las intenciones del capital nacional para establecer líneas de vapores, no se materializaron, por diversas causas. Ello, por supuesto, significó una dependencia del comercio, industria y defensa nacional, de la bandera extranjera, que significaba una contribución negativa a la balanza de pagos por fletes y pasajes. Este asunto de la competencia entre compañías navieras extranjeras, en el transporte del comercio de países con economías débiles, merece especial cita, pues para eliminarla y no causarse perjuicios entre ellas, establecieron más tarde las denominadas Conferencias, en las que se reparten las cargas y los fletes y, es tal su poder, que la mayoría de las veces dentro del marco liberal, ellas no le dan cabida a las compañías nacionales en la mayoría de las veces, que terminan por desaparecer. Si bien no constituyen un monopolio son, en cambio, un oligopolio internacional, que puede resultar perjudicial para la seguridad nacional.

2. LA MARINA MERCANTE NACIONAL

Como se acaba de ver, prácticamente la flota nacional estaba constituida sólo por barcos a vela, excepto cuatro pequeños vapores, sin conformar compañía alguna, y tripulada con gente de mar peruana y extranjera.

2.1. SOBRE EL PERSONAL

El Comercio, en su edición del 28 de enero de 1871, consignaba una noticia referente a los Pilotos, habida cuenta de que se había promulgado una resolución según la cual, en lo sucesivo las personas que solicitasen título de Pilotos de Altura, serían examinados en castellano, cuyo conocimiento del idioma se consideraría indispensable para pertenecer a la Marina Nacional y se obligaba a que en aquellos buques que la componían, 1/3 por lo menos de sus tripulantes fuesen peruanos.

El capitán de puerto del Callao, decía la nota, al recibir la transcripción de la resolución referida, había informado a la Comandancia General de Marina, de que el cumplimiento en lo concerniente al tercio de tripulación, podría tener graves inconvenientes, pues con la escasez de gente de mar que había en el país, sería difícil conseguir que todos los buques nacionales, cuyo número aumentaba diariamente, navegasen con 1/3 de su tripulación compuesta por peruanos⁶⁵. ¿Que decía la resolución sobre el idioma castellano?

LOS INTERESES MARITIMOS

"Ministerio de Guerra y Marina

Lima, enero 10, 1871

Vista la precedente consulta del Director de la Escuela Naval y teniendo en consideración que los Pilotos de Altura que se matriculan en la República deben conocer el idioma del país, pues de otro modo no pueden hacerse entender de las tripulaciones que están a sus órdenes; y atendiendo a que el poco estudio de los miembros que componen la Junta de Exámenes en las lenguas extranjeras puede causar consecuencias de la mayor gravedad; SE RESUELVE: Que en adelante los exámenes de todo Piloto deben hacerse en castellano en cuyo idioma han de ser entendidos lo bastante para que las respuestas den garantías de sus conocimientos profesionales; y por cuanto es necesario impulsar y proteger la Marina Mercante, díctese las órdenes precisas, a fin de que apliquen con la mayor puntualidad los reglamentos vigentes para que se embarquen en los buques que navegan con bandera nacional y marineros peruanos.

Regístrese y Comuníquese. Rúbrica de S.E.- BALTA".

En marzo de 1871, por el Ministerio de Guerra y Marina, se promulgó una resolución absolviendo la consulta elevada por la Comandancia General de Marina, en el sentido de que todos los Pilotos embarcados en los buques nacionales, con el carácter de Primeros, deberían estar provistos del título de suficiencia respectivo, que se exigía para navegar, reemplazando a los capitanes en los viajes de altura en casos de accidentes, garantizando así la seguridad de las naves y sus tripulantes⁶⁶.

El 14 de junio de 1872, por el Ministerio de Guerra y Marina, se promulgó un decreto supremo reglamentario del servicio en la Marina Mercante Nacional, especificando, en ocho capítulos los conocimientos especiales que, respectivamente, correspondían a los Capitanes, Pilotos y Prácticos en los viajes de travesía y cabotaje, dejando así garantizados los individuos e intereses embarcados en los buques que componían dicha marina⁶⁷.

En enero de 1873, por el Ministerio de Guerra y Marina, se promulgó una resolución que, haciendo referencia al capítulo VIII del reglamento anterior, sobre la presentación del diario de navegación a la Escuela Naval por los Capitanes de Travesía, estaba orientada a evitar que éstos tuvieran algún pretexto para incumplir esa obligación. A ese fin se debía distribuir a la Comandancia General de Marina un modelo del diario, cuya copia debía enviarse a cada capitanía para que a su vez ellas hicieran entrega de otra a los Capitanes de Travesía, quienes de no cumplir con la disposición, se harían acreedores a una multa de 100 soles⁶⁸.

En agosto de 1871, la Comandancia General de Marina eleva al Ministerio de Guerra y Marina, la relación nominal de 210 Pilotos de Altura inscritos en la Matrícula Nacional, con expresión de su nacionalidad y fecha en que se expidiera el título, entre agosto de 1855 y agosto de 1871, según datos que obraban en la Secretaria de la Comandancia⁶⁹, los cuales se distribuían como sigue:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Perú	12	Estados Unidos	7
España	76	Nápoles	1
Italia	34	Méjico	1
Francia	10	Ecuador	1
Génova	11	Suecia	3
Bilbao	2	Alemania	4
Chile	1	Brasil	1
Dinamarca	5	Gibraltar	1
Inglaterra	14	Austria	1
Hamburgo	7	Portugal	1
Prusia	1	Roma	1
Patria desconocida			15

Curiosamente, en la relación de peruanos, no aparece oficial de la Armada alguno, a pesar de que como Pilotos de Altura navegaban en buques mercantes. La mayor proporción que se observa correspondía a españoles e italianos en segundo término, en tanto que peruanos sólo eran el 6%.

Por otro lado, es digno de notar, que en las Matrículas no se registrasen maquinistas nacionales, ni extranjeros, a pesar del tiempo que se venía usando el vapor en los buques que traficaban por la costa del Pacífico. Es probable que ello fuera una comprobación de que la flota era esencialmente a vela.

En *El Comercio* del 28 de enero de 1874, se transcribe una disposición del capitán de puerto del Callao, capitán de fragata don Hercilio Cabieses, referente a los contratos de marineros, para poner freno a las quejas que sobre ellos llegaban frecuentemente a ese despacho. Decía así:

“Todo marinero que se embarque en los vapores mercantes será lo menos por un mes, pasado éste y no habiendo concluido el viaje comenzado aguardará regresar al Callao donde será ajustado de sus haberes hasta el día de su desembarco y si encuentra por conveniente permanecer en el buque será por igual tiempo. Los marineros que no cumplan con esta disposición perderán el derecho que tengan al mes o días que hayan devengado en el buque. La Capitanía en consecuencia no recibirá quejas de los marineros que no hayan llenado debidamente la disposición anterior, y para que esta oficina tenga conocimiento de los individuos que no cumplan los Capitanes de los vapores, cuidarán de pasar una relación de los embarcados, anotando en ella la fecha del embarque y clase que desempeña; ningún individuo saldrá de a bordo sin su respectivo desembarque dado por el Capitán. El que se encontrase en tierra sin su desembarque será tomado por desertor”⁷⁰.

En febrero de 1874, una resolución por el Ministerio de Guerra y Marina, declaraba sin lugar las solicitudes que habían presentado don Pablo Muratorio, Adolfo O'Brien, José Otero, Tomas Davis y Rodolfo W. de Lizón, para que se les permitiera ocuparse como Pilotos Prácticos en el Callao, con el objeto de colocar los buques en sus respectivas líneas, conforme se ve en el párrafo de movimiento marítimo.

Relación de buques que se han nacionalizado desde agosto 1872 hasta diciembre 1874

Fecha de la patente	Nombre del buque	Aparejo	Toneladas mide	Nombre del dueño	Nombre del Capitán	Fecha y Lugar de construcción	Medidas del buque			Forma		Nº en el Plan de Señales
							Eslora	Manga	Puntal	Proa	Popa	
1872												
Ago. 14	Francisco	Goleta	156	Juan Manuel Castro	Cayetano Poggi	Génova 1852	-	-	-	-	-	-
Ago. 14	Peruana	Goleta	98	J. Oscar Elejalde	Juan Machado	Australia 1860	-	-	-	-	-	-
Ago. 31	Agustina	Fragata	919.91/100	Benjamín D'Broty Ugarte	Sandalio Barbier	Porstmouth 1869	-	-	-	-	-	-
Set. 27	San Juan	Fragata	1406	id. id.	Antonio de Urtubiaga	Thornaston 1855	-	-	-	-	-	-
Oct. 30	Cimbote	Bergantín	192.24/100	Juan R. Valega	José R. Hormache	Thornaston 1855	-	-	-	-	-	-
Nov. 23	Manco Cápac	Fragata	909	José Muro y V. Gil	Luis Olaguibel	Thornaston 1855	-	-	-	-	-	-
Nov. 23	Dos Amigos	Barca	439	S.V. Morales y J. F. Guerra	Sebastián Morales	Aro 1849	-	-	-	-	-	-
Dic. 6	Don Enrique	Fragata	1312	Lino y Pablo de la Barrera	Lino de la Barrera	New Buriport 1871	-	-	-	-	-	-
1873												
Ene. 29	Mercedes Storage	Goleta	91.20/100	Agustín Storage	Tomás López	Chile 1870	60	19	8	Violín	Espejo	39
Feb. 10	Oracle	Fragata	1199	César Canevaro	José Zahra	Chile 1870	185	36	21	Violín	Redonda	36
Mar. 28	Zofia Estela	Barca	128	José Benedicto Pérez	José María Sousa	Rochester 1851	94	24	10-6	Violín	Cuadrada	7
Abr. 9	María Isabel	Barca	390	Juan C. Peralta	Antonio Iturriaga	Cheffield 1860	125	26	12	Violín	Redonda	60
Abr. 12	Andrés Meneses	Barca	705.41/95	Andrés Meneses	Alejandro Dorich	Liverpool 1850	156	31-3	20	Violín	Espejo	92
Abr. 12	Elvira	Goleta	63	Gabriel Saco	Matías Porto	Liverpool 1850	50	18	7	Mascarón	Espejo	81
Abr. 29	Colombia	Fragata	979.50/100	César Canevaro	Antonio Echevarría	Belfast 1859	156	34	23-6	Torneada	Elíptica	48
Jul. 31	A. Delicia	Barca	198	Nicolás Ausaldo	Pablo Muratori	Marsella 1860	120	22	11	Violín	Cuadrada	37
Ago. 14	Porvenir	Barca	198	Benjamín D'Broty Ugarte	Cecilio Garay	Burdeos 1859	96	24	14	Violín	Redonda	20
Ago. 24	Esperanza	Goleta	146.30/100	J. Molina y M. Noriega	Miguel Noriega	Francia 1850	70	19	11	Violín	Espejo	32
Sep. 6	Bengale	Fragata	750	Aurelio Denegri	César Denegri	Burdeos 1860	150	34	20	Cliper	Redonda	11
Oct. 1º	Elena Pastor	Barca	501	Oscar Elejalde	Juan B. Cucullo	Burdeos 1860	130	26	18	Cliper	Cuadrada	105
Oct. 11	Rosina	Goleta	192.50/100	Javier Gutiérrez	Andrés Signoret	EE.UU. 1860	92	26	10	Con figura	Redonda	105
Oct. 15	Bella Iqueña	Goleta	112	F. Ramírez y Sánchez	Juan Bautista Ugibasco	EE.UU. 1860	82	22	9	Violín	Espejo	109
Dic. 6	Sabara	Barca	638	Aurelio Denegri	Santiago Casaña	Burdeos 1859	150	27	15	Violín	Redonda	6
1874												
Feb. 25	María Isabel	Barca	390	Pedro J. Carvallo	Antonio de Iturriaga	Cheffield 1860	-	-	-	-	-	-
Feb. 25	Grimanesa	Vapor	93	Manuel Clemente Cotes	Francisco J. Gonzáles	Cheffield	-	-	-	-	-	-
Mar. 23	Edelmira Ugarte	Barca	402	Cosme de Ugarte	José Lopategui	Richmond 1864	-	-	-	-	-	-
Abr. 27	Guillermo	Barca	303.60/100	Guillermo Garland	José Taboada	Francia 1865	-	-	-	-	-	-
May. 22	Ceferina	Barca	148.39/100	Nicolás Ausaldo	Agustín C. Berlinguier	Génova 1854	-	-	-	-	-	-
Jun. 22	Herminta	Barca	583.22/100	Manuel Gambetta y J. Achiard	Julio Achiard	Newcastle	-	-	-	-	-	-
Jun. 22	Tucyal	Barca	162	Henry C. Smith	-	Boston 1835	-	-	-	-	-	-
Jul. 6	Virginia	Barca	351.50/100	Antonio Cavassa	-	Burdeos 1864	-	-	-	-	-	-
Jul. 13	Iris	Pailebote	53	Pablo Ferreyros	-	Chile 1868	-	-	-	-	-	-
Jul. 16	Emilio	Bergantín	163	Gregorio Hurtado	-	Holanda 1860	-	-	-	-	-	-
Ago. 6	Irene	Bergantín	160	Manuel Capurro	-	Baltimore 1864	-	-	-	-	-	-
Ago. 12	Nueva Providencia	Fragata	847.58/100	Bartolomé Figari	-	Londres 1867	-	-	-	-	-	-
Ago. 20	Elena Pastor	Barca	388	Pedro F. de Serdio	-	Burdeos 1860	-	-	-	-	-	-
Set. 3	Pedro F. de Serdio	Barca	375.62/100	Pedro F. de Serdio	-	Boston 1867	-	-	-	-	-	-
Set. 3	Florenzia	Vapor	883	Francisco Palacios y J. García y García	-	Londres 1870	-	-	-	-	-	-
Set. 12	Salvador Vidal	Barca	199.60/100	Pedro F. de Serdio	-	EE.UU. 1862	-	-	-	-	-	-
Dic. 30	Luisa	Vapor	136.43/100	Manuel Clemente Cotes	-	Glasgow 1873	-	-	-	-	-	-

RESUMEN

Buques	Toneladas
Vapores	3 1,112.4 3/100
Fragatas	8 8,322.9 9/100
Barcas	18 6,501.3 6/100
Bergantines	3 515.2 4/100
Goletas	7 859
Pailebotes	1 53
TOTAL	40 17,364.2 /100

NOTAS

1. Nótese que sólo los nacionalizados en 1873 tienen Nº del Plan de Señales y características.
2. Está registrada la nacionalización de tres vapores
3. La edad de los buques fluctuaba entre 1 y 39 años.
4. El buque de mayor tonelaje era el *San Juan*, fragata; el pailebote *Iris* el menor.
5. El único capitán propietario que figura era el capitán de navío indefinido don Lino de la Barrera en la fragata *Don Enrique*
6. Esta relación consolida las que se publicaron en *El Peruano* de abril 20, y julio 10, 1874; y enero 19, 1875 por el Ministerio de Hacienda y Comercio.

LOS INTERESES MARITIMOS

Esta decisión se fundaba en que siendo el Callao un puerto abierto, limpio y cómodo, resultaba muy fácil tomar fondeadero sin necesidad que los capitanes de los buques requiriesen ayuda de prácticos, y que de autorizarlos, el Gobierno se haría responsable indirectamente por los daños que pudieran sufrir las naves⁷¹.

Esta resolución, sin embargo, se basó en un informe que al respecto había elevado el Comandante General de Marina, de la Haza en enero 10 de 1874, exponiendo argumentos en base a su experiencia de cinco y medio años como Comandante en Jefe de la estación en las islas Chincha. En esencia el Comandante General consideraba que si el Gobierno extendía autorizaciones a pilotos para actuar como prácticos, correspondientemente se hacía responsable por las averías y siniestros que aquellos ocasionaran en los buques, pues no estarían en capacidad económica de asumirlos; que, además, devendría en obligación de los capitanes de buque el aceptar los servicios de los prácticos, que podía convertirse en un monopolio. De la Haza entonces, opinaba que existiendo la industria libre y sin necesidad de autorización, cualquier piloto podía fungir de práctico asumiendo los riesgos, y dejando en libertad a los capitanes, de aceptar o no, los servicios ofrecidos, tal como venía sucediendo en la práctica⁷².

De lo anterior sobre personal, se puede apreciar que en el período se reglamenta la clasificación de los oficiales y los requisitos a cumplir, entre ellos, la exigencia de hablar castellano, y presentar los capitanes el diario de navegación. El requisito de tripular buques nacionales con 1/3 de peruanos no se pudo cumplir por el déficit de gente de mar. La escasez de Pilotos de Altura nacionales, hasta 1871, se refleja en que sólo el 6% eran peruanos. El practicaaje en el Callao, se efectuaba en forma privada y su empleo era voluntario, es decir, no había un practicaaje oficial. Al no haber, en la década, datos sobre Milicias Navales, no se puede especificar la cantidad de gente de mar.

2.2. SOBRE LA FLOTA MERCANTE

No se ha encontrado estadísticas sistemáticas en el Archivo Histórico de Marina ni en el Archivo General de la Nación, que permitan establecer entre 1870-1879 la conformación de la flota mercante nacional, y los datos dispersos que existen, demuestran mas bien frecuentes acciones de compra y venta y cambio de bandera, que sólo se puede apreciar con los cuadros que periódicamente, aunque no persistentemente, publicaba el Ministerio de Hacienda y Comercio sobre nacionalizaciones y patentes de navegación que extendía, tanto al momento de compra de un buque extranjero cuanto para el cambio de dueño nacional⁷³. El cuadro que se adjunta muestra ese movimiento, sin llegar a reflejar el número de naves matriculadas.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Un examen de expedientes en el Archivo General de la Nación sobre este asunto indica que, en promedio, se tramitaban anualmente alrededor de 25 a 30 nacionalizaciones y patentes.

Por otro lado, las nacionalizaciones llevaron al Ministro de Hacienda y Comercio, Piérola, a promulgar en abril 21 de 1870, la resolución siguiente:

“Visto el expediente y teniendo en consideración que es conveniente hacer cesar el permiso que se acordó a los buques nacionales para que cambiasen de bandera sin perjuicio de las concesiones y privilegios de tales nacionales, de conformidad con lo opinado por la Dirección de Administración del Ministerio de Hacienda se declara: que a contar desde el 1º de julio próximo para las expresadas naves que se hallen traficando en nuestras costas y desde el 1º de enero de 1871 para los que naveguen en el extranjero, no gozarán de los privilegios nacionales”⁷⁴.

Un año más tarde, en abril de 1871, Piérola promulgó otro decreto, de fecha 1º de marzo, referente a la demostración de la nacionalidad peruana de los dueños de naves nacionales, en el que se disponía:

“Que en lo sucesivo la comprobación de la nacionalidad de los dueños de buques mercantes que soliciten patente de navegación se haga acompañando un certificado expedido por el respectivo Jefe de la Junta de Registro Cívico, en que se acredite que esta inscrito en el registro la persona que se presente como dueño de la nave que se trata de nacionalizar. *PIEROLA*”⁷⁵.

A partir de esa fecha, entonces, aparecen en los expedientes sobre nacionalizaciones, la frase peruano por nacimiento, peruano por naturalización, etc.

En una revisión de 53 expedientes de nacionalización en el Archivo General de la Nación, entre las escrituras que el Comandante General envía al Ministerio de Hacienda y Comercio, aparecen como propietarios y capitanes en 1870 y 1871, los oficiales de la Armada, indefinidos, siguientes:

Capitán de navío, don Ramón Azcárate, propietario y capitán de la fragata *América* de 1,563 toneladas, valorizada en 10,000 soles;

Capitán de fragata, don José Sánchez Lagomarsino, propietario de la goleta *Valle de Chincha*, valorizada en 2,000 soles;

Capitán de corbeta, don Gregorio Pérez, propietario de la goleta *Guarda* de 140 toneladas, valorizada en 650 soles;

Capitán de corbeta, don Carlos Thome, propietario y capitán del pailebote *Carlos* de 51 toneladas, valorizado en 2,000 soles;

Teniente 1º, don Narciso García y García, capitán de la fragata *Clotilde* de 1,311 toneladas;

Teniente 1º, don Emilio Oyague, propietario y capitán de la barca *Leopoldina* de 199 toneladas, valorizada en 14,000 soles; y

Alferez de fragata, don Guillermo García y García, propietario y capitán de la fragata *Rosalía* de 616 toneladas, valorizada en 20,000 soles.

LOS INTERESES MARITIMOS

Esta revisión permitió ubicar, también, otros dos vapores, de propiedad de la Empresa del Carguío del Guano, cuyos nombres eran *Ballesta* y *Macabí*, de 51 toneladas cada una.

Se puede apreciar, del cuadro citado, que uno de los datos era las toneladas que miden, determinadas en la Capitanía del Callao cada vez que se realizaba una nacionalización o se extendía una patente. Sobre el método empleado para determinar dicho tonelaje, o sea el arqueo, resulta pertinente transcribir un informe del Comandante General de Marina, en 1873, referente a la opinión que le pidiera el Ministro de Guerra y Marina, sobre el sistema de arqueo empleado en Francia, pero que de paso aclara lo que ocurría en el Perú. Decía así:

“La Comandancia General cumpliendo con lo mandado en el supremo decreto que precede dice:

El sistema que se empleaba para el arqueo de los buques de la marina mercante en la época del coloniaje, era el que regía en España y el cual subsistió hasta la Independencia, en que puesto en práctica el formulado por el excelentísimo señor don Francisco Císcar, cuya tonelada de capacidad contenía 8 codos de ribera, que equivalen a 69.07 pies cúbicos de Burgos. Pero como este sistema podía en el transcurso del tiempo haber sido cambiado, consulté el archivo de la secretaría de este despacho, para investigar si existía alguna disposición a este respecto, y no encontrando nada sobre el particular, pedí informase la Capitanía de este puerto, sobre el método que empleaba para arquear los buques nacionales, e indicase a la vez la resolución que la mandaba observar. El jefe de esa oficina contestando dice:

Que en el archivo no existe resolución alguna que señale el método para arquear, y que sólo por informes dados por antiguos empleados de su dependencia, sabe que su antecesor empleaba el sistema inglés Moorsom, que es el mismo que se hace uso en la actualidad. Procurando alguna luz consulté el Diccionario de Legislación, y en el tomo 1º sobre la palabra arqueo dice lo que sigue: “Las leyes nada han dicho en cuanto al modo de hacer el arqueo y nosotros justificamos este silencio, porque todos los procedimientos científicos susceptibles de mejora y adelantamiento, no deben ser jamás el objeto de la ley. De otro modo se impide el empleo de nuevos métodos, y se hace que la ciencia se quede estacionaria, convirtiéndose cualquier método en una rutina. Las Leyes de Indias, que arreglaban todo, se ocuparon también del arqueo, como puede verse en las leyes 25 y 26 del Título 28, libro 9º. Nosotros la citamos, no para que se observen rigurosamente, sino para que se compare el procedimiento que ellas designan, con los demás que administra la ciencia y pueda emplearse la mejor. El que ordenase las citadas leyes, se dice haber sido formada por los hombres mas sabios de aquella época”.

Es evidente pues señor general ministro, que el sistema Moorsom adoptado entre nosotros, sin que para su observancia mediase la resolución del caso, fue puesto en práctica en la Capitanía de este puerto, atendiendo a ser el procedimiento más generalizado en las naciones marítimas y el que últimamente ha adoptado la Francia, en vista de su utilidad. *DIEGO DE LA HAZA* ”⁷⁶.

En base a este oficio, el Ministro de Guerra y Marina contestó al de Relaciones Exteriores sobre el sistema de arqueo usado en Perú y Francia, en los términos que se consignan en el *Anexo A* al volumen 2 de este Tomo.

Anteriormente se ha mencionado la casi inexistencia de compañías nacionales de navegación a vapor. Es conveniente, sin embargo, hacer un recuento de los intentos fallidos, por diversas causas.

Según describe Castro de Mendoza⁷⁷, el 10 de abril de 1861, un grupo de comerciantes peruanos, Manuel Lazarte, Julián de Zaracóndegui, Benito Valdeavellano, Benito Dorca, Enrique Ayulo, Santiago Prevost y Alejandro Ruden, representados por Emilio Althaus, gestionaron la aprobación del Gobierno para la formación de una Compañía Peruana de Navegación a Vapor, para atender las necesidades del cabotaje y posteriormente ampliar sus servicios al exterior, cuyo capital se formaría por acciones de 500 pesos cada una, para ser colocadas exclusivamente en la localidad.

Al no ser atendida esta solicitud por el Gobierno, Emilio Althaus la presenta al Congreso, destacando en el respectivo documento los inconvenientes del monopolio ejercido por la P.S.N.C. y las franquicias que se otorgan a los buques extranjeros. Denuncia a la línea inglesa por actos de abanderamiento simulados para entorpecer todo intento en el establecimiento de líneas navieras peruanas. Las gestiones de Althaus en el Congreso tampoco tuvieron acogida y que, en cierta forma, dice Castro, la respuesta fue la ley de 19 de diciembre de 1861, que otorgaba a los vapores extranjeros los mismos derechos o privilegios que correspondían a los buques peruanos.

En el gobierno dictatorial de Prado, surge otro proyecto, aprobado por los decretos del 31 de diciembre de 1866 y 30 de enero de 1867, creando la Compañía Nacional de Vapores, por la intervención de Joaquín Soroa, Carlos Elizalde, Pedro Larrañaga, José Flores Guerra, Gregorio Hurtado, Manuel Moscoso Melgar y Gregorio García, a la que el gobierno hace entrega de los vapores *Chalaco*, *Sachaca* y *Mayro* (que eran transportes de la Armada) para iniciar sus actividades en el cabotaje, aprobándose su estatuto por decreto del 12 de abril de 1867.

Los decretos antes citados fueron ratificados por el Congreso Constituyente mediante una ley de 9 de setiembre de 1867, que autorizaba a la nueva empresa a recorrer toda la costa del Pacífico, pudiendo ponerse en conexión en Panamá con los vapores que hacían la carrera entre Colón y Nueva York, y con los de la Compañía Transatlántica de San Nazario y los de California.

La ley otorgaba una serie de privilegios, pero al asumir el mando supremo el general Pedro Diez Canseco, en enero 1868, uno de sus primeros actos en abril 12, fue el de anular las disposiciones administrativas del

régimen depuesto, entre ellos el decreto del 12 de abril de 1867. Así desaparece la Compañía Nacional de Vapores, al año de iniciar sus actividades y los buques son devueltos al Gobierno.

Esta decisión fue adoptada nueve meses antes de que el Gerente de la P.S.N.C., don Jorge Petrie, enviase al general P. Diez Canseco, con fecha 28 de enero de 1868, una carta quejándose de la hostilidad que le había dispensado el gobierno de Prado, más otras consideraciones sobre la compañía arriba citada, y que en la costa peruana “todavía no hay tráfico bastante para la subsistencia de dos compañías”, y sobre las subvenciones que recibía del Gobierno de Chile⁷⁸.

Hablando de subsidios, James comenta, al tratar de la crisis en la marina mercante de Estados Unidos a causa de la guerra civil que viviera, que los vapores extranjeros tenían subsidios de sus gobiernos, y que en Estados Unidos al estar reservado el cabotaje a los nacionales y ser de interés popular, constituyeron factores que reavivaron e hicieron progresar de inmediato a la marina mercante en ese tráfico⁷⁹.

Este asunto de los subsidios, elogiado unas veces y repudiado otras, fue un instrumento utilizado por las grandes potencias marítimas. Así, el Ministro de Relaciones Exteriores, don José Antonio García y García, en su exposición a la Cámara de Diputados el 17 de noviembre de 1876, sobre el asunto del tráfico a China y la subvención de 160,000 soles anuales autorizada, para la compañía que se estableciera, decía que el Perú:

“... había pagado durante muchos años una fuerte subvención a la P.S.N.C. por el servicio único de que tocara en sus puertos, lucrando independientemente con el tráfico de los pasajeros y de la carga; Bolivia y Chile han contribuido de igual forma al mismo resultado; Inglaterra abona 25,000£ a la expresada compañía sólo porque distribuye sus valijas a lo largo de nuestras costas; la misma nación emplea sumas fabulosas en sostener las líneas de vapores que llevan su bandera alrededor del mundo entero, a pesar de existir muchas compañías de navegación entre Europa y Estados Unidos; estos últimos subvencionan mas que liberalmente a una línea determinada para que haga el servicio de sus malas; y la misma República pagó 1'200,000 soles al año, o sean 100,000 soles cada mes a la compañía promovida por ese gobierno para crear y mantener comunicación entre San Francisco de California, el Japón y la China, y es sabido que a pesar de tan generosa dádiva sufre constantes tropiezos y aun puede sostenerse apenas esa compañía”⁸⁰.

Castro relata, además, que luego de cancelada la Compañía Nacional de Vapores, el Gobierno intenta la formación de otra compañía estatal con los mismos buques, que sólo alcanzarían a operar en 1868.

Parece que la Compañía Nacional de Vapores y la compañía estatal que la sustituye, dice Castro, sólo actuaron durante dos años. Su existencia originó que la P.S.N.C. ofreciera una rebaja de 25 a 30% en el valor de los pasajes, condicionando tal ofrecimiento mientras el Gobierno no alentase

la formación de otras empresas navieras nacionales. Ya en el Gobierno de Balta, este sutil ofrecimiento se materializó en la resolución del Ministerio de Hacienda de 29 de enero de 1869, que sigue:

“Lima, enero 28 de 1869

Visto este expediente y teniendo en consideración que la oferta que hace el Agente General de la Compañía Inglesa de Navegación por Vapor en el Pacífico, de reducir de 25 a 30% del valor que se cobra actualmente por pasajes en vapores de dicha compañía, con la condición de que no se empleen los recursos fiscales en favor de otra compañía, que pudiera hacer competencia a la que él representa; satisface por ahora el único objeto que el Gobierno habría podido proponerse al fomentar con los recursos de la nación otra empresa, cual es el beneficio del público y el especial del comercio, acéptase dicha propuesta, entendiéndose que no por esta aceptación renuncia el Gobierno al ejercicio de la facultad de dar franquicias a otra compañía. *PIEROLA*”.

El Comercio, en su edición del 31 de marzo de 1871, daba cuenta de la recepción de una circular relativa a la formación de una compañía de vapores con el objeto de facilitar la importación de colonos asiáticos.

La creación de esta compañía para operar vapores propios, con capitales privados, era la primera que ocurría en el siglo XIX. En la práctica, la compañía no se materializó. Entre los directores figuraba el contralmirante don Antonio de la Haza quien, por aquella época se encontraba en situación de indefinido. La ley publicada el 10 de octubre de 1876, le dio la efectividad en el grado⁸¹.

Menciona igualmente Castro, que luego de los intentos anteriores, se organizó otra Compañía de Navegación, sin fecha precisa, con tres pequeños vapores, especialmente traídos por la firma Miranda y Cía. Estos vapores llevaban los nombres de *María Luisa*, *Luisa* y *Grimanesa*, quedando la gerencia de la empresa a cargo de don Leandro Miranda, de quien Melo menciona era persona entendida en muchos asuntos y al que le eran familiares varios idiomas. El hecho es que a los dos años de iniciadas sus actividades “la compañía estuvo en precisión de liquidar y los vaporcitos se dispersaron”.

El siguiente intento, fue el establecimiento de la Compañía Nacional de Navegación, representada por don Rufino Pompeyo Echenique, aprobado por decreto supremo del 9 de marzo de 1872 del Ministro de Hacienda y Comercio, Masías. Los considerandos del decreto, revelan el exagerado optimismo de los planteamientos de Echequique. A pesar de todas las concesiones y privilegios otorgados sobre monopolio de la carga estatal y transporte de carbón, la compañía no se hizo realidad⁸². Necesitaba un capital aproximado de 2'500,000 £ para construir 40 barcos con un total de 100,000 toneladas, estimativamente.

A los tres meses, según comenta Castro el 3 de junio, el diputado Ricardo W. Espinosa, comenzó una campaña en un diario local alegando que la

LOS INTERESES MARITIMOS

concesión otorgada a Echenique infringía la Constitución y las leyes y debía ser derogada. En efecto, el 4 de ese mismo mes, el Gobierno decretaba:

“En reconsideración a la petición de don Rufino Pompeyo Echenique, sobre la concesión de ciertos privilegios para el establecimiento de una Compañía Nacional de Navegación, queda revocado el decreto de 9 de marzo y en consecuencia cancelado el correspondiente documento extendido ante Notario Público”.

El mismo Castro, estima que esto también fue obra de la P.S.N.C. y, a ese fin, transcribe un informe del año 1872 del cónsul británico Hutchinson, a su Gobierno, que al referirse a la concesión a Echenique, decía:

“El despropósito [del Gobierno] de pretender romper todos los intereses marítimos con tan extremo monopolio ha causado indignación universal, y ha sido revocado por el mismo Ministro D. Felipe Masías a los pocos días de su publicación”.

Al margen de lo anterior, esto es, la influencia de la P.S.N.C. en actos del Gobierno por las causas expresadas, es evidente que con el decreto de marzo 9, se establecía una reserva de carga y de pasajeros, relacionados con el Gobierno, que no resultaba concordante con la concepción liberal de los otros temas de intereses marítimos, como se podrá apreciar a lo largo de tres gobiernos: Balta, Pardo y Prado, aunque quizás pudo haberse estudiado otra solución tendiente a la conformación de una flota mercante nacional, a vapor.

El último intento para establecer una compañía de vapores de peruanos en el período, lo relata Castro al mencionar que en abril 21 de 1875, siendo Ministro de Gobierno y Obras Públicas, el capitán de navío don Aurelio García y García, con la anuencia del Presidente Pardo, remitió al Congreso un proyecto de ley, en los términos siguientes:

“Considerando, que el fomento de la agricultura y demás industrias exige imperiosamente que se facilite una inmigración libre, económica y abundante del Continente asiático.

Ha dado la ley siguiente:

El Poder Ejecutivo promoverá la organización y el establecimiento de una línea directa de vapores entre las costas del Perú y las de Asia, otorgando a la compañía que se obliga a llevarla a cabo las siguientes concesiones:

1º. Una subvención que no excederá de ciento cincuenta mil soles anuales.

2º. Iguales franquicias de puerto por el término de 10 años a los que hoy disfrutan los vapores pertenecientes a las líneas establecidas en el litoral de la República”.

Todo indica que el proyecto no estaba orientado exclusivamente para el establecimiento de una compañía nacional, sino para cualquiera que la formase. El proyecto se convirtió en una Resolución Legislativa, que el Ejecutivo promulgó, con el texto siguiente:

“MANUEL PARDO

Presidente de la República

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Que es un deber de la representación nacional, procurar el fomento y desarrollo de la agricultura del país, facilitando la comunicación de sus puertos con los del Asia; ha dado la ley siguiente:

Art. 1º . Se vota en el Presupuesto General de la República la suma de 160,000 soles anuales, para que el Poder Ejecutivo fomente la comunicación directa entre el Perú y el Asia.

Art. 2º. Para llenar el objeto a que se refiere el artículo precedente, el Poder Ejecutivo podrá contratar el establecimiento de una línea de vapores entre el Callao y los puertos principales de Asia; otorgando a la respectiva compañía las concesiones de que gozan los vapores que trafican actualmente en las costas de la República, y una subvención que no exceda de la cantidad de 160,000 soles.

Art. 3º. El término del contrato no pasará de cinco años, contados desde la fecha en que haga su primer viaje alguno de los vapores de la compañía que se establezca.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dado en la Sala de Sesiones del Congreso en Lima, a 16 de junio de 1875.

FRANCISCO DE P. MUÑOZ, Presidente del Senado

MARIANO I. PRADO, Presidente de la Cámara de Diputados

PEDRO A. DEL SOLAR, Secretario del Senado

EMILIO A. DEL SOLAR, Secretario de la Cámara de Diputados

Por tanto: mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio de Gobierno en Lima, a 16 de junio de 1875.

MANUEL PARDO - AURELIO GARCIA Y GARCIA ⁸³.

Antes de la aprobación de esta ley, *La Patria*, en su edición del 29 de mayo de 1875, objetó el proyecto no sólo por la angustiosa situación de las rentas nacionales, sino cuestionando, también, la importancia del comercio con el Asia, así como la dependencia de la inmigración de asiáticos para la agricultura. Concluía expresando que:

“Afortunadamente, la Cámara de Diputados, que ha sabido colocarse en su verdadera posición al rechazar el proyecto ministerial, sabrá mantenerse firme en su propósito, dando una prueba de su prudencia que moderará las larguezas del Senado”.

La ley, como se ha visto, fue promulgada el 16 de junio. En la misma fecha, se aprobó otra por la cual se otorgaba exclusividad a don Nicanor Tejerina para vender en China hasta 8,000 toneladas anuales de guano, ampliando así la que se le otorgase en febrero de 1870 por 6,000 toneladas. Otra ley del 24 de marzo de 1875, autorizó al Ejecutivo a vender hasta 100,000 toneladas de guano en Asia. Todas ellas sirvieron de base para que el Ejecutivo iniciara conversaciones, primero con la P.S.N.C., para establecer la citada línea, que rechazó como se ha visto. De inmediato, el Gobierno dio instrucciones al Encargado de Negocios en China, para que estableciera los contactos del caso con empresarios en ese país y, como resultado, viajó a Lima don Seymour Greary, representante de la empresa naviera Olyphant y Cía., establecida en Hong Kong. Greary propuso un contrato al Gobierno,

LOS INTERESES MARITIMOS

que luego de las conversaciones del caso, devino en la promulgación de un decreto supremo de fecha 2 de noviembre de 1876, aprobando y normando la ejecución del contrato con 23 artículos, para traer inmigrantes chinos al Perú y llevar en el viaje de retorno guano y salitre.

Obviamente, esto llevó a un debate periodístico, en el que intervino Tejerina, quien se sentía afectado por el contrato. El debate llegó al Congreso y fue en una sesión del 17 de noviembre de 1876, cuando el Ministro de Relaciones Exteriores, don J.A. García y García, se presentó y ofreció una exposición defendiendo la subvención de junio de 1875, la ampliación del contrato a Tejerina, la exportación de las 100,000 toneladas de guano al Asia, explicando las negociaciones frustradas con la P.S.N.C. y aquellas otras con Olyphant y Cía., que condujeran a la promulgación del decreto supremo referido. También fundamentó cada uno de sus 23 artículos. Toda esta larga e interesante exposición, en realidad no logró cristalizar en la práctica el proyecto, y en diciembre de 1876 Greary dejaba el Perú sin negocio. Aparte de otras razones de la oposición, la que mas pesó, probablemente, debe haber sido la realidad de pobreza del Erario Nacional. Los argumentos de ambas partes fueron publicadas en varias ediciones de *La Patria* y otros periódicos, y son altamente interesantes e ilustrativos.

Uno de los tópicos a que se refirió García, fue el de la moneda para pagar la subvención. En este sentido ofreció una aclaración al expresar que la moneda para el pago era el sol de plata [5 soles igual a una libra esterlina] y no el billete, que sólo constituía un vale.

“Los productos libres del guano y del salitre, decía García, los percibe el Estado en moneda fuerte [sol] o su equivalente en billetes al cambio estipulado; los derechos del salitre se pagan de igual modo; sucede lo mismo con todos los sueldos y gastos que se hacen en el extranjero, en el servicio diplomático y consular, en el de guerra y marina, en pensiones y contratos; el saldo debido a Chile por la liquidación de las cuentas de la escuadra aliada, se satisfizo de igual modo; y con toda regularidad se hace lo mismo en el abono de la subvención aduanera a Bolivia... Si el contrato de que me ocupo se hubiese celebrado en la época en que la plata y el billete representaban igual valor, puesto que el último era convertible a la vista y efectivamente en la primera, es indudable que un año después en que el billete representaba 25% menos que el metálico, la subvención estipulada, se habría reducido para los empresarios en la misma proporción, faltándose así a lo estipulado: hoy estaría reducido en un 40 ó 50% y si continuamos esta fatal decadencia del papel, el subsidio podría llegar a hacerse ilusorio. Para el Gobierno no podía haber duda, ni la tiene, de que la suma votada por el Congreso en virtud de la resolución legislativa de 16 de junio de 1875, debe ser y es en soles peruanos de plata; y porque así lo entiendo lealmente, así lo ha pactado con verdad y franqueza”.

Como se habrá podido apreciar de esta sección, la flota mercante nacional estuvo conformada prácticamente sólo por buques a vela, mas cuatro o cinco vapores pequeños. Los intentos de 1861,1867,1868,1872 y

1875, para formar compañías de navegación, no se materializaron, unas veces por falta de capacidad económica, otras por falta de capacidad profesional y otras por la influencia de la P.S.N.C.

3. MOVIMIENTO MARITIMO

Al enfocar este tema, se tropieza nuevamente con la falta de datos sistemáticos y exactos, que dificultan llegar a conclusiones sólidas, y que, independientemente de lo que pudiera influir la pérdida, sustracción o deterioro de documentos en el tiempo, esta el hecho de que las capitanías de puerto no cumplían a cabalidad con la obligación establecida de informar trimestralmente al respecto.

Este incumplimiento, en el envío periódico de los estados mensuales o trimestrales del movimiento marítimo por el puerto, llevaba al Comandante General de Marina a reiterar frecuentemente tal obligación, pues ello, a su vez, limitaba su capacidad para dar cuenta al Ministerio de Guerra y Marina.

En este sentido, en mayo de 1873, el Comandante General remitió una circular a los capitanes de puerto amonestándoles por su falta de celo, anotándose que tuviese que contestar al ministro que su pedido sobre movimiento marítimo de 1872, lo satisfecería en cuanto recibiese la correspondiente información de las Capitanías, lo que en la práctica parece que no ocurrió. Sin embargo, el Comandante General hacía notar al ministro, que en esa Comandancia no se guardaban los estados mensuales que remitían las capitanías, pues ellos eran tramitados al Ministerio de Guerra y Marina, junto con otros documentos de esas dependencias⁸⁴.

Tal incumplimiento por un lado, y la irregularidad de las publicaciones en *El Peruano* de aquellos movimientos que le enviaba el Ministerio de Guerra y Marina, no permiten hoy reconstruir el del período 1870-1879, pero si el de algunos puertos en forma parcial, que llevan a obtener una idea aproximada del movimiento marítimo durante tres meses, pues no toda esa información era uniforme, esto es, que contuviera los mismos datos⁸⁵.

En este orden de ideas, es que se han analizado aquellos correspondientes a los pocos puertos de que se ha dispuesto información, con los resultados siguientes:

Pacasmayo

La información disponible de once meses de los años 1874 y 1875 permite apreciar que de un total de 476 movimientos, 78 correspondieron a veleros y 398 a vapores. En cuanto a la bandera, los buques nacionales ocuparon el segundo lugar, siendo veleros 69 de ellos y 64 vapores. De

LOS INTERESES MARITIMOS

los 398 vapores, 247 fueron de bandera inglesa, prácticamente de la P.S.N.C., y 86 chilenos, de la C.S.A.V.

En este mismo lapso se movilizó un total de 3,245 pasajeros, de los cuales 995 lo hicieron en 1a. clase, y 2,250 en 2a. El análisis indica, también, que 2,668 pasajeros se movilizaron en buques ingleses, 461 en buques chilenos, y 116 en buques nacionales.

Chimbote

En la edición del 14 de febrero de 1876 correspondiente a *La Patria*, se publicó un cuadro en el que se aprecia el movimiento de entradas y salidas por Chimbote durante 1875, y que permite establecer un total de 665 naves con 353,439 T.R., que movilizaron 4,835 pasajeros. La información contenida no permite desagregar los vapores por banderas, pero lo más probable es que predominara la inglesa seguida de la chilena. El cuadro detalla, también, en general, los rubros de mercaderías desembarcadas y embarcadas por Chimbote.

Arica

La información disponible de quince meses por los años de 1874, 1875 y 1876 permite apreciar que de un total de 799 naves, veleros fueron 85 y vapores 714. Igualmente, que en relación a la bandera, las naves nacionales ocupaban el tercer lugar, siendo veleros 13 y vapores 31. De los 714 vapores, 521 eran de bandera inglesa y 131 chilena.

En este mismo lapso, se movilizó un total de 10,172 pasajeros, de los cuales 2,095 lo hicieron en 1a. clase y 8,077 en 2a. clase. El análisis demuestra que 7,283 viajaron en vapores ingleses, 2,848 en vapores chilenos y 19 en naves nacionales.

El análisis de quince meses indica, también, que el vapor inglés *Iquique* de 350 toneladas, sólo hacía el tráfico entre Arica e Iquique llevando agua dulce desde Arica, cada 3 a 9 días y, ocasionalmente con el mismo objeto, a Pisagua, Mejillones y Pabellón de Pica.

Callao

El cuadro que se reproduce como ilustración, presenta el movimiento marítimo por el Callao durante el primer trimestre de 1873, y permite apreciar el total de entradas y salidas, lo que no necesita de mayor explicación.

El Comercio, en su edición del 23 de enero de 1871, dio a publicidad cuatro cuadros estadísticos del Callao, preparados por el capitán de corbeta don Manuel Antonio García, primer ayudante de la capitania, procesados a partir de los libros originales del archivo de esa dependencia.

Unos cuadros se refieren a los buques entrados y salidos, entre 1860-1870, veleros y vapores, su T.R. y sus banderas. Otro, trata de los pasajeros

LOS INTERESES MARITIMOS

entrados y salidos y los que se quedaron, así como los datos respectivos a la introducción de asiáticos. Otro presenta una relación de los buques salidos en esos años, con guano y su T.R. correspondiente. Están complementados, también, por una serie de comentarios. En uno de ellos, García expresaba:

“Que hubiera sido más útil un cuadro desde una época anterior a 1860, porque así habríamos conseguido manifestar la velocidad con que hemos establecido relaciones mercantiles con las principales naciones del mundo; pero la falta de archivo antes de aquel, lo ha hecho imposible; sin embargo, el presente trabajo manifiesta el lugar que ocupamos respecto a las naciones más mercantiles y da una idea exacta de nuestro comercio y navegación”.

A continuación se presenta un cuadro que consolida los años 1860-1870 mas aquellos de la década de 1870 de los que se dispone de alguna información sobre el Callao, y permite tener un punto de comparación⁸⁶.

Callao

	1860-1870	1871 ⁽¹⁾	1873 ⁽²⁾	1874 ⁽³⁾
BUQUES				
Entraron	17,250	2,234	1,127	456
T.R. ⁽⁴⁾	10,323.31	938.14	561.72	209.31
Salieron	16,947	2,221	1,099	444
T.R.	9,690.69	912.67	565.95	203.50
Movimiento total	34,197	4,455	2,226	900
T.R. ⁽⁴⁾	20,014.00	1,850.81	1,127.67	412.81
PASAJEROS				
Entraron	206,775	43,693	21,079	11,216
Salieron	188,041	42,538	23,522	15,020
Quedaron	18,734	1,155	(2,443)	(3,804)
Movimiento total	394,816	86,231	44,601	-
Inmigración asiática				
Llegados	38,648	11,880	1,321	1,071
Embarcados ⁽⁵⁾	43,301		1,511	1,088
Fallecidos	4,653		190	17

Notas: 1. Todo el año 1871. Del total de 86,231 pasajeros movilizados, 84,783 lo hicieron en vapores.

Los 11,880 inmigrantes asiáticos vinieron de China en 29 buques.

2. Sólo 1er. semestre de 1873.

3. Sólo 3er. trimestre de 1874.

4. T.R. en miles de toneladas

5. En Macao

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En relación a los inmigrantes asiáticos, la mortandad llegó a un 30% en los primeros años, debido al empleo de buques inadecuados, la mala alimentación de los culíes, e higiene deficiente de las naves. En conclusión, dice García, se les daba un “trato severo”, pero que en los años siguientes, “los comerciantes de culíes comprendieron y se convencieron de que la mejor expedición estaba en razón de la alimentación y trato, de la comodidad e higiene, y desde entonces pusieron de su parte todos los medios para alcanzar un buen éxito. Debido a estos esfuerzos vemos hoy [1871] las expediciones felices que se hacen y se ha conseguido que la mortandad en lo general no exceda de un 3% y que arriben al puerto buques con una cifra diminuta de muertos en expediciones de 600 hombres. Así ha sucedido en los últimos viajes de los buques *América*, *Uncowab*, *Camilo Cavour*, *Luisa Canevaro*, *Callao*, *Dolores Ugarte*, *Clotilde*, *María Gavina*, cuyo resumen de muertos fue de 1/2, 1/4 y 1%”.

Refiere igualmente dicho comandante, que en 1871 se nacionalizaron 25 buques, la mayor parte de los cuales navegaban con bandera centroamericana, y que 12 buques nacionales habían cambiado de propietario. Finalmente, que al 31 de diciembre de 1871, la Marina Mercante Nacional consistía de 103 barcos a vela, como sigue: 19 fragatas, 27 barcas, 12 bergantines, 29 goletas y 16 pailebotes.

Del total de entradas y salidas al Callao en el oncenio, el 39.6% fueron buques ingleses, siguiendo los nacionales, norteamericanos, franceses, italianos y otras nacionalidades. El tonelaje de registro de estos buques es también significativo: el 52.5% correspondió a ingleses. A pesar de que los nacionales estaban en segundo lugar en las entradas y salidas, respecto al tonelaje estaban en el tercero, por la simple razón de que casi el 95% de ellos eran a vela y sus tonelajes de registro no eran significativos.

Cabe advertir, sin embargo, que en la década de 1870, siempre que se mencionan vapores nacionales, según datos colectados, ellos fueron un aproximado de siete, como sigue: *Grimanesa* de 93 tons.; *Florencia* de 883 tons.; *Luisa* de 136 tons.; *María Luisa* sin datos; *Ballesta* de 53 tons.; *Macabí* de 51 tons.; y lancha a vapor *Ariqueño* de 12 tons.

En la relación de buques nacionalizados entre agosto 1872-diciembre 1874, aparece el vapor *Florencia* construido en Londres en 1870, sus dueños Francisco Palacios y J. García y García. A propósito de la familia García y García, cabe mencionar que tenían un historial de navieros. Así, Aurelio García y García adquirió en 1858 la goleta *María Cristina*⁸⁷, cuyo capitán fue en una época Miguel Grau. La vendió en 1862⁸⁸. También fue dueño de otro velero *Luz*, del cual Aurelio si fue su capitán. Los otros hermanos están mencionados en otras páginas de este volumen.

Como se habrá podido apreciar, el número de buques que ocupaban fondeadero en el Callao, era de varias decenas, que naturalmente demandaba un ordenamiento para prevenir situaciones difíciles para aquellos buques que entraban y salían, y facilitar el comercio.

El capitán de puerto del Callao, capitán de navío don Manuel Palacios, en marzo de 1872, informaba sobre las disposiciones dictadas para el fondeo de los buques, en líneas paralelas, según lo había resuelto el Ministro de Guerra y Marina. Decía así Palacios al Comandante General:

“Para organizar la primera línea de buques mercantes en descarga, es indispensable ocupar el fondeadero que hoy tienen los buques de guerra en desarme que siempre lo han ocupado los buques mercantes y los que fondeados de la manera que están ocupan mucho sitio.

Así, también, los pontones *Tumbes*, *Meteoro* y el Colegio Naval [*Marañón*]; necesitan removerse y fondearse a barlovento como se ordena; sin este procedimiento, no se puede en el día proceder a la movilidad de los mercantes”.

En su tramitación al ministro, el Comandante General pedía se expedieran las órdenes del caso para los buques de la escuadra⁸⁹.

El Comercio, en su edición del 26 de marzo de 1872, daba a publicidad un aviso del capitán de puerto del Callao, normando la forma en que los buques mercantes surtos en el puerto, debían ocupar su fondeadero, según resolución suprema del 23 de ese mes, formando calles paralelas equidistantes 100 metros.

Al terminar este párrafo, se puede concluir, de las estadísticas mostradas, que en el movimiento marítimo de vapores, predominaba la bandera inglesa, seguida por la chilena, a pesar de la participación de otras compañías navieras extranjeras. El movimiento de pasajeros se realizaba principalmente en vapores de la P.S.N.C. y C.S.A.V. En el movimiento de veleros, a veces los nacionales ocupaban el primer lugar en número, mas no en T.R. En el puerto del Callao, debido al intenso tráfico, los fondeaderos fueron arreglados para evitar accidentes y agilizar el comercio.

Como en todos los países, al llegar los buques a puerto después de largos viajes, como los de la época, requerían proveerse de víveres, artículos navales, relevar o reemplazar tripulantes, efectuar reparaciones, contratar la carga o descarga, etc. En los puertos peruanos estaban establecidos proveedores, agentes, etc., que atendían todos esos requerimientos, principalmente en el Callao. En una de esas empresas de comercio se inició W.R. Grace, cuya síntesis biográfica aparece en el Tomo VIII y en la *Monografía* de Flórez.

Este personaje tan interesante, en su momento, vendría a jugar dos papeles importantes, primero colaborando en la obtención de armas y otros artículos para la guerra de 1879, y posteriormente en el ajuste de las cuen-

tas de la indemnización de guerra. Fue un gran amigo del Perú al cual quiso mucho.

Para sus operaciones comerciales entre Nueva York y la costa oeste del Pacífico sudamericano, W.R. Grace empleaba en 1867 a la única línea norteamericana de buques a vela que hacia ese tráfico, Fabbri and Chauncey⁹⁰.

4. EL TRAFICO DE INMIGRANTES ASIATICOS

Por ser esta etnia, la china, desde años atrás, un elemento integrante de la identidad nacional, así como por el trato de los derechos humanos, que siempre han sido importantes pero con énfasis variables en todas las regiones del orbe a lo largo de los siglos, este tema merece un desarrollo especial, aunque en parte ha sido expuesto ya en el volumen 1 de este Tomo por el doctor Raúl Palacios, y por el vicealmirante (r) don Mario Castro de Mendoza, en sus dos obras: *La Marina Mercante en la República 1821-1968*, Tomo I, Lima 1980, y *El Transporte Marítimo en la Inmigración China 1849-1874*, Lima 1989, en las que se consignan datos estadísticos interesantes y de los cuales se ha preparado los cuadros y conclusiones que siguen.

Castro divide este tema en dos etapas: 1ª de 1849-1857 y 2ª de 1860-1874. El cuadro que sigue presentan estas dos etapas, así como un consolidado total, agrupando varios datos para fines de simplicidad. Sobre esto, cabe advertir que Castro también experimentó la carencia de datos faltando, unas veces, los tonelajes de registro, y otras el número de personas en general. Las cifras son, sin embargo, reveladoras de la realidad de ese transporte de inmigrantes asiáticos, con cuya vida se traficó. Se incorporaron a la población existente de indios, españoles, criollos, negros e inmigrantes europeos en menor escala.

En este capítulo, se usa la expresión inmigrantes asiáticos o chinos o culíes, en vez de colonos, pues no lo fueron, ya que su inmigración fue para trabajar como peones en haciendas de la costa, o en las obras del ferrocarril, o en la extracción del guano de las islas. Vinieron según un "contrato", voluntario unas veces, forzados las mas de ellas, y por eso Castro emplea el término "saca", para expresar su extracción forzada de China. Basadre, citando a Middendorf, consigna que los inmigrantes fueron 87,952 y que después de dos años sólo quedaron en el Perú 49,668, es decir, que había muerto mas del 42%⁹¹.

Como se puede apreciar, los buques de bandera peruana ocuparon el primer lugar en este transporte, en cada etapa y en el total. En la 1ª Etapa,

LOS INTERESES MARITIMOS

el segundo lugar lo tuvieron los buques con bandera inglesa y francesa, en tanto que en la 2ª, la bandera inglesa prácticamente no participó, y las tres que siguieron a la peruana fueron italiana, francesa y salvadoreña, en ese orden, aunque hubo otras más. Obviamente, lo trágico de este transporte fue el número de fallecidos en la travesía y el trato inhumano que recibieran los culíes.

Resumen del transporte de inmigrantes asiáticos 1849 - 1874

	1a. Etapa 1849-1857			2a. Etapa 1860-1874			Total en 24 años		
BUQUES LLEGADOS									
	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)	(1)	(2)	(3)
No.	45	21	47	209	77	37	254	98	39
T.R.	28,513	10,496	37	154,374	59,815	39	182,887	70,311	38
INMIGRANTES ASIATICOS									
	(4)	(5)	(6)	(4)	(5)	(6)	(4)	(5)	(6)
Embarcados	10,429	5,111	49	64,772	29,338	45	75,201	34,449	46
Fallecidos	1,215	826	68	6,981	2,267	32	8,196	3,093	38
%	11.6	16.2		10.7	7.7		10.9	8.9	
Llegados	12,390	4,633	37	76,994	31,419	41	89,384	36,052	40

- Notas: 1. Total de buques de todas las banderas llegados al Callao. En la 1ª Etapa participaron de 9 países, y en la 2ª de 17.
 2. Total de buques con bandera peruana
 3. Porcentaje de buques peruanos respecto del total en número y T.R.
 4. Total de inmigrantes embarcados, principalmente por la colonia portuguesa de Macao y fallecidos, en cantidad y porcentaje, durante la travesía, y llegados al Callao en buques de todas las banderas
 5. Mismos conceptos anteriores en buques de bandera peruana
 6. Porcentaje en buques peruanos respecto del total.

Si se considera el total de fallecidos en las tres grandes columnas del cuadro en relación a los embarcados, se observa en el caso de los buques con bandera peruana fue de 16.2, 7.7 y 8.9%.

Es pertinente aclarar, según los datos consignados en la obra de Castro, que en los años 1849, 1867 a 1870 inclusive, ningún buque peruano transportó inmigrante alguno, pero si bajo banderas de otros países, cambio que se realizaba con suma facilidad. De todas formas, la bandera que acá se consigna como peruana, es aquella con la que el buque era recibido en el Callao.

La inexactitud de los datos se refleja también, en el número de embarcados, pues resulta ilógico aceptar que llegaron al Callao mas de los que se embarcaron en China, habida cuenta de los fallecidos en el viaje. La explicación esta en la ausencia de datos completos de los embarcados y los fallecidos. En cuanto a los llegados al Callao, la cifra se acerca mas a la realidad, pues sólo se carece de datos de ocho buques en la 1ª Etapa y de uno en la 2ª. Menciona Castro, que solamente en 1855, en un caso de la 1ª Etapa, en un viaje de la fragata peruana *Catalina*, se transportaron 93 mujeres chinas desde Macao. Basadre comenta que nunca llegaron mujeres⁹².

Otro dato interesante que consigna Castro, es el que se refiere a la forma de determinar el número de inmigrantes que podían transportar los veleros. Así, para la 1ª Etapa, en el Perú, la ley de 17 de noviembre de 1849, no especificaba tal requisito, pero una ley británica de 1855 da una idea de ello al reglamentar que debía ser un pasajero por cada dos toneladas de registro neto, es decir, que se estimaba que cada uno de ellos requería de un espacio de 5.66 metros cúbicos. Obviamente, esa ley no era obligatoria para el Cónsul peruano en Macao. Ya durante la 2ª Etapa, la ley peruana de 14 de marzo de 1861, que restableciera el transporte de inmigrantes asiáticos, especificaba que a cada pasajero correspondía una tonelada de registro, esto es, 2.83 metros cúbicos, y fijaba multas para los que violasen tal regla. De acuerdo a la estadística de Castro, se aprecia que sólo dos buques peruanos la transgredieron en 1864: *Gral. Prim y Teresa*, y la fragata francesa *Blanca* en 1868.

Cuando se trató del proyecto de la Compañía Nacional de Vapores en 1871, para el tráfico a la China, se consideró que a cada inmigrante le correspondería 5.66 metros cúbicos de espacio.

Para ambas etapas, Castro consigna una serie de incidentes y siniestros con indicación del buque y naturaleza de los mismos. Así, por ejemplo: incendios provocados cuatro; amotinamientos cruentos ocho; arribadas forzosas cuatro; pérdida por varadura tres, y otras más, algunas de las cuales implicaban el regreso a China.

Toda esta situación desagradable, respecto al transporte de inmigrantes asiáticos, se superó con la misión del capitán de navío don Aurelio García y García a China y Japón en 1872/73, y de la cual se da cuenta detallada en el volumen 1 de este Tomo. El transporte finaliza, en primer lugar, por la decisión del gobierno portugués, el 27 de diciembre de 1873, al prohibir la emigración de culies desde Macao bajo el sistema de "contrato", en el plazo de tres meses, que se cumplen el 27 de marzo de 1874. El 2 de julio de este mismo año, llega al Callao la fragata peruana *Lola*, dando término a ese transporte que había durado 24 años.

LOS INTERESES MARITIMOS

En cuanto a los tipos de buques empleados, la fragata predominaba entre los buques con bandera peruana. De los 209 buques que realizaron este transporte en la 2ª Etapa, sólo hubo dos vapores, en 1867, ingleses, *El Pacífico* y *Panamá*.

La distancia por círculo máximo entre Macao y Callao es de unas 9,300 millas náuticas, que recorridas a vela implicaba una travesía de varios meses, según fuera el tipo de buque, la estación del año y los elementos naturales de viento, corrientes oceánicas y estado del tiempo. La distancia mencionada era teórica, pues la geografía no permitía efectuar totalmente, la navegación por círculo máximo.

Según los cuadros que presenta Castro, de la 2ª Etapa, el buque peruano que menos tiempo empleó en la travesía, fue la fragata *Hertworth*, en 1863, en 72 días, y entre los de bandera extranjera el bergantín *Argos*, inglés, en 1864, en 67 días. Igualmente, el buque peruano que más tiempo empleara fue la barca *Falcón*, en 1868, en 190 días, marca que también superó a la de todos los demás buques extranjeros. Lamentablemente, no hay datos sobre el tiempo empleado por los vapores, pero en teoría a una velocidad de 10 millas por hora, sin escalas, debía durar unos 38 días. Si bien es cierto que había una independencia del elemento viento, se hacía presente otro: el carbón, pues en la época de que se trata no abundaba en la ruta. Así, pues, fuesen 38, 67 ó 190 días, esa travesía con el pasaje que llevaba, no era precisamente un "crucero del amor", sino del "horror".

Respecto al viaje entre el Perú y la China, un artículo aparecido en *La Patria* del 10 de noviembre de 1874, titulado *de la Comunicación por vapor entre el Perú y la China*, trae datos interesantes sobre las escalas usuales del viaje, distancias, tiempos y consumos de carbón, que se resumen en el cuadro siguiente:

	Millas	Días	Tons. de carbón	Andar por día
Del Callao al S. O de Albemarlo, Galápagos	1,078	5	250	225
De allí al puerto de Hilo en Hawai	3,939	18	900	225
De allí a Tanapag en Saipán	3,398.5	16	800	225
De allí a Kilong en Formosa	1,654	8	400	225
De allí a Amoy, China	206.5	1	50	225
Total	10,276	48	2,400	

En el tiempo esta incluido lo preciso para el abasto de carbón, pues dividiendo las distancias respectivas por 225 el número de días resulta menor.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Se ve, pues, que la distancia del Callao a Amoy, según el curso de los vapores es de unas 10,300 millas. A la ida, con carga pesada, las naves tienen el viento a favor. A la vuelta, la carga, excepto el arroz, es toda ligera.

Esta claro que la llegada al Callao de los barcos con inmigrantes asiáticos, generaba una labor importante para la autoridad marítima, de sanidad y de inmigración, en especial cuando el número de llegados era significativo, como ocurriera en el mes de setiembre de 1872, que acusa nueve llegadas con dos buques en algunos días. De esas nueve, seis fueron barcas con bandera peruana.

Finalmente, cabe mencionar que el número de buques, de bandera peruana dedicados al transporte de inmigrantes asiáticos entre 1849-1874, fue de 60 con un T. R. de 39,228 toneladas, aunque debe haber sido mayor al faltar el de algunos. El número de viajes realizados fue de 98 coincidentes con los cuadros anteriores. Igualmente, por falta de información, en algunos viajes, el número de embarcados, fallecidos y llegados al Callao, es aproximado.

D. LOS ASPECTOS ECONOMICOS DEL COMERCIO Y DEL TRANSPORTE MARITIMOS

1. FLETES Y PASAJES

Por lo expuesto en párrafos anteriores, se habrá apreciado la existencia de una competencia de tarifas entre las diversas líneas de vapores que se establecieron en la década de 1870 y, aunque campeaba el liberalismo, el Gobierno controlaba en cierta medida, el tope de aquellas, al especificar en las autorizaciones que extendía que no se podría cobrar por encima de las que tenía fijadas la P. S. N. C., para pasajeros y carga, las mismas que esta compañía alegaba no haberlas aumentado desde hacia años.

En el volumen 1 del Tomo VIII, Romero reproduce las tarifas de fletes y pasajes que tenía establecidas dicha compañía en 1867, las que al tenor de lo anteriormente expresado, cabe suponer rigieron en la década de 1870, y que resulta innecesario reproducirlas.

Años más tarde, en febrero 24 de 1876, el Gobierno precisó, mediante resolución suprema del Ministerio de Hacienda, el tratamiento de los pasajes, como sigue:

“Accédase a la solicitud del Agente gral. de la PSNC, en consecuencia se dispone que los pasajes y fletes que se contraten por los vapores de dicha compañía por cuenta del Estado, se paguen al tiempo del embarque en moneda corriente sin premio ni cambio. Cualesquiera ordenes que expidan las autoridades para que dicha compañía proporcione pasajes o fletes por cuenta del Gobierno se entenderá que sólo se refiere

LOS INTERESES MARITIMOS

a la rebaja que la compañía debe hacer conforme a lo estipulado en su contrato. La C.S.A.V. suministra pasajes y fletes como estaba acostumbrada- *JUAN I. ELGUERA* ⁹³.

Esta situación había sido ya reconocida por el Gobierno, pues en mayo de 1873, por el Ministerio de Hacienda, se había promulgado la resolución siguiente:

“Considerando 1º que la navegación internacional de los vapores de la PSNC se halla con los demás de su clase exenta del pago de la contribución industrial, y que la de cabotaje en los puertos de la República que esté afecto a este impuesto produce utilidades que se pueden determinar con exactitud por las razones que aduce el director de la indicada compañía en su anterior exposición; 2º que en este caso excepcional es necesario estar a la confesión del mismo director para no exponerse a una equivocación con ofensa de la justicia, se resuelve: que la contribución que debe satisfacer la agencia de vapores inglesa por las utilidades que [se] reportan en el cabotaje, es de 3,200 soles anuales que importa el 4% sobre los 80,000 soles que asegura el monto de dichas utilidades. *JARA* ⁹⁴.

Lo anterior es tan obvio que no necesita de mayor explicación. Por otro lado, es prácticamente imposible calcular el ingreso de las compañías navieras, sus utilidades y, mas aún, el de los armadores independientes nacionales, por los fletes y pasajes que cobraban, en primer lugar porque era un tipo de información que no estaban obligados a presentar al Gobierno y, en segundo lugar, por la falta de información sistemática y exacta en archivos, respecto al detalle de las cargas y pasajeros transportados, por lo que cualquier estimación que se hiciera, sería sólo una suerte de ejercicio académico, con muchos supuestos, lo que le restaría seriedad y validez.

2. INGRESOS PARA EL TESORO

Como se sabe, entre los ingresos estaban los que se recaudaban a través de las aduanas, en razón del comercio y transporte marítimo, que constituían un auxilio poderoso para el servicio interno administrativo del Estado. Con su producto se atendía preferentemente a los gastos del ejército y armada, y al pago de las listas civiles. La renta de aduanas era, entonces, uno de los componentes más importantes en la formación del Presupuesto General de la República.

A continuación se presenta un cuadro de los ingresos de aduana presupuestados para cada bienio del período, según aparecen en la obra de Dancuart, ya citada ⁹⁵.

Cabe mencionar que éstos eran, como corresponde a un presupuesto, pues a veces las cifras reales resultan inferiores.

	1869/70	1873/74	1875/76
Derechos de importación	6'907,600	14'400,000	15'000,000

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Derechos de exportación	517,800		60,000
Derechos de tonelaje	206,000	260,000	268,400
Derechos de puerto	20,000	18,000	20,000
Derecho de almacenaje	99,400	124,000	130,000
Derecho de muellaje	142,000	440,000	268,000
Derecho de Fielatura	-	120,000	140,000
Arbitrio Municipal	35,200	52,000	844,000
Papel de Aduanas	40,000	58,000	100,000
Comisos	-	12,000	14,000
Bórax	-	8,000	5,000
Aumento nueva tarifa	-	4'365,800	-
TOTAL	7'968,000	19'857,800	16'849,400
% Respecto del Presu- puesto General (ingresos)	18	32	26
% idem sin guano	65	71	83

Aun cuando el concepto de los rubros estuviera definido en los diversos Reglamentos de Comercio y otros dispositivos, en esta oportunidad se hace referencia al de 1864, vigente durante el período en estudio. Algunas de las tasas experimentaron variaciones, y otras se establecieron por diversos dispositivos legales.

El derecho de puerto era un pago que, debía efectuar todo buque extranjero y nacional de 200 ó más toneladas de registro (T.R.), al fondear, procedente del extranjero, equivalente a 8 pesos [soles]. Conviene recordar, que las autorizaciones de operación a las diversas compañías navieras extranjeras a vapor y nacionales, las exoneraban de dicho pago.

El derecho de tonelaje era un pago que, debía efectuar todo buque extranjero y nacional de 200 o mas T. R., al fondear, procedente del extranjero, equivalente a 2 reales ó 0.20 de sol, por cada T.R. La exoneración de pago era similar a la explicada anteriormente. Además, si el buque nacional era menor de 200 T. R. también estaba exonerado.

El derecho de almacenaje era un pago equivalente a 0.01 soles mensuales por cada 10 soles del valor líquido por arancel, deducidos que fueren por averías, quiebra o mermas si las hubiese.

El impuesto de fielatura, fue reglamentado por decreto supremo del 9 de diciembre de 1871, razón por la que aparece a partir del bienio 1873/1874. Se creó sólo para el Callao, porque en este puerto la movilización de las mercaderías entre el muelle y los almacenes de depósito, era ejecutado por jornaleros pagados por el Fisco. El Gobierno, al considerar que se podía exigir al comercio una módica remuneración para compensar ese gasto de fielatura, determinó una tasa de 0.005 soles del principal líquido de cada póliza.

El derecho de muellaje, creado en 1852, tenía por objeto recaudar fondos para mejorar las condiciones de los muelles fiscales y su monto equivalía al 1% del valor de las mercaderías despachadas para el consumo. Se debía pagar en todos los puertos mayores, cualesquiera que fuese el muelle y lugar por donde se verificase el desembarque de las mercaderías importadas, y en los puertos menores y caletas en donde existieran muelles de propiedad fiscal. Habían otros detalles al respecto, pero lo acotado era lo básico. Las resoluciones supremas aclaratorias sobre este aspecto, expedidas entre marzo y abril de 1872, no fijaban el monto a pagar⁹⁶.

Sin embargo, en setiembre 22 de 1872, se reconocía la imprecisión de la tarifa para el cobro de este derecho y la necesidad de formar una nueva, para lo cual se nombró una comisión, según lo señala Flórez. No se conoce el resultado⁹⁷.

En julio 3 de 1872, se promulgó la resolución que absolvía una consulta que hiciera al Ministerio de Hacienda, por intermedio del Director de Administración, la Comisión encargada de confeccionar la tarifa que debía pagar el comercio por el uso del muelle de Iquique. Decía así:

“1º. En el importe del derecho que se ha cobrar con el nombre de muellaje, ha de incluirse el gasto de transporte de las mercaderías hasta su depósito en los almacenes de la aduana, conforme a la cláusula 1a. del contrato.

2º. Toda mercadería afecta o no al pago de derechos fiscales debe desembarcarse por el muelle a que este decreto se refiere, y debe pagar el derecho de muellaje en la proporción que se le señale en la tarifa. Las mercaderías libres que por licencia especial del Prefecto se desembarquen por muelles particulares en los días de gran concurrencia de bultos en el muelle principal de que se trata, pagarán al empresario de éste el derecho de muellaje como si hubiera hecho uso del muelle.

3º. Obligándose el empresario hacer de su cuenta todas las reparaciones que el muelle necesite para que se conserve en buen estado de servicio, desaparece la necesidad de cobrar el derecho de muellaje que el Estado percibe del comercio por el mismo objeto; y cesa su recaudación desde que termine el contrato celebrado con el rematista de este derecho, principiando desde entonces el empresario constructor del muelle a cobrar el que le corresponde por la nueva tarifa.

4º. En el desembarque de mercaderías se continuará empleando los matriculados de la aduana; pero a falta de éstos, puede el empresario emplear sus propios peones en este servicio.

5º. Que además del derecho de muellaje que el empresario ha de cobrar sobre toda clase de mercaderías, adeuden o no derechos fiscales, ha de abonárseles por los interesados el gasto que ocasionen los bultos y artículos, desde que se reciben de las lanchas al costado del muelle hasta que entren en los depósitos de la Aduana, siendo también cuenta de los dueños del gasto que ocasiona ponerlos al costado del muelle en lanchas de particulares o de la empresa, como más le convenga;

6º. Debe tenerse presente que el embarque del salitre se ha de verificar por el muelle o muelles que designe la cláusula 10a. del contrato de 10 de julio de 1870⁹⁸.

Los derechos de importación sobre las mercaderías extranjeras, que se importaban para el consumo por los puertos mayores de la República, según el Capítulo XII del Reglamento citado, serían pagados al contado, en concordancia con una tarifa especificada.

Esta tarifa fue fijada por decreto supremo del 30 noviembre de 1868 y debía regir por dos años, desde 1869 a 1871⁹⁹, y estaba de acuerdo con el artículo 126 del Reglamento de Comercio, que así lo disponía. Con algunas modificaciones rigió hasta 1873, pues entró en vigencia la primera ley general de tarifas aduaneras expedida en diciembre 28, 1872, más otras disposiciones promulgadas en el período.

La ley citada fue promulgada a poco de instalarse el gobierno de Pardo, para cubrir el déficit estimado en el presupuesto para el bienio 1873/74. En efecto, la serie presupuestal muestra que, como resultado de ese aumento en el arancel de aduanas, se estimaba una mayor recaudación de 4'365,500 soles en el bienio, conforme aparece en el cuadro anterior.

Según el Capítulo IX del Reglamento de Comercio, se podían exportar libremente en buques de cualquiera nación, todas las producciones naturales e industriales de la República, de donde se deduce que tales derechos de exportación no procedían. El hecho, sin embargo, esta que en la serie presupuestal aparecen derechos de exportación, con valores bajos, es cierto, que se establecieron a diversos productos entre 1868-1877.

El rubro papel de Aduanas, correspondía a la compra que los comerciantes debían efectuar por formularios para tramitar los expedientes de las mercaderías en las aduanas.

El Director de Contabilidad General y Crédito del Ministerio de Hacienda y Comercio, don José Félix García, en su informe al Ministro del Ramo, de fecha 27 de julio de 1878, al comentar sobre los ingresos de aduana para los años 1875 y 1877 manifestaba que estos habrían sido afectados por "una excesiva disminución en las importaciones", producto de la crisis comercial que experimentaba el país desde hacía varios años¹⁰⁰.

El informe a que se ha hecho alusión permite corroborar que la carga de importación también estaba gravada con tres impuestos municipales, cuya serie presupuestal se puede apreciar en el cuadro anterior.

El informe de García hace ver el tema de las relaciones comerciales con Bolivia, según el Tratado de Comercio y Aduanas ratificado por el Perú el 24 de diciembre de 1872¹⁰¹, por cuyo artículo 8º el Perú se comprometía a abonar a Bolivia, la cantidad de 400,000 soles anuales a ser pagados en cuotas mensuales de 33,333.33 soles por el Tesoro de Lima, pero así no ocurrió porque se pagaba con las rentas de la Aduana de Arica. En buena cuenta, entonces, este pago no gravaba la carga, mas si el presupuesto.

LOS INTERESES MARITIMOS

Además de los anteriores derechos, existían otros por puertos y actividades específicas, que gravaban la carga y/o sólo a la nave, pero que no aparecían como rentas de Aduana. Así estaban el de lastre, de aguada el de limpia y el de faros¹⁰².

Una ley del Congreso, de octubre 29 de 1869, gravaba con 0.04 soles por tonelada de registro, a todos los buques nacionales y extranjeros que entrasen al puerto del Callao. Se denominaba derecho de hospital, y su objeto era asistir a todos los marineros de buques mercantes que ingresaran al hospital de Beneficencia del Callao, cualquiera que fuere su nacionalidad¹⁰³.

Estaba autorizado que las compañías navieras y también los agentes navieros, tuvieran en el fondeadero del Callao, pontones en donde almacenaban artículos de rancho, esto es, para el consumo de sus propias naves. En este sentido y ante una solicitud de la P.S.N.C., el Ministro de Hacienda transcribió con fecha 24 de enero de 1874, al Tribunal Mayor de Cuentas, la resolución siguiente:

“Vista la solicitud que precede de don Jorge Petrie agente Gral. de la P.S.N.C., se declara que son libres de derechos los artículos depositados en los pontones de la compañía, [que] se destinen para el rancho de los vapores, cuya línea de navegación se extiende hasta fuera del territorio de la República y que están afectos a derechos todos aquellos que se destinen para rancho de los vapores que hacen el servicio de cabotaje, pudiendo el Administrador de la Aduana ordenar la inspección de los citados pontones siempre que lo consideren necesario. *J. R. DE IZCUE*”¹⁰⁴.

Sin embargo, parece que esta resolución no fue bien comprendida, obligando al Ministro de Hacienda, a emitir otra aclaratoria de la situación en los términos siguientes:

“Lima, mayo 30 de 1874.- Visto este expediente y con lo expuesto por la sección de contribuciones, absuélvese la consulta del Administrador de la Aduana del Callao en el sentido de que la P.S.N.C., así como todas las demás que se hallen comprendidas en la resolución suprema de 24 de enero último pdo. están obligadas al pago de derechos por los víveres y artículos de rancho para sus buques, que hayan reembarcado o trasbordado después de la citada reducción. *ELGUERA*”¹⁰⁵.

Todo indica, sin embargo, que la P.S.N.C. no cumplió debidamente con estas prescripciones que obligaron al Gobierno a promulgar otro decreto supremo, en mayo 8 de 1877, como sigue:

“Habiéndose declarado por resolución suprema de 24 de enero de 1877 que para la liquidación y pago de los derechos correspondientes a los artículos depositados en los pontones de la P.S.N.C. destinados al rancho de los buques de cabotaje, basta una declaración suscrita por su Agente Gral. presentada a la Aduana del Callao al fin de cada mes con expresión del número y calidad de esos efectos; y considerando que esta concesión fue otorgada bajo el precepto de que no debía hacerse el trasbordo de dichos artículos sino por bultos enteros lo cual no se cumple con la exactitud debida, y habiéndose reservado el gobierno el derecho de suspender los efectos de esa

concesión cuando lo creyera conveniente; declárase derogada la resolución suprema de 24 de enero de 1877 y vigente la del 14 del mismo mes y año. *ARANIBAR-JUAN DE D. RIBERO*¹⁰⁶.

Hasta aquí, el examen se ha referido a las rentas para el tesoro recaudadas a nivel nacional en el litoral de la República, por diversos conceptos, y no uniforme para todos. Pero cuando el enfoque se hace según los puertos, se puede apreciar otro aspecto de la realidad marítima.

Así, en *El Peruano* de marzo de 1874, aparecían datos de las rentas de aduana a nivel nacional para los años 1872 y 1873, según los rubros que anteriormente se han definido, y que ascendían a 7'407,932.56 y 8'480,603.64 (sic) soles respectivamente. Pero esas rentas, en soles, al ser descompuestas por aduanas¹⁰⁷, revelan, que por el Callao se recaudaba algo más del 60% ocupando el segundo lugar Arica con el 12%. Excluyendo el Callao, las aduanas del litoral sur recaudaban casi 14 a 16 veces más que las del norte.

El procedimiento de cobro de estos derechos era variable, según se tratase de las Rentas de Aduana, como se ha visto, o por medio de particulares, que previamente obtenían la concesión de cobrarlos, por remate.

3. LA INFRAESTRUCTURA PARA RECAUDAR LOS INGRESOS DEL TESORO

Es obvio que este título se refiere al sistema de Aduana establecido en la República.

3.1. SISTEMA ADMINISTRATIVO

Por ley del Congreso de 31 de octubre de 1868, el Ejecutivo quedó autorizado para que efectuara en las Aduanas y su personal, todas las reformas que fueren necesarias para mejorar la recaudación, disminuir los gastos y mejorar el servicio. Las reformas serían provisionales hasta tanto no las aprobase o modificase el Congreso¹⁰⁸. No se conoce de la designación de alguna comisión que estudiase las reformas a introducir, pero el Ejecutivo empezó a actuar en el carácter provisional, en algunos aspectos.

Por decreto supremo del 16 de julio de 1869, se organizó el Servicio de Resguardo o Policía Aduanera, que había sido organizada en 1826, encomendando a un solo cuerpo, compuesto por 237 individuos, ejercitar sus funciones en toda la República. A pesar de sus ventajas para el servicio, esta organización no perduró mucho tiempo¹⁰⁹.

El 31 de enero de 1872, Balta promulgó un decreto supremo creando una sección de estadística en la Aduana del Callao por considerar de gran importancia para la administración pública, el conocimiento exacto y oportuno del movimiento mercantil de los puertos de la República, lo cual podía

LOS INTERESES MARITIMOS

satisfacerse fácilmente encomendando el trabajo a una sección de estadística en la Aduana del Callao. La estadística marítima comercial debía procesar la información siguiente:

- Mercaderías importadas al consumo por todas las aduanas de la República;
- Productos nacionales exportados por la misma Aduana;
- Comparación, por nacionalidades, de los valores que resulten de las importaciones y exportaciones, por todas las aduanas;
- Los valores que representen, por aduanas, la importación para el consumo y la exportación que se haya realizado;
- Número de buques mercantes procedentes del extranjero, llegados a puertos mayores;
- El tráfico marítimo de mercaderías que hubiera tenido lugar por cada uno de los puertos mayores, con inclusión de sus respectivas dependencias.

Cada uno de esos acápite tenía su formato respectivo. Los datos debían ser remitidos mensualmente al Callao por los Administradores de las Aduanas, y el Administrador de la Aduana del Callao, estaba encargado de hacer imprimir anualmente 5,000 ejemplares de la estadística marítima comercial¹¹⁰. Lamentablemente eso no ocurrió, pues hoy podría contarse con una estadística precisa. Fácil es comprender, también, que tal estadística comercial por aduanas, era complementaria del movimiento marítimo por capitanías, ausente también, que hoy permitirían tener una visión integral de la realidad marítima.

En mayo 23 de 1872, don J. Lostaunau y Bazo, en su calidad de Visitador, elevó al Ministro de Hacienda un interesante informe sobre la Aduana de Arica, incluyendo un proyecto de Reglamento Económico, que preparase como resultado de un examen minucioso de dicha oficina, que permitiera atender debidamente a las exigencias del servicio, en guarda de los intereses fiscales, y a la vez, dar facilidades al comercio.

En su informe, Lostaunau manifestaba que el reglamento de la Aduana del Callao, que regía como única norma para las demás de la República, no era adecuado para Arica y demás del sur, por lo que luego de investigaciones personales y prácticas, había mejorado su servicio, según el proyecto de reglamento, aplicable a otros puertos del sur.

El Gobierno promulgó, el 14 de junio de 1872, una resolución aprobando el mencionado Reglamento, aplicable de inmediato a las Aduanas de Arica, Pisco, Islay, Pisagua e Iquique, quedando los jefes de esas Rentas, obligados a dar cuenta de los vacíos o defectos que ofrecieran, en la práctica, las nuevas disposiciones reglamentarias, a fin de enmendarlas.

El 3 de abril de 1873, el Gobierno de Pardo crea, por decreto supremo, la Inspección General de Aduanas, encargada de vigilar y fiscalizar el servicio de las Aduanas. Estaría a cargo de un Inspector, un secretario y un amanuense, que tendrían por sueldo 5,000, 2,000 y 1,000 soles al año, res-

pectivamente¹¹¹. El 28 de febrero de 1874, otro decreto supremo reglamentó el servicio de la Inspección General de Aduanas, dando instrucciones precisas para el cumplimiento de sus funciones, estableciendo que las Aduanas estaban obligadas a cumplir las órdenes, que en concordancia con el decreto, impartiera la Inspección. Otra disposición contenida en este decreto, era la facultad concedida al Inspector para centralizar en su oficina, los trabajos de Estadística Comercial de las Aduanas de la República¹¹².

En agosto de 1874, se debatió en el Legislativo el tema de clasificación de los puertos, que culminó con la promulgación, el 2 de diciembre de ese año, de la ley de clasificación de los puertos, con el texto siguiente:

“Art. 1º. Son puertos mayores: Callao, Arica, Islay, Iquique, Pisagua, Paita, Pacasmayo, Eten, Pimentel, Salaverry, Chimbote, Pisco y Mollendo. Este último sólo quedará habilitado de puerto mayor hasta que se una la vía férrea de Arequipa a Islay.

Art. 2º. Son puertos menores: Tumbes, Sechura, San José, Chérrepe, Malabrigo, Huanchaco, Guañape, Santa Rosa, San Bartolomé de Chao, Samanco, Casma, Supe, Huarney, Huacho, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Atico, Quilca, Ilo, Morro de Sama, Junín, Mejillones, Punta Colorada, Molle, Chumata (sic), Patillos y Mollendo, luego que el ferrocarril de Arequipa se prolongue hasta Islay [cosa que no ocurrió].

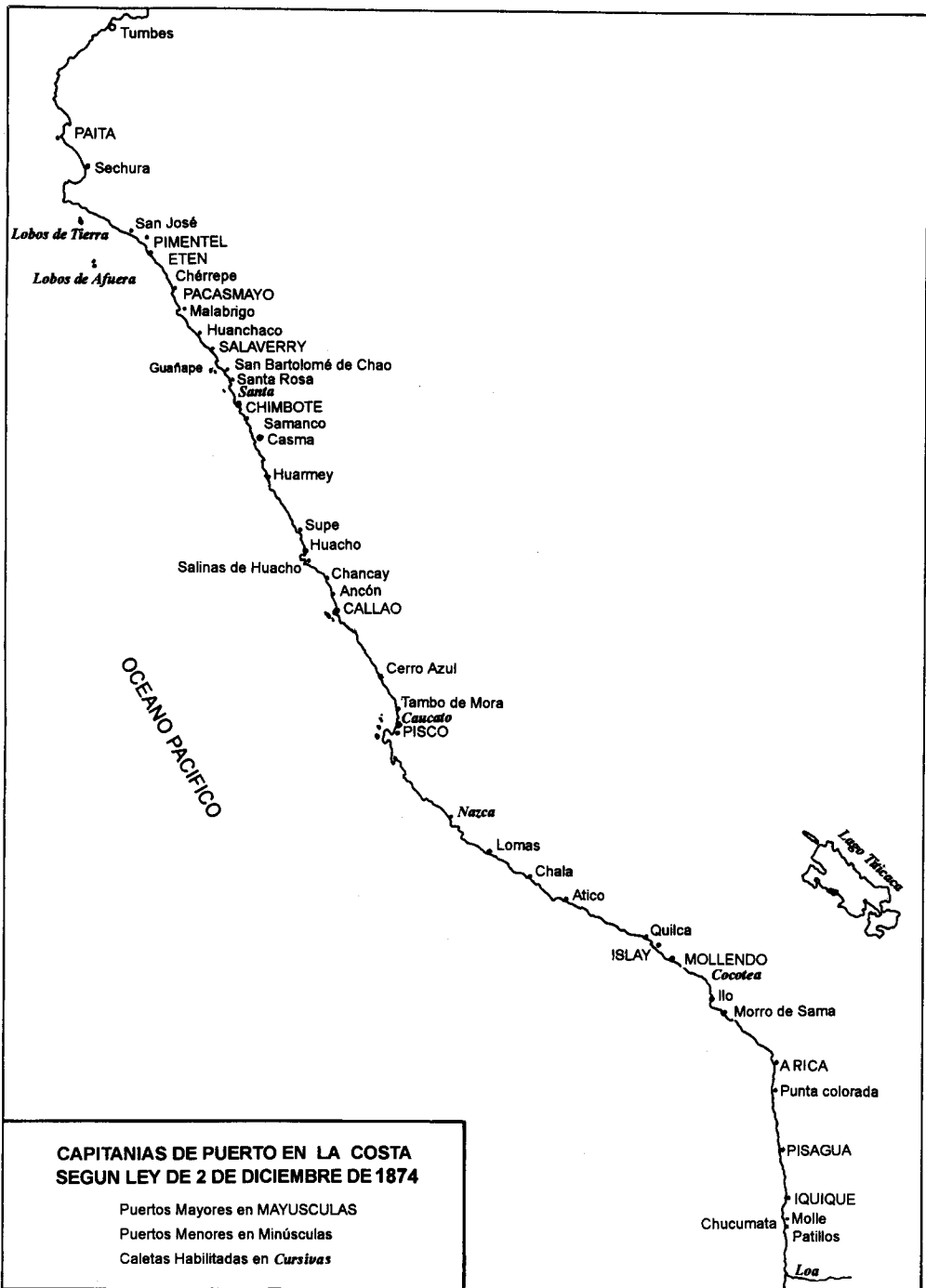
Art. 3º. Tanto en los antiguos puertos menores como en los últimamente creados, el Gobierno establecerá tenencias de administración o permanentes Resguardos según convenga a la mayor o menor importancia de las localidades, a la conveniencia del comercio y a la cautela de los intereses fiscales.

Art. 4º. El número de puertos menores se podrá aumentar o disminuir a juicio del Gobierno, según convenga a la movilidad del tráfico y a las necesidades en servicio público”¹¹³.

Esta reclasificación de los puertos, como se habrá apreciado, obedecía al punto de vista hacendario. Sin embargo, no tocó el tema de las caletas habilitadas, en las cuales también operaban los barcos mercantes, y cuya relación estaba contenida en el artículo 4o. del Reglamento de Comercio. Como esta ley elevase a varias de las caletas habilitadas a la categoría de puerto menor, a continuación se consigna un balance de las que habrían de quedar como caletas habilitadas: Santa, Cocotea, Nazca y Caucato.

Según reseña Flórez en su *Monografía*, el 24 de enero de 1876 se promulgó un nuevo estatuto orgánico para la Aduana del Callao, que comprendía todas las operaciones, desde la entrada hasta la salida de las mercaderías.

Como se puede apreciar, los dos Gobiernos tuvieron como objetivo mejorar la recaudación de los ingresos del Tesoro y brindar una mejor atención al comercio, mediante el perfeccionamiento del sistema de aduanas.



HISTORIA MARITIMA DEL PERU

3.2. LA INFRAESTRUCTURA FISICA DE LAS ADUANAS

3.2.1. Callao

Por decreto supremo del 24 de febrero de 1871, el Gobierno decidió construir un local para la Aduana del Callao y, a ese fin, con fecha 1º de marzo del mismo año, dio a publicidad las bases, especificaciones, condiciones y planos a que se deberían ceñir los postores para presentar sus propuestas el 25 de abril.

El 23 de diciembre de 1871, otro decreto supremo dispuso que de inmediato se procediera con la construcción en el Callao, en el sitio escogido, conocidos como Miranaves.

No se ha ubicado al ganador de la buena-pro para la construcción de la Aduana del Callao, pero es un hecho que la obra se empezó a ejecutar. En efecto, el 9 de octubre de 1872, la Comisión nombrada por resolución suprema del 27 de setiembre del mismo año, elevó su informe al Ministro de Hacienda y Comercio. Estaba compuesta por los señores Genaro M. Saavedra, Alfredo Bohl, Carlos Elizalde, Jorge Petrie (Agente de la P.S.N.C.), James Hodges y el ingeniero Felipe Arancibia.

Las obras se estaban ejecutando de conformidad con los planos. Según la Comisión, las dimensiones del edificio eran muy superiores a las exigencias del servicio a que se le destinaría y el "lujo de su ornamentación exigiría un desembolso considerable". En lo que se refería al terreno, la Comisión opinaba que no era conveniente porque su calidad de humedad [filtraciones en el suelo] no le permitiría soportar el peso del edificio, a menos que se invirtieran sumas crecidas para secarlo, lo cual no estaba incluido en el presupuesto de obras. La comisión opinaba que el edificio debía construirse en el sitio donde funcionaba.

El Congreso, por otro lado, considerando que la Aduana del Callao era inadecuada e insuficiente para satisfacer las exigencias del comercio y cautelar los intereses fiscales, promulgó el 28 de abril de 1873, una Resolución Legislativa, con el texto siguiente:

"Art. 1º. Constrúyase una nueva Aduana en el Callao, con las condiciones necesarias para atender a las necesidades del comercio y cautelar los intereses fiscales.

Art. 2º. Para atender a los gastos que demande la obra, el Poder Ejecutivo emitirá bonos o títulos de la deuda interna, hasta la suma necesaria a producir tres millones de soles en efectivo.

Estos bonos serán iguales a los que el Congreso mande emitir para el pago de la deuda flotante".

El Presidente Pardo le puso el cúmplase el 29 de abril¹⁴.

Así, pues, todo indica que prevaleció la opinión de la Comisión, pues la Aduana seguiría funcionando en el Castillo, a pesar de la Resolución Legislativa citada, hasta 1936.



El Callao. Se aprecian en L, almacenes del Arsenal; Q, el Arsenal; Aduana en la fortaleza de la Independencia; X, prisión de Casas Matas; M y P, muelles; E, Hospital; O, Estación del ferrocarril Lima-Callao; J, depósito de carbón de la P.S.N.C.; S, Gobernación; R, Correo, (Reproducida de: *Atlas Geográfico del Perú*, por Mariano Felipe Paz Soldán).

3.2.2. Arica

En 1868, como se recordará, se produjo en el litoral sur un maremoto catastrófico, que llevó enorme destrucción en las instalaciones terrestres de diversa naturaleza, entre ellas, el muelle y la Aduana de Arica, y otras más.

La corrección de esta situación fue iniciada, a los cinco meses, con la promulgación el 28 de enero de 1869, de una ley que autorizaba la construcción de nuevas instalaciones. Así, un decreto supremo del 30 de mayo de ese año, resolvió sobre la necesidad de reconstruir el muelle y edificio de la Aduana, y a tal fin nombró el 5 de julio, una comisión que habría de examinar los planos para dichas obras, la misma que estuvo formada por el Administrador de la Aduana del Callao, también de la de Arica, don Manuel Figuerola, don Ernesto Malinowski, don Federico Blume, don Pedro Marzo, y don Julio Sampe. Posteriormente, otra resolución de enero 24, 1870, encomendaba al ingeniero don Eduardo Habich, calcular el costo de la construcción del muelle y aduana, de acuerdo a los planos presentados¹¹⁵.

Una resolución de marzo 1º, 1871, da a conocer las especificaciones por las cuales se construiría la Aduana en el lugar ya designado en otro decreto supremo de 23 de febrero. El ganador de la buena-pro debería comenzar los trabajos durante los seis meses siguientes a la firma de la escritura, debiendo quedar concluidos dos años después de iniciadas, esto es, casi a mediados de 1874¹¹⁶.

Casi al mismo tiempo, por otra resolución de marzo 3 de 1871, se convocó a licitación para la construcción del muelle de Arica dando a conocer las bases y especificaciones técnicas del proyecto, que también había sido confeccionadas por el ingeniero Habich. El muelle debía estar conectado al edificio de la Aduana. En base a la experiencia sufrida, se contemplaba un muro de defensa. En cuanto al muelle mismo, de puntales de fierro, tendría dos partes: un puente de comunicación con tierra de 98 metros de largo por 8 de ancho, y un desembarcadero de 39.40 metros de largo por 13 de ancho, en total 137.40 metros de largo. A todo lo largo del muelle se colocarían dos líneas férreas, que quedarían unidas a las de la Aduana. A su vez, ambas vías férreas quedarían unidas al ferrocarril de Arica a Tacna, previas coordinaciones¹¹⁷. Así, pues, al convocar simultáneamente las dos obras, muelle y aduana de Arica, el Gobierno emprendía una obra de gran significación para el comercio y el transporte marítimos, en un punto tan crítico del litoral de la República.

Realizadas las licitaciones el 6 de julio, la buena-pro fue adjudicada al único postor, don Gabriel Larrieu¹¹⁸, para la Aduana como para el muelle.

LOS INTERESES MARITIMOS

El contrato se celebró el 22 de agosto de 1871. El 10 de diciembre de 1871, se llevó a cabo la ceremonia de colocación de la primera piedra de las obras en Arica, con la asistencia del Prefecto de Moquegua, autoridades del departamento y de muchas otras personas notables de la capital del departamento de Moquegua¹¹⁹.

Ejecutadas que fueron las obras, su inspección y recepción se produjo en octubre 7 de 1874, según acta suscrita con fecha 28 de octubre, en Arica, por una comisión que fuera nombrada el 25 de setiembre, conformada por los señores T. Arancivia, Manuel Vásquez Solís y M. A. Viñas.

En octubre de 1877, el Ejecutivo aprobó la ejecución de unas obras en la parte del antiguo muelle, consistentes en la construcción de un rompeolas, un varadero y algunas reparaciones a la aduana¹²⁰.

4. INFRAESTRUCTURA FISICA PORTUARIA

De todas las obras realizadas en el período referido al tema del rubro, no cabe la menor duda que la de mayor trascendencia y magnitud, fue la del Muelle y Dársena del Callao, motivo por el cual se comenzará con ella.

4.1. MUELLE Y DARSENA DEL CALLAO

Antes de dar inicio al tema del título, se ha considerado oportuno consignar partes de un artículo que sobre el Callao apareciera en *El Comercio*, en enero de 1870, que reproducía a su vez, información aparecida en el Registro Oficial de la provincia, que permite enterarse como era el puerto al comenzar la década de 1870:

“Muelles

Principal, por donde se hace el tráfico general de embarque y desembarque de pasajeros, víveres y mercaderías. Las chazas y secciones que lo componen, se encuentran en completo estado de deterioro; el relleno que forma su macizo, escapándose por la parte de madera carcomida por la broma y la acción del flujo y reflujo ha dado lugar a la pérdida de su nivel, a la formación de un bajo hacia la punta, que dentro de un año hará peligrosa la entrada a la dársena, a las embarcaciones menores.

Esta dársena y por consecuencia de las piedras que aglomera la resaca, ha perdido la profundidad que antes era suficiente y permitía atracar a la bahía buques del porte de 500 toneladas, lo que hoy con dificultad hacen las lanchas de carga. A su lado se construye el de piedra y cemento hidráulico, que reemplazará al que se acaba de destruir.

Desde este punto de vista, entonces, el primer puerto prestaba un servicio de atraque de buques, disminuido con respecto al pasado.

En la parte sur de la población, en el lugar llamado Chucuito, hay cuatro muelles de pilotes. Dos son de la P.S.N.C. [construidos en 1865], y por ellos se desembarca



Arriba: El muelle y dársena del Callao en su etapa de construcción. (Reproducida de: *Historia Marítima del Perú - Monografía Los Puertos del Perú*). Abajo: Vista panorámica del muelle dársena, ya en servicio desde 1875. (Reproducidas de: Archivo fotográfico del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú).

LOS INTERESES MARITIMOS

carbón, maquinarias y útiles de esa compañía, como también, la carga que conducen sus vapores con intervención del Resguardo marítimo.

El tercer muelle es del Estado, que lo emplean las empresas de los depósitos de trigo.

El cuarto muelle es de los señores Thorne, por el que se importaba el hielo de Estados Unidos cuando dichos señores tenían ese negocio, pero hoy esta en desuso.

El quinto muelle, al norte del principal, llamado de Gallinar y sus playas adyacentes, sirve para desembarcar leña, carbón vegetal y maderas de construcción, facilitando así el depósito de esos artículos, cuyos almacenes se encuentran situados allí.

Por el sur, al lado oeste de La Punta, el bajo Camotal con dirección SO/NE y entre éste y la isla de San Lorenzo, esta el canal Boquerón, canal de riesgo si no se toman las marcaciones precisas y especiales. El fondo, en su mayor ancho varía entre 2 1/2 y 5 brazas; su fondo arena de conchuelas y piedra de hormigón.

La isla San Lorenzo tiene en su prominencia mas alta, un faro. En su lado Este, la isla tiene buenos atracaderos, una buena finca del señor Terry, algunos ranchos de pescadores italianos nacionalizados y chancadoras de piedra. El cabezo de la isla, en el norte, despide un bajo hasta 1/4 de milla.

Vientos reinantes del 2º cuadrante en el día, del E en la noche; en el verano del N ocasionales, que en algo perjudican a la salida de buques [de vela]. En enero y febrero, nieblas frecuentes que despejan a mediodía; oleajes en el verano que a veces impiden el desembarque por las playas.

Establecimiento de puerto 5h47m. Amplitud de marea 4 pies máximo, normal de 3.

Aspectos comerciales

Matrícula. Los gremios son:

Fleteros	280
Lancheros	141
Pescadores del país	
Pescadores nacionalizados	201
Carpinteros	57
Calafates	100
Fruteros	46
Pilotos prácticos	48
Pilotos de altura	12
Cargadores (sólo en la descarga)	120
Total	1,005
Lanchas de 10 a 30 toneladas para atender el comercio y de propiedad particular	173
Flete de lancheros, normal	10 pesos
Botes fleteros de 2 y 4 remos para el servicio del público	240
Fletes y pasajes según tarifa del comercio y práctica establecida por los comerciantes	
Lanchas de la P.S.N.C., que se proporcionan al comercio cuando lo piden	100

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En el puerto hay:

- 4 casas flotantes de madera, construidas sobre embarcaciones recortadas, en donde habitan los fruteros y algunos pescadores italianos;
- 7 chatas para dar quilla y carenar buques, con sólo guardianes;
- 18 posadas de marineros en tierra, bajo la vigilancia de la Capitanía¹²¹.

Si bien en esta descripción se incluye a la P.S.N.C., Wardle consigna otra mas ilustrativa, como sigue:

“La P.S.N.C. ocupaba una gran extensión en patios, talleres de máquinas y residencia del Gerente en el Callao. Los talleres del Callao ocupaban una superficie de 50,160 metros cuadrados, en un barrio del viejo puerto que se denomina Chucuito. Comprendían almacenes en las cercanías de la Aduana, y un muelle dotado de locomotoras y pescantes a vapor para el carguío y descarga de los vapores. Un poco mas allá se encontraba el edificio residencial del Gerente, debajo del cual había grandes almacenes. Había, además, otro muelle con un pescante a vapor, y espaciosa fundiciones de fierro y bronce; talleres de carpintería y herrería; una lavandería a vapor para la ropa procedente de los vapores, atendida por trabajadores chinos, que podía entregar mil piezas diarias; una panadería a vapor dotada de hornos tipo Perkins, con capacidad para 120 panes de 4 libras cada uno; un barrio residencial para los obreros que fue bautizado Glasgow Terrace y que entre otras cosas contaba con un teatro; un matadero, con pesebreras para las vacas y corderos que se necesitaban para el aprovisionamiento de los vapores. Tal fue el equipo de la Compañía en el Callao, donde aparte del personal de a bordo, se ocupaba constantemente a unos 500 operarios. Para el uso de éstos se abrió un hospital en 1865, mas debió clausurarse cinco años más tarde, al establecer el Gobierno del Perú las leyes de impuestos para los Hospitales. La Iglesia protestante del barrio se edificó en 1863¹²².

La historia de esta obra esta descrita por Flórez en su *Monografía* y por Castro en su libro ya citado, y simplifica tremendamente su estudio. Hubo, sin embargo, desde el primer momento, acciones en contra y a favor, primero sobre la construcción misma, y después sobre su operación y tarifas. Lo cierto es que sirvió como único muelle de atraque hasta la década de 1930. Lo que sigue complementará los estudios de los distinguidos autores.

La construcción propiamente dicha, se inició el 4 de junio de 1870, con la asistencia del Presidente Balta y, a ese fin, como es de rigor en este tipo de eventos, el Ministro de Guerra y Marina, ordenaba al Comandante General de Marina, que los batallones de marina, formasen calles desde la estación del ferrocarril hasta el lugar en que se colocaría la primera piedra. Asimismo, que todos los jefes y oficiales francos, junto con el Comandante General de Marina, acompañarían al Presidente, dando como hora de reunión las 2h45m p.m. del día indicado. A la hora apropiada, la fragata *Independencia*, ejecutaría la salva de ordenanza, al mismo tiempo que aquella de la plaza¹²³. A su vez, el Prefecto del Callao, oficiaba al Alcalde Municipal y lo invitaba a reunirse con sus regidores y corporaciones de la provincia, en el salón de la Prefectura a las 2h p.m., para asistir al acto¹²⁴.

Coronel JOSE BALTA
Que presidiera el 4 de junio de 1870 la
ceremonia de inicio de la construcción del
muelle y dársena del Callao. (Oleo de autor
anónimo en el Museo Nacional de Historia).





Clipper *W.R. Grace*, construido en 1873, atendía el tráfico New York-Callao-San Francisco, vía cabo de Hornos, en cien días. (Oleo existente en el Museo Naval del Perú).

LOS INTERESES MARITIMOS

En abril 5 de 1871, los contratistas solicitaron se les cediera temporalmente el terreno de propiedad del Estado, entre los baños de La Punta y el muelle de Chucuito, para construir almacenes y depósitos de materiales de construcción, según lo establecía la cláusula 24a. del contrato. En atención a esta cláusula y a que la utilización de ese terreno no irrogaría daño alguno al Estado, “con tal de que en fuerza de las condiciones en que la naturaleza ha colocado la lengua de tierra denominada La Punta, se adopten algunas precauciones, para que no se debilite la barrera de piedra y arena que la defiende de los embates del mar”, el Gobierno promulgó el 8 de abril de 1871 una resolución concediendo la adjudicación temporal solicitada, y construir las instalaciones materia de la solicitud. Pero en los artículos 3º, 4º y 6º el Gobierno establecía un conjunto de restricciones y limitaciones en la extracción de materiales para evitar se causara daños ecológicos y a las construcciones existentes en ella¹²⁵.

Hacía ya cuatro años que se ejecutaban las obras del Muelle y Dársena del Callao, cuando la empresa constructora solicitó autorización del Gobierno para efectuar algunas modificaciones al proyecto original. En vista de que tal proposición tenía por objeto dar mayor seguridad y mayor extensión a la dársena facilitando el tráfico mercantil, sin que ello significase mayor costo para el Estado y el comercio, y estando a lo opinado por la Junta Central de Ingenieros, el Gobierno promulgó el 8 de mayo, una resolución suprema autorizando las modificaciones propuestas por la constructora. Las modificaciones, en general, aumentaban en 2,000 metros cuadrados el área de la dársena y en 76 metros el largo de su ingreso, que sumados a los 36 originales, daba una longitud de 106 metros; la construcción de un muro rompeolas de 200 metros de largo hacia el norte en el lado oeste de la dársena; la construcción de otro rompeolas y un embarcadero para la Marina de Guerra, de 65 metros de largo, hacia el sur del muro oeste; la construcción de almacenes para depósito de vinos y licores; la reducción de la altura de los muros de la dársena desde 3 metros a 1.80 metros sobre el nivel de alta marea, sin afectar la seguridad de la dársena.

En compensación de estas concesiones, la Empresa se obligaba a: prestar remolque a los buques de vela que entrasen a la dársena, sin aumentar las tarifas de descarga y muellaje; rellenar con cascajo los puntos altos de La Punta en los huecos practicados; construir, en el área ganada al mar, edificios para el Resguardo; y dejar libre el espacio necesario para empalmar con la vía férrea Callao-La Oroya¹²⁶.

Una nota, en *El Comercio* del 14 de junio de 1874, comentaba sobre el avance en la obra del muelle dársena, diciendo que quizás antes de que terminara el año, estaría prestando servicios a la navegación. Agregaba, que

la infraestructura de la población del Callao, crecía a tal ritmo, que en poco tiempo se uniría con el distrito de Bellavista¹²⁷.

El 16 de enero de 1875, el Directorio de la Empresa, conformado por los señores F. García Calderón, F. Rosas, G. Heudebert, C.O. Bergman, aprobaron el Reglamento de la Empresa Muelle Dársena y Malecón del puerto del Callao¹²⁸, consistente de 88 artículos. Contemplaba relaciones con los usuarios, Autoridad Marítima, Aduana, operaciones, infracciones y multas.

Era un Reglamento detallado y vale la pena citar algunos aspectos sobre los que hoy se hace hincapié por razones de contaminación, como por ejemplo, que estaba absolutamente prohibido arrojar al agua desperdicios e inmundicias, para lo cual la Empresa dispondría diariamente, entre 5 y 9 a.m., que una lancha los recibiera, para llevarlos a otro lugar.

En cuanto a las relaciones con el capitán de puerto, se estipulaba que cuando en su carácter de Autoridad Marítima, tuviera que dictar alguna disposición acerca de buques o vapores dentro del Dársena, lo verificaría por conducto del Gerente; por su parte, la Empresa daría cuenta diariamente al capitán de puerto de las ocurrencias; que cualquier individuo que cometiese alguna falta en el muelle, empleado o no, sería sometido a la jurisdicción del capitán de puerto y, que éste no despacharía buque alguno que no exhibiese un certificado de no ser deudor de la Empresa.

Importante, por supuesto, era la tarifa a cobrar, que la establecía como sigue:

- Por toda operación de carga o descarga, 2.50 soles por tonelada de registro y 1.50 soles por tonelada de peso;
- Además, pagar los derechos de 0.75 soles por cada tonelada que hubieran cargado o descargado y 0.12 soles por cada tonelada de registro. Los buques o vapores mercantes nacionales sólo pagarían los 0.12 soles dos veces al año, aun cuando fondeasen en el puerto más veces. El pago de los 0.12 soles, daba derecho a todos los buques a usar gratuitamente el muelle dársena para embarcar o desembarcar su rancho.
- El tráfico de pasajeros no estaría gravado por la Empresa;
- El lastre, proporcionado sólo por la Empresa, a razón de 1.50 soles por cada tonelada embarcada.

Por otro lado, los tiempos de carga y descarga serían:

- Buques entre 10 y 500 toneladas, en 3 días;
- Buques entre 500 y 1,000 toneladas, en 5 días útiles;
- Mayores de 1,000 toneladas, en tiempo proporcional.

Este Reglamento, sin embargo, invadía algunos fueros de la Autoridad Marítima y, en este sentido, solicitada que fuera su opinión por el Comandante General de Marina, el capitán de puerto, capitán de corbeta don Lino M. Cueto, informaba como sigue:

LOS INTERESES MARITIMOS

“Abril 13,1875

Examinado por parte de esta Capitanía el Reglamento adjunto sobre policía especial, presentado por el señor Gerente General del Muelle Dársena al señor Capitán de navío Prefecto de este provincia y sometida al conocimiento de VS para que oyese a la Capitanía, resulta hallarse en conformidad con lo que hace al orden interior y económico de la empresa y con los intereses del comercio y del Fisco, que exigen sólidas garantías, pero no con los reglamentos de policía del puerto, cuyos fueros toca al que suscribe, defenderlos, significando que la misión que debe llenar la dársena no será completa sino marchan estas necesidades con el concierto debido.

En efecto, para ejercer jurisdicción y muy especialmente en materias de policía, aun cuando ésta esté circunscrita entre los muros de una propiedad particular, es indispensable que el nombramiento venga de autoridad competente para evitar tropiezos y resistencias en su ejercicio con los ciudadanos, que por cualquier motivo se encuentren en el recinto de la dársena. Ahora bien, existe una policía debidamente organizada, cuya jurisdicción termina en los muelles y playa donde comienza la que le esta determinada al Capitán de puerto, en nuestros reglamentos de todos conocida, y debe serlo especialmente del ilustrado señor Gerente General; por lo tanto si esta fuera de discusión la necesidad de un jefe indispensable de policía, no lo será ciertamente según lo indica el artículo 3º, el Maestro del dique, sino el Capitán del puerto. El maestrazgo del dique será, no lo dudo, un alto empleo para la dársena, pero ni por esto debe estar revestido de autoridad como jefe de policía, ni puede ser igual ni mas alto que el Capitán del puerto, porque ante esta autoridad tienen que ser precisamente remitidas todas las controversias sobre policía de puertos, jornales, trabajadores, etc., donde el maestre del dique tiene que comparecer ya como demandante, ya como demandado. Reconocer pues una autoridad superior de policía en el Maestre del dique, sería menoscabar la jurisdicción nacional, despojar al Capitán del puerto del ejercicio de sus facultadores jurisdiccionales. Para evitar ulteriores dificultades que surgirán de las necesarias relaciones de la Capitanía de puerto con el muelle dársena, es conveniente fijar desde ahora, con precisión y claridad las atribuciones peculiares de cada uno de éstos, por cuyo motivo el que informa llama la atención de VS sobre el artículo 3o. del presente reglamento, así como también respecto del pliego de observaciones al reglamento interior, presentado por el comité expedido por esta capitanía con fecha 28 de marzo, a fin de que teniendo a la vista ambos, se les estudie convenientemente.

Concluiré este informe manifestando a VS que siendo incuestionable la necesidad de una policía particular en el recinto del muelle dársena, también lo es que sólo el Capitán del puerto sea su único jefe, como que es el único que en materia de policía de puerto, está revestido de todas las facultades que se desprenden de la ley, haciendo presente que ni el decreto de concesión, que es el punto de partida de donde se derivan los derechos de la dársena, se ocupa de una policía particular, que a no ser indispensable su organización, se le combatiría convenientemente, por lo tanto debe procederse a la reforma del mencionado Artículo 3º, antes de prestarle sanción definitiva. *LINO M. CUETO*¹²⁹.

Del informe de Cueto, puede apreciarse con claridad la jurisdicción de la capitanía de puerto.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Castro reseña que Templeman y Co. se asoció con la empresa francesa Societé Generale de París y los banqueros Leidem Premsel y Co. en julio de 1870, aportando las firmas asociadas 30 millones de francos cada una. La obra de ingeniería fue contratada con la firma Thomas Brassey y Co. de Londres. A partir de marzo de 1873, una sucesión de transferencias de la asociación citada, no autorizadas, llevaron a que en 1876 la Societé Generale fuera la empresa propietaria del Muelle y Dársena, pero sin tener personería jurídica ante el Estado, situación que sólo sería resuelta después de terminada la guerra¹³⁰.

Luego de aprobado el Reglamento el 15 de marzo, se autorizó su apertura al servicio público, pero es sólo el 19 de julio de 1877 cuando atraca en el muelle el primer buque¹³¹.

4.2. IQUIQUE

Una nota de *El Comercio*, fechada en Iquique el 4 de octubre de 1871, daba a conocer que hacía algunos días había principiado la construcción del nuevo muelle, estimándose que la obra sería muy buena y tendría bastante solidez¹³². Su construcción había sido adjudicada al general don Manuel de Mendiburu. Se construyó un muelle de pilotes.

4.3. PISAGUA

En *El Peruano* del 25 de noviembre de 1871, se dio a conocer un aviso de la Caja Fiscal, fecha 14 del mismo mes, según el cual el Supremo Gobierno había aceptado la propuesta de don Fernando Hugues para la construcción de un muelle y malecón. En consecuencia, convocaba al remate de la referida obra, en conformidad con las bases propuestas, mas las indicaciones de los ingenieros del Estado y el decreto supremo de 5 de julio de 1871.

De acuerdo a las bases, el contratista ganador del remate, construiría por su cuenta, costo y riesgo dichas obras, según las especificaciones técnicas que se detallaban en el aviso. Los trabajos deberían principiar seis meses después de firmada la escritura, debiendo quedar concluidas en un plazo de dos años y medio.

Las bases fijaban, también, las tarifas que cobraría la empresa por los diversos servicios a prestar al comercio, quedando exceptuados de todo pago los buques de guerra nacionales y extranjeros, los pasajeros y sus equipajes y la carga del Estado.

La empresa debería unir sus vías férreas con aquellas que vinieran del interior. En caso de que el señor Hugues no obtuviera la buena-pro, aquel que la obtuviese le pagaría 10,000 soles por valor de los planos y estudios.

LOS INTERESES MARITIMOS

El muelle tendría un total de 179 metros de largo y 13 de ancho en el embarcadero, el cual tendría capacidad para recibir dos buques a la vez, y para que no tuvieran que amarrarse al muelle, se colocarían cuatro boyas de amarre en cada lado. En el embarcadero habrían entre 7 y 9 metros de agua, según la marea. El muelle tendría cuatro pescantes fijos y giratorios, dos de ellos para 2 toneladas y los otros dos para 5 toneladas.

El remate se llevaría a cabo el 11 de diciembre de 1871¹³³. En la realidad, el muelle no se llegó a construir.

4.4. ILO

Una nota del corresponsal de *El Comercio* en Ilo, del 8 de enero de 1872, comentaba que el progreso material de ese puerto dependía de la terminación de la línea férrea que lo uniría a Moquegua. Decía que en los trabajos de esa línea laboraban de 800 a 1,000 chilenos, que la vía ya había llegado a Hospicio y supuestamente estaría terminado el camino y expedito el tráfico por ferrocarril, en seis o siete meses.

“La importancia, decía, que Ilo y Moquegua tomarán mediante la empresa ferrocarrilera será inmensa. La facultad de transporte dará una nueva vida a esa población y contribuirá poderosamente al desarrollo de la industria en todo sentido.

El comercio comienza ya en este puerto a animarse. Se aumentan las casas de negocios y las transacciones se hacen fáciles y ventajosas.

La población se halla situada en el punto denominado Pacocha, extensa y preciosa planicie arenosa, susceptible de contener una gran porción de habitantes. Actualmente cuenta de 300 a 500 almas.

Una importante medida se hace sentir, es que el Gobierno consiga de la Legislatura se eleve a Puerto mayor la caleta de Ilo.

El incremento, diario de este puerto exige con prontitud la atención del Gobierno para satisfacer todas sus necesidades.

Extráñase, también, que hasta ahora no se haya establecido una Administración de correos.

Existen en este puerto dos muelles: uno de propiedad fiscal y el otro de la empresa del ferrocarril. El primero del cual se sirve al público, hállase amenazado de ruina si el Gobierno no dispone se le haga una competente reparación. El de la empresa es sólido y de buena construcción, pero aún no ha sido puesto al servicio del público”¹³⁴.

El puerto sería teatro y testigo en 1874 y 1877, respectivamente, de dos importantes eventos: la captura del *Talismán* y el combate de Pacocha, con la participación en ambos del *Huáscar*, aunque con diferentes comandos.

En cuanto a la infraestructura portuaria al norte del Callao, era como sigue.

4.5. ETEN

El 2 de febrero de 1871, se colocó la primera estaca del muelle de fierro que construiría la compañía del ferrocarril. La ceremonia estuvo presidida por el señor don José Antonio García y García, director gerente de la línea, y asistieron numerosos pobladores, informaba *El Comercio*.

Se estimaba que en unos nueve a diez meses, el muelle tendría ya construidos y utilizables, unos 500 ó 600 pies, pero el muelle sería mas largo, sin el menor riesgo por más picado que estuviera el mar. Simultáneamente avanzaban las obras del ferrocarril en tierra, que uniría a Eten con Chiclayo, en corto plazo¹³⁵.

4.6. SALAVERRY

Como se ha visto, Salaverry había sido instituido como Puerto mayor el 2 de diciembre de 1874, y la historia de su denominación y ubicación, ya se han tratado en el volumen 2 de este Tomo, así como por Flórez en su *Monografía*, ya citada.

En marzo de 1875, se dio a publicidad en *El Peruano*, el informe del ingeniero F. Erckman, comisionado para estudiar la mejor posición y tipo de muelle que el Gobierno se había propuesto construir¹³⁶.

Al analizar Erckman, la construcción del muelle de mampostería, es decir, un muro como rompeolas, versus uno de pilotes, expresaba: "[...el de mampostería] formaría una especie de tajamar que destruiría la acción de la corriente y formaría entre él y la ribera un lugar tranquilo donde la arena se depositaría, de modo que ese puerto ficticio será rápidamente invadido por la arena". Pues bien, en la década de 1960, cuando se construyó el Terminal Marítimo de Salaverry, eso es precisamente lo que sucedió, y que ha generado y sigue generando, ingentes gastos de dragado, mas otros inconvenientes que se detallan en la *Monografía* de Flórez. El primer dragado de significación hubo de realizarse en 1972.

En resumen, el proyecto presentado por Erckman contemplaba las ventajas siguientes:

- 1º. No determinaba cambio alguno en la dirección de las corrientes;
- 2º. Impedía la explotación de una rama del ferrocarril, que era costosa;
- 3º. Se aproximaba a los lugares donde se producía el tráfico importante;
- 4º. Disminuía la longitud del muelle; y
- 5º. Sería de rápida ejecución.

Finalmente, se puede concluir en que la infraestructura portuaria del litoral sur recibió más atención, en respuesta a la estructura del comercio y al desastre de 1868. Usando el año 1874 como término medio del lapso que cubre este Tomo, es apropiado mencionar un editorial de *El Comercio*, del 1º de setiembre de ese año, sobre el tema, pues reflejaba una opinión

LOS INTERESES MARITIMOS

importante antes de la promulgación de la ley de clasificación de puertos, en diciembre de 1874, que luego de una serie de argumentos, concluía diciendo:

“Es pues, absolutamente indispensable que se procure la construcción de muelles en aquellos de nuestros puertos que no los tienen y la reparación de una manera conveniente de los pocos malos que en otros hay. La Cámara de Senadores que hoy se ocupa de la división de los puertos debe pensar en que de nada servirá que éstos se llamen mayores o menores si son siempre lo último en respecto a facilidades para el comercio y consiguientemente para la industria”¹³⁷.

E. LOS SERVICIOS PARTICULARES AL COMERCIO Y AL TRANSPORTE

En párrafos anteriores se ha visto la participación del Estado en el comercio y movimiento marítimo, ya para cobrar derechos, ya para proporcionar infraestructura administrativa y física, ya para atenderlos. Como es fácil comprender, la movilización de la carga y pasajeros, demandaba la oferta de servicios que eran provistos por particulares, de acuerdo a tarifas establecidas, en las que para su formación intervenía el Estado en una u otra forma, normalmente a través de las capitanías de puerto, pues aquellas, lógicamente, no podían ser uniformes para todos ellos. Así, pues, a continuación, se tratará de este aspecto, cuya información disponible tampoco ha sido abundante.

Por otro lado, se debe recordar que los gremios que aquí se refieren estaban todos matriculados en las respectivas capitanías. Las pocas tarifas ubicadas, además, presentan la naturaleza de la mercadería movilizada.

De paso conviene aclarar que no se ha encontrado tarifa alguna para los puertos, aplicables a los cargadores, esto es, para la carga o descarga del buque al lanchón o embarcación, aunque Flórez en su *Monografía*, consigna que era común que ello fuera hecho por la tripulación.

1. DE LOS GREMIOS

1.1. QUILCA Y SANTA

En el transcurso de 1872, el gobierno aprobó las tarifas de los gremios de playeros y lancheros, con participación de todos los interesados¹³⁸.

1.2. CALLAO

En mayo 12 de 1873, por el Ministerio de Guerra y Marina se promulga una resolución suprema aprobando, transitoriamente, las tarifas formadas por los diputados de los gremios de fleteros y los comerciantes

don Elías Mujica y don Juan Peralta, nombrada por la capitania de puerto, para la carga y descarga de personas y mercaderías en la bahía del Callao.

Al mismo tiempo, se nombra una junta presidida por el Comandante General de Marina y compuesta del Presidente del Tribunal de Comercio, del capitán de puerto, del Comandante del Resguardo y del señor don Joaquín Soroa, para que formulara un Reglamento para dichos gremios, en base al libre ejercicio de esas industrias por las personas que lo solicitaran, y que llenasen los requisitos que se fijarían en las reglas del caso, en resguardo de los intereses del público y del comercio¹³⁹.

La comisión cumplió con su cometido, y el 6 de junio del mismo año, el Comandante General elevaba al Ministro de Guerra y Marina, el Proyecto de Reglamento para los gremios de fleteros y lancheros del Callao, bajo la base de industria libre¹⁴⁰.

1.3. HUANCHACO

En un oficio del capitán de puerto de Huanchaco y Comandante del Tercio Naval de La Libertad, capitán de corbeta don José Manuel Silva, de fecha enero 25 de 1874, dirigido al Comandante General, le manifestaba que en octubre de 1873 había tramitado una solicitud de aumento de fletes de las lanchas por sus propietarios, los mismos agentes. Comunicaba ahora, Silva, que había comprobado que los agentes pagaban a sus lancheros un mayor sueldo en consonancia con el aumento que solicitaba, y al tratar de evitarlo, había notado que ello traería gran perjuicio al público en general, si exigía que se siguiera aplicando la tarifa vigente de 1852. Al capitán de puerto no le parecía justo que esa gente matriculada ganase lo mismo que 22 años ha, teniendo en cuenta que en el transcurso habían ocurrido aumentos en los artículos de consumos y en los jornales¹⁴¹.

2. SERVICIOS DE REMOLQUE

En los primeros meses de 1871, el Capitán de puerto del Callao, fue requerido por el Comandante General de Marina a emitir opinión respecto a una solicitud presentada por el señor don Carlos Parker, para obtener una concesión en el servicio de remolcaje en el puerto en mención, llevando los barcos con su lancha a vapor hasta el fondeadero de buques mercantes, lo que implicaba salir de la bahía y ponerse en contacto con el capitán del buque.

El capitán de puerto, capitán de navío don Manuel Palacios, emitió su opinión expresando que según el reglamento vigente, que databa del año

LOS INTERESES MARITIMOS

1840, estaba prohibido que persona alguna se pusiera al habla con el buque mientras no fuera recibido por la Capitanía y el Resguardo, motivo por el cual él le había aplicado dicha prohibición al señor Parker.

Por otro lado, Palacios manifestaba que al referirse al reglamento de 1840, lo hizo con el objeto de hacer notar que las necesidades del puerto habían variado de tal modo, que no sólo era imposible de cumplirse, sino que representaba dificultades al servicio y al comercio, como era el caso del remolcaje, en que aun cuando él viere que el remolque en la bahía abreviaba los negocios mercantiles, tenía que oponerse para no violar el reglamento, pero que esa Comandancia en vista de las razones y observaciones expuestas, tomaría la decisión que mas creyera conveniente sobre lo solicitado por Parker, y "de cualquier otro que pudiera pedir tal licencia"¹⁴².

Dos meses después, una resolución suprema del 12 de mayo de 1871, aceptaba la propuesta de remolcaje de buques a vela en el Callao, presentada por don Carlos D. Parker, que sería realizada con su pequeño vapor *Leopoldo Parker*, facilitando así al comercio y a la navegación, sujeto a una serie de condiciones.

3. SERVICIO DE DIQUE

La historia del dique flotante *St. George*, de propiedad de Callao Dock Company, así como sus características y capacidad, han sido descritas tanto por Romero como por Castro, en sus respectivas obras ya citadas, pero conviene recordar que el mencionado dique, era el único en la costa occidental de América del Sur, con capacidad para recibir buques de gran porte. El mayor accionista de esa empresa, era la P.S.N.C. Además, la compañía del dique tenía construidos en Chucuito, talleres de fundición, herrería, carpintería, un teatro y hospital, todo lo cual generaba empleo para 500 operarios; almacenes y dos muelles con pescante a vapor¹⁴³.

Los servicios de esta compañía para los buques mercantes y de guerra, obviamente, no eran gratuitos. La tarifa que el dique cobraba a los buques de guerra había sido aprobada por el Supremo Gobierno en el mes de julio de 1869, y se mantuvo durante la década de 1870.

Según Castro, el 24 de julio de ese año, una comisión mixta presidida por el Comandante General de Marina, capitán de navío Diego de la Haza, el capitán de navío Miguel Grau, y el capitán de fragata Aurelio Arrieta, por parte del Gobierno, y los señores Noel West, gerente del dique, Vane Bradley superintendente de la P.S.N.C. y James Anderson, director del dique, acordaron la tarifa especial para los buques de guerra, como sigue:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Buques	Eslora	Manga	Tons	(1)	(2)	(3)	(4)
<i>Apurímac</i>	197	43.5	1,702	1.135	850	570	45
<i>Independencia</i>	215	44.7	1,983	1.325	990	660	75
<i>Huáscar</i>	196	35.5	1,158	1.775	580	385	45
<i>Unión</i>	254	36.5	1,627	1.085	815	540	35
<i>Meteoro</i>	262	34.5	1,511	1.005	760	500	35
<i>Loa</i>	181	38.5	1,000	670	500	330	35
<i>Tumbes</i>	147	24.5	404	270	200	135	30
<i>Chalaco</i>	271	32.8	1,423	950	710	475	45
<i>Mayro</i>			670	450	335	220	30

(1) U.S. dólares el 1er. día; (2) por cada uno de los 4 días siguientes; (3) por cada uno de los días subsiguientes; (4) por cada una de las faenas para asegurar y largar los buques en las entradas y salidas¹⁴⁴.

En mayo de 1871, una comisión de jefes de la Armada, compuesta por Aurelio García y García, Miguel Grau, Camilo N. Carrillo y J. G. More, se reunió para evaluar una propuesta presentada por don Juan Elizalde, para construir un dique seco en Guayaquil. Esta comisión estudió la proposición detenidamente y emitió el informe que en su parte final decía:

“Consideración de mucha gravedad es igualmente colocar nuestros mejores buques en desarme en un país inestable, así como lo es también la ayuda que mediante la concurrencia de capitales peruanos se daría a un puerto extranjero, retirándolos de la circulación de los nuestros.

Las razones aducidas nos hacen opinar que es inadmisibles la propuesta materia de este expediente, siendo preferible para el Gobierno nacional, quedar en libertad de ocupar o no por su valor de tarifa, el dique de Elizalde si llega a construirlo, según lo requieran las necesidades del servicio y naturaleza de los buques, como ya lo ha hecho en otros de las mismas condiciones en Río de Janeiro y Valparaíso.

Es cuanto tenemos que decir en cumplimiento del decreto precedente.- Callao, mayo 16, de 1871. *AURELIO GARCIA Y GARCIA, MIGUEL GRAU, CAMILO N. CARRILLO, JUAN GUILLERMO MORE*¹⁴⁵.

También es interesante, la prevención de que el Estado peruano participase como inversionista en un país extranjero calificado como inestable, y con el cual el Perú tenía discrepancias sobre límites, lo que tácitamente implicaba un riesgo, no así en el caso del dique flotante en Valparaíso, país con el cual no se tenían fronteras.

El informe transcrito, sirvió de fundamento para que el Gobierno promulgase una resolución suprema el 12 de junio de 1871, declarando inadmisibles la propuesta de don Juan B. Elizalde, “por no presentar condición alguna que mejore las que el Estado tiene estipuladas con la compañía del dique del Callao”¹⁴⁶.

F. SEGURIDAD PARA LA NAVEGACION EN LA BAHIA DEL CALLAO

Se ha descrito en otra parte, el pago del derecho de limpia y su objeto, que estaba comprendido en el derecho de puerto, que era recaudado por el Ministerio de Hacienda a través de la Aduana del Callao. El cobro de este derecho y la obligación de justificarlo para eliminar peligros, llevó a una serie de casos en el período, que tenían que ver con la remoción de cascos de buques hundidos y los contratistas que obtenían la buena-pro, que no siempre cumplieron a cabalidad su compromiso.

*G. LOS CAPITANES DE PUERTO Y SUS RELACIONES
CON ORGANISMOS DEL ESTADO, AGENCIAS Y GREMIOS*

En el capítulo IV de este volumen, se dijo que el capitán de puerto era un funcionario con dos sombreros: uno para atender los asuntos relacionados con la Armada y el Estado; el otro, para atender los asuntos de servicio al público, un público extremadamente complejo, con arterias en el comercio, el transporte, la industria, el trabajo, actuando unas veces en cumplimiento de la ley, en otras de mediador, en otras de juez, en otras recibiendo numerosísimos y variados reclamos, o cargos de los agentes económicos. Su trabajo, entonces, con escaso personal, con escasos medios materiales, como se ha visto, podrá ahora medirse en la actividad de la época, recibiendo y despachando centenares de buques, de pasajeros, todos los días, y multitud de otras situaciones. Esto sólo lo pueden comprender, en su verdadera magnitud, quienes han sido capitanes de puerto, y para los que no lo han sido, comprendan y reconozcan la necesidad de enaltecer la función de Autoridad Marítima de los capitanes de puerto que, como cualquier ser humano, era y son pasibles de cometer errores, por acción o por omisión, en un ambiente de fuertes y encontrados intereses económicos.

A continuación, entonces, algunos casos seleccionados de los centenares registrados en los archivos.

1. CON LA ADUANA

“Las operaciones de carga y descarga de los buques, era de la exclusiva competencia de la Aduana, cuyo Administrador debía avisar al Capitán de puerto de Mollendo, como única autoridad marítima del lugar, y que tenía a su cargo la política de playa y muelles”, decía el Comandante General

de Marina al capitán de ese puerto en agosto de 1875, absolviéndole una consulta en ese sentido. Además, continuaba, que “cualquier resolución que haya tomado [la Aduana] para habilitar más horas de trabajo, en atención a las necesidades del comercio”, será obligación de la Capitanía sólo el cuidar el orden, ya que “los empleados de la Renta, son los únicos llamados a impedir el contrabando, salvo que en un caso soliciten el auxilio de la Capitanía”.

El Comandante General, para ilustrar mejor su respuesta, le remitía al capitán de puerto, copia del artículo 15º de la resolución suprema del 1º de junio de 1851, que sobre el particular decía:

“Toca al administrador de la Aduana distribuir la gente, dar sus órdenes desde la víspera al jefe principal y celar que éste circule las suyas a las cuadrillas, todo con presencia de las necesidades del servicio público, en cuyo concepto el dicho administrador hará emplear los cargadores, no sólo en sacar de lanchas la carga, según el caso, sino también en el movimiento anterior de bultos dentro de cada almacén, o su traslación de un almacén a otro”¹⁴⁷.

Además de los buques fondeados, que transportaban las mercaderías a y desde el puerto del Callao, habían otros tipos de embarcaciones fondeadas, que prestaban determinados servicios particulares, como pontones, lanchas, chatas, casas flotantes y botes, que se ocupaban en depósito, embarque y desembarque de mercaderías, tumba de buques, alojamiento, actividades que ejercían amparados en la libertad de industria, establecida en la constitución, pero que en alguna medida complicaba el mantenimiento del orden¹⁴⁸.

2. CON LA SANIDAD

Como se ha visto en el capítulo V de este volumen, el capitán de puerto del Callao, integraba la Junta Suprema de Sanidad. También se vio que en la década de 1870 se presentaron epidemias de cólera, fiebre amarilla y viruela en países de América del Sur, desde donde llegaban buques al Callao unos y, directamente a las islas guaneras, otros. Se vio también las medidas que se dictaron para el caso del cólera.

En agosto de 1870, tanto la Prefectura del Callao como la Comandancia General de Marina habían dispuesto, que ante la epidemia de viruela desatada en Valparaíso, los buques de esa procedencia fueran rigurosamente examinados por el médico de sanidad, de lo que resultaba no haberse detectado ninguno en esa situación.

Es interesante la descripción que se hace del procedimiento de recepción de naves:

LOS INTERESES MARITIMOS

“Si el médico de Sanidad hace las visitas en las islas de Guañape como se hacen en este puerto [Callao], es decir, en el mismo bote en el que pasa la revista la Capitanía, siendo el médico el primero que aborda el buque y la Capitanía tan sólo cuando el médico declara no haber novedad y que el buque pueda quedar en comunicación, parece que no hay temor de los buques que lleguen a las islas propaguen una epidemia, puesto que en un caso desfavorable el médico tiene la facultad de incomunicar al buque, lo que al momento puede ponerlo en conocimiento del Capitán de puerto, y cuya orden para ser cumplida, esta autoridad la hace saber al Capitán del buque, ordenándole su permanencia a sotavento y fuera de la última línea de los fondeaderos, y disponiendo al mismo tiempo el que se ize al tope del palo trinquete, la bandera amarilla que es la señal que indica la incomunicación de ese buque. El Capitán de puerto pone también al momento, en conocimiento de las demás autoridades las medidas tomadas”.

Firmaban este informe, con fecha 27 de agosto de 1870, dos de los miembros de la Junta Suprema de Sanidad, capitán de navío don Manuel Palacios como capitán de puerto del Callao, y el doctor don Santiago Távora¹⁴⁹.

A pesar del tiempo transcurrido, la bandera cuadra amarilla, en el Código Internacional de Señales, sigue teniendo el mismo significado de buque en cuarentena.

En junio de 1872, ante una consulta hecha por la Comandancia General sobre la recepción de naves durante la noche, el Gobierno promulgó la resolución suprema que sigue:

“Que los vapores y demás buques que lleguen de noche a los puertos de la República con procedencia de otros que se hallen infestados por alguna epidemia, no sean recibidos ni se verifique en ellos la visita de Sanidad que corresponde, sino durante las horas del día, quedando derogada cualquiera otra resolución que se oponga a la presente”¹⁵⁰.

Esta resolución la transcribiría el Ministro de Guerra y Marina al Prefecto del Callao, coronel don Pedro Balta, quien a su vez hizo lo propio con el capitán de puerto del Callao el 27 del mismo mes, quien finalmente con fecha 29 la retrasmitió al Cirujano Mayor, médico de Sanidad, con el agregado de que ello se aplicaría a los buques que procedieran de Panamá y Valparaíso¹⁵¹.

3. CON LAS COMPAÑÍAS NAVIERAS

Muchos son los comentarios adversos a la P.S.N.C. que se han citado en párrafos anteriores y también en el Tomo VIII, hechos por los pasajeros que viajaban en los vapores. Pero también las autoridades se quejaban del comportamiento de los capitanes. Esta situación de monopolio en el transporte, quizás generó prejuicios, cuya reacción se manifestaba de diversas

formas, como por ejemplo, en las multas, que la mayoría de las veces pasaban a la decisión final del ministro.

No sucedió lo mismo con el caso de una multa impuesta por el capitán de puerto de Ancón, marzo de 1875, al capitán del buque francés *Bengala* por haber botado lastre en el fondeadero. El ministro Freire, en este caso, fue mas bien crítico con el capitán de puerto, por no haber esclarecido oportunamente el incidente, expresando lo siguiente:

“Para el Gobierno, los partes oficiales de las autoridades constituidas, son documentos cuya veracidad no puede ser destruida por la negativa de un particular; pero como en el caso presente esa negativa se hace en la forma de una solicitud, pidiendo justicia, no es posible resolver la cuestión, sin que previamente se hagan los esclarecimientos necesarios a fin de que el reclamante vea que se procede con toda la posible rectitud y se atiende a la demanda que interpone.

Como han transcurrido algunos días desde que VS tuvo conocimiento de lo ocurrido en Ancón, y como el buque *Bengala* no puede ser detenido hasta que se esclarezca la falta cometida por su Capitán, VS resolverá la solicitud del Capitán del *Bengala*, disponiendo que se practique por un jefe que VS nombrará, una sumaria información del *Bengala*, quien deberá presentar un fiador que será el agente de dicho buque, u otra persona de responsabilidad, que erogue la multa impuesta, en caso de que resulte comprobada la falta de cumplimiento a las órdenes de la autoridad marítima y de policía de aquel puerto”.

Esta decisión del ministro Freire revela en primer término, una llamada de atención al Comandante General, por tramitar expedientes no esclarecidos; en segundo lugar que había la voluntad de resolver en justicia y equidad el problema planteado; en tercer lugar la prevención de que cuando una autoridad imponía una multa, como en este caso, la justificación debería ser incontrovertible, y finalmente, que delegaba en el Comandante General, la decisión final¹⁵².

Los capitanes de puerto tenían la función de retransmitir determinadas decisiones respecto a las compañías navieras, enmendando aquellas que otras autoridades, sin corresponderle, emitían. Así, en setiembre de 1874, todas las capitánías fueron instruidas por el Comandante General para que tomaran acción respecto a la C.S.A.V., que había reclamado de una decisión prefectural sobre ingresos de sus buques a puertos por las noches, que representaba una interferencia en las funciones establecidas de la organización. Decía así el Comandante General al Ministro:

“Con fecha 22 de julio del corriente año, recibió este despacho el adjunto oficio con la copia de la contrata que libró el Supremo Gobierno con la Compañía Sudamericana de Vapores. En el mencionado oficio le pide a la Comandancia General el cumplimiento de la cláusula 11a. de dicho contrato, relativo a que sus vapores toquen a cualquiera hora de la noche en los puertos y caletas habilitadas, a fin de que el comercio sea atendido con la debida regularidad, si bien el agente de la compañía sudamericana en su pedido se refería especialmente al puerto de Chimbote, la

LOS INTERESES MARITIMOS

Comandancia General estimó oportuno, para obviar dificultades posteriores, el dirigir circulares transcribiendo copia del contrato a todos los jefes de los Tercios Navales del litoral, a fin de bien inteligenciados pudieran secundar los propósitos del Gobierno, al celebrar el referido contrato. Como verá VS por lo relacionado, que la Comandancia General no se ha extralimitado de la esfera de sus atribuciones marcadas por la ordenanza y animada de facilitar por su parte cualquier tropiezo que pudiera presentarse entre los Capitanes de puerto y de los vapores; pero la nota que también acompaño original del Capitán de puerto de Islay, manifestará a VS el inusitado procedimiento del señor Prefecto del departamento de Arequipa, prohibiendo a los Capitanes de puerto de su jurisdicción, para que no cumplan la circular dirigida por esta Comandancia, relativa al cumplimiento de la cláusula 11a. ya referida. Cualquiera que haya sido el pensamiento del señor Prefecto al dictar su resolución, es evidente que se ha cometido una irregularidad; como ella no puede quedar subsistente y como el Tercio Naval de Arequipa no puede tampoco separarse de la unidad en la pauta que norman los procedimientos de todas las Capitanías, tengo el honor de dirigirme a fin de que en vista de los antecedentes, se sirva dictar la resolución reparadora que el caso lo exige. *DIEGO DE LA HAZA*"¹⁵³.

4. CON LOS MATRICULADOS

En diciembre de 1870, a raíz de algunos reclamos planteados ante el capitán de puerto de Pacasmayo, el Ministro de Guerra y Marina, Balta, ordenaba al Comandante General dispusiera que en lo sucesivo los capitanes de puerto, se abstuvieran de tomar parte alguna en el pago de jornales o salarios que los particulares abonaban a los matriculados de sus dependencias, pues las autoridades nada tenían que hacer con su trabajo privado¹⁵⁴.

En junio de 1873, el Comandante General ordenaba al capitán de puerto de Quilca que dividiere el gremio de pescadores en dos partes, que en forma alternada se ocuparía una de la pesca, y la otra, subdividiéndola en trozos, desempeñaría a juicio de esa autoridad las funciones de tasqueros y fleteros, sujetos estos últimos a la tarifa que regía en Islay para esos gremios, y a objeto de que tuviesen la debida organización, el capitán de puerto propondría a esa Comandancia General, a la persona que habría de desempeñar el cargo de capataz de tasqueros para expedirle el título respectivo, quedando en consecuencia subsanados los problemas presentados.

El problema en este puerto estaba en que al ser el gremio de pescadores el único existente, realizaba labores de tasqueros y fleteros, a pesar de no estar matriculados, labor que hacían ante las exigencias del comercio y de los particulares, pero como abusaran de esa posición originaban problemas a la autoridad y un gravamen indebido a los particulares¹⁵⁵. Este era un caso de monopolio laboral.

En febrero de 1875, ante una situación producida entre las cuadrillas de playeros de Supe, instigados por los agentes como resultado de sus desacuerdos, el Comandante General decía al capitán de puerto:

“Que él como autoridad marítima es el jefe nato de la gente de playa y por consiguiente es a U y no a ningún particular a quien deben estar subordinados directamente los playeros, y a fin de evitar tropiezos y desórdenes, en adelante arregle U las cuadrillas en número suficiente de hombres y de modo que el servicio para el comercio no se resienta en lo menor, por falta de gente; evitando en lo posible el monopolio que pueda hacer determinada cuadrilla por cualquier agente de comercio, tomando U por consiguiente todas las medidas que a su juicio crea justas e indispensables, a fin de mantener el orden a todo trance”.

Como el capitán de puerto de Supe también había sido investido por el Gobierno en el cargo de Teniente Gobernador, el Comandante General le recordaba que sus atribuciones como autoridad marítima estaban bien demarcadas y a ellas debía sujetarse estrictamente¹⁵⁶.

H. MISCELANEAS

1. ORDEN PUBLICO

En diciembre de 1875, a raíz de una información que recibiera el Gobierno sobre alteraciones del orden en Pabellón de Pica, el Ministro de Guerra y Marina, dictaba órdenes al comandante de la *Unión*, como sigue:

“S.E. el Presidente dispone que zarpe U inmediatamente con el buque de su mando a Pabellón de Pica, donde según un telegrama, los trabajadores chilenos trataban de perturbar el orden, y poniéndose de acuerdo con el Gobernador de esa guanera, adopte todas las medidas que sean necesarias para conservar la tranquilidad en ese lugar y reprimir cualquier intento de subversión o permaneciendo hasta que reciba nuevas instrucciones que se le enviarán por el Prefecto de Tarapacá, en caso necesario”¹⁵⁷.

En la misma fecha, el ministro instruía al Prefecto respecto de las razones que llevaban al envío de la corbeta, y cuyas instrucciones eran “encargarle que se obre de acuerdo con el Gobernador de esa guanera para conservar el orden”, y que cualquier disposición nueva sería enviada a través de esa Prefectura, para hacerla llegar al buque.

La *Unión*, en efecto, se constituyó en Pabellón de Pica, y el 15 del mismo mes informaba que los trabajadores estaban en huelga, pero sin alterar el orden. De paso, el ministro había ordenado al comandante de la corbeta que, atendiendo a las dificultades que se presentaban en el suministro de carbón de piedra, navegase a vela, excepto en el caso de que ello no fuera posible¹⁵⁸.

En mayo de 1876, el teniente 1º don Emilio Oyague, capitán de puerto de Huanillos, otro depósito guanero del sur, informaba al Comandante

LOS INTERESES MARITIMOS

General que, al no tener fuerza pública a su disposición, le era imposible contener los desórdenes que los trabajadores chilenos, en número aproximado de 300, cometían en los días en que la Empresa del carguío de guano les pagaba sus jornales, embriagándose y produciendo pleitos, habiéndose suscitado desgracias que lamentar.

La fuerza pública solicitada no era sólo para mantener el orden, sino también para cautelar los intereses fiscales, "que se ven considerablemente defraudados, pues aquí se hace el contrabando de un modo descarado, y ha sucedido una vez que habiéndose sorprendido a los contrabandistas conduciendo los licores al puerto, de las caletas inmediatas, donde los desembarcan, no se les ha podido tomar porque fuertes por las armas y por su número se han hecho respetar y han amenazado a los dos seres que hoy constituyen la única fuerza de este depósito".

Oyague manifestaba que las guaneras inmediatas, Pabellón de Pica y Punta Lobos, tenían 50 soldados, y pedía que se le remitieran cinco rifles Winchester con munición, para armar a los cuatro marineros y al cabo de matrícula de la dotación, y poder así realizar rondas nocturnas todas las noches en bote por las caletas intermedias. Además, la embriaguez en que incurrían los trabajadores, resultaba en una reducción del embarque de guano y en el aumento de sobrestadías de los buques, pues de 500 a 600 toneladas diarias normales, en esos días se reducían a 100 ó 200.

El Comandante General tramitó favorablemente el pedido de Oyague sobre el armamento, pues de "otro modo la autoridad marítima, esta a merced de los bandidos, y no puede por esta causa cuidar como es de su deber, los intereses fiscales, ni impedir el fuerte contrabando que se hace con el licor, cuyo resultados son tan funestos"¹⁵⁹.

Como se podrá apreciar de estos dos casos, con diferencia de seis meses, en dos guaneras distintas pero cercanas, en la provincia de Tarapacá, las huelgas y desórdenes eran producidas por trabajadores chilenos, muchos de los cuales regresarían a los cuatro años como parte del ejército invasor. Esto, debe agregarse a lo que en capítulo anterior se dijese respecto a la participación de trabajadores chilenos en los ferrocarriles y salitre-ras del sur.

Otro caso de exigencia en el cumplimiento del ordenamiento legal respecto a los intereses marítimos, se dio en febrero de 1870.

Los buques que habían cargado guano de islas, debían ir al Callao para su reconocimiento y despacho al puerto de destino. En ciertas oportunidades, se daba el caso de cargas en exceso, en cuya ocasión la autoridad marítima del Callao, disponía que ese exceso fuese trasbordado a otro buque. Esta disposición a veces no era acatada, ante lo cual el capitán de puerto solicitaba el empleo de la fuerza naval para exigir su cumplimiento.

Así, en *El Comercio* de febrero 12 de 1870, se consignaba la llegada del *Huáscar* al Callao, en la mañana, procedente de Chorrillos, en relación con el asunto suscitado por la negativa de las fragatas inglesas *Prince Rupert* y *Star of Brunswick*, a trasbordar el exceso de guano que tenían en sus bodegas. Según el periódico, el asunto era grave por cuanto los capitanes de esos buques habían decidido armarse y repeler con la fuerza a los tripulantes de una embarcación de la capitanía que debía dar protección durante el trasbordo al buque *Gerónimo Badarraco*.

El incidente se resolvió pacíficamente, pues los capitanes acataron la orden de trasbordo, aunque expresaron su protesta verbal y pidieron apoyo de la cañonera inglesa *Ringdown*, mediante el método de arriar su bandera del pico e izándola al tope del palo mayor. Un oficial de la cañonera, consignaba *El Comercio*, visitó ambos buques y luego de conversar con los capitanes se retiró, sin que la nave de guerra tomara actitud alguna. Terminado el trasbordo, el *Huáscar* regresó a Chorrillos en la tarde del 13 de febrero¹⁶⁰.

2. RECONOCIMIENTOS

Como se acaba de ver, el problema del exceso de carga de guano, era un hecho que se había venido dando en el tiempo, y en este sentido, Castro comenta que no sería “aventurado afirmar que de cada 100 buques que zarpaban de puertos peruanos, dos no llegaban a su destino”, dando como ejemplo que en 1875 la casa Dreyfus despachó 252 buques con un promedio de carga de 828 toneladas por unidad, y que de éstos se perdieron seis, lo que da un promedio de 2.38%. Aplicando moderadamente el 2% a pérdidas en todo el período de exportación del guano (1841-1879), continúa Castro, se puede estimar, con bastante aproximación, que no menos de 300 naves se perdieron en esta aventura¹⁶¹, aunque no necesariamente todo se debiera al exceso de carga.

Mas adelante, Castro, se refiere a un informe del capitán de navío Diego de la Haza, Comandante General, de 21 de setiembre de 1875, que reseña la actitud que debió adoptarse en 1834, al fundarse en Europa compañías de seguros marítimos, que llevó al establecimiento de reglas fijas para determinar la cantidad de carga, abrir registros sobre la edad de cada buque, la calidad de sus materiales, las reparaciones realizadas y las letras de fianza que cada nave merecía.

Así, Castro comenta que de la Haza señalaba varias fechas importantes en este aspecto: 1828 se estableció el Registro Veritas de París; 1838 el Lloyds de Londres; 1857 el Registro Universal Americano (Taylor); 1861 el

LOS INTERESES MARITIMOS

Registro Marítimo de Burdeos, y en 1864 el Registro Marítimo Italiano. Como el Perú toma conocimiento de ellas en 1863, el Gobierno dispone que la "Junta de Reconocimiento [de buques] adopten las líneas de calado en ellas establecidas, con tal que el máximo de carga para ellos, correspondiese al libre costado". En su informe, de la Haza también reseñaba el método que cada una de esas sociedades de clasificación usaba para determinar la línea de máxima carga.

Así, pues, cuando sucede el incidente por exceso de carga de las fragatas inglesas en 1870, en el Callao, es probable fuera determinado por el método del Lloyds de Londres, por la Junta de Reconocimiento. Si a todo esto se agrega el informe que de la Haza hiciera sobre el método de arqueo Moorsom, se podrá apreciar que en el Perú, en este campo, se tenía pleno conocimiento de las reglas internacionales sobre registros, arqueos y seguros marítimos.

Sin embargo, es recién en 1873 cuando se aprueba el Reglamento propuesto por la Junta de Reconocimiento del Callao, sobre las normas que debían aplicarse en la inspección de los cascos, a los efectos del seguro marítimo¹⁶², y reseña Castro otras disposiciones como la del 6 de octubre de 1877 en que los buques con guano no podrían cargar mas del 33% del tonelaje de registro. En otras palabras, dice Castro, el factor de estiba del fertilizante era del 1.33%. Continúa, citando otro informe de la Haza de 15 de octubre de 1878, según el cual, después de inspeccionar no menos de 6,000 buques cargados de guano, había comprobado que frecuentemente los capitanes declaraban un tonelaje de registro inferior al que realmente tenían, para así abonar menos derechos de tonelaje, faros, diques, prácticos, hospital, etc. La lectura de la reseña de Castro es altamente ilustrativa sobre todo este aspecto relacionado con los reconocimientos de los buques y su relación con los seguros marítimos.

Cabe anotar, que la Junta de Reconocimiento mencionada existía desde hacia muchos años, pero que estuvo unas veces en el Ministerio de Hacienda y Comercio y otras en el Ministerio de Guerra y Marina.

3. LOS ALBORES DEL TRANSPORTE DE PETROLEO

Con el título de "*El primer vapor petrolero en la República: el Máncora*", Castro presenta una interesante reseña de la historia de la explotación de este producto, desde el descubrimiento del Perú, así como los inicios de su explotación mediante pozos tubulares en la zona de Zorritos en 1859, la formación de la Peruvian Petroleum Co. en 1860, y la autorización en diciembre de 1869 para que Henry C. Smith estableciera la fábrica de refinar petróleo en el distrito de Tumbes, de acuerdo a las leyes vigentes.

En abril 28 de 1873, el Presidente Pardo promulga la primera ley que autoriza la explotación del petróleo, considerando que en el territorio de la República existen grandes vetas, criaderos de carbón de piedra y petróleo, así como la conveniencia de promover en el país la producción en grande escala de tales productos, especificando en el artículo 1º que “la explotación del carbón de piedra y del petróleo, se sujetará a los dispuesto en esta ley, y en su defecto a las ordenanzas de minería”. La ley tenía 13 artículos¹⁶³.

Castro comenta, que ha identificado en los años 1873 y 1874, a los buques que viajaban entre la zona norte y el Callao, transportando petróleo, mas bien un derivado como el kerosene. Así, el pailebote *Enchantress* de 126 toneladas, de Tumbes al Callao en 25 días, con cargamento de kerosene consignado a Bryce, Grace y Co. La goleta *Zorzal*, nicaragüense de 109 toneladas, y la goleta nacional *Tucillal* de 162 toneladas, transportaron petróleo para el mismo consignatario, en tanto que la goleta peruana *Rosina* de 192 toneladas, llevaba al Callao un cargamento de kerosene consignado a O’Connor. La guerra retrasaría todo este desarrollo. Años después, un pequeño vapor a ruedas, de 50 toneladas de registro, llamado *Máncora*, sería el primero en reiniciar el transporte de petróleo¹⁶⁴.

En el mundo, obviamente, en esta época el petróleo era ya un combustible que se transportaba de un continente a otro, y se debieron vislumbrar los problemas de contaminación y peligro, que hoy siguen preocupando. Ello se aprecia por la publicación en *El Peruano*, en junio de 1874, del “Reglamento General de Policía, relativo al comercio de petróleo y otras substancias muy inflamables en los puertos marítimos”, que emitiera el Ministro de Obras Públicas de Francia, Versailles, diciembre 30, 1873. En su artículo 2º decía:

“Todo buque cargado de petróleo en todo o en parte, irá, al entrar en el puerto o en los fondeaderos exteriores designados para tal objeto, al lugar señalado para su estadía, quedando aislado de los demás buques. El Capitán hará inmediatamente conocer, por medio de una declaración a la Capitanía del puerto, la naturaleza y cantidad de las mercancías inflamables que importe y la especie de vasijas que las contienen”.

En otros artículos, se establecía que debían izar una bandera roja mientras estuviesen en el puerto, así como medidas para prevenir incendios, por ejemplo, luces descubiertas o fumar, y disposiciones especiales para las cisternas y depósitos en tierra en los que habría un volumen de arena proporcionado a la importancia del depósito, para apagar los incendios¹⁶⁵.

El Comercio del 15 de mayo de 1894, consignaba el permiso del gobierno para que Grace Brothers y Cía, pudiera hacer con el vapor *Baumore*, el transporte de petróleo crudo entre Talara y San Francisco de California.

4. SINIESTROS MARITIMOS

Sin ánimo de entrar a un estudio exhaustivo de los siniestros marítimos que, por diversas causas, se produjeron en el litoral peruano, a continuación se ofrece una breve relación de aquellos ocurridos en el período, tanto a los buques de la Armada, como a los mercantes, constituyendo así una área para explorar con mas detenimiento:

- Caso 1. Fragata inglesa *Governor General*, su capitán Frederick Chambers, despachada de Paita el 6 de febrero de 1870, con un cargamento de guano, embarcado en Guañape, destino Cork, Inglaterra. A los pocos días naufragó en latitud 8° sur, longitud 90° oeste. Salvaron el capitán y la tripulación, que llegaron en bote a Cabo Blanco y después a Tumbes, en donde se instauró el sumario correspondiente. Causa aparente: inundación por vía de agua. La fragata había sido reconocida en el Callao el 15 de marzo de 1870, sin novedad¹⁶⁶.

- Caso 2. Colisión en la noche del 25 de julio de 1873, en Arica, entre el vapor transporte *Mayro* y el buque francés *Chine et Havane*, ocurrida en circunstancias en que el *Mayro* ingresaba a puerto, estando el otro buque fondeado, sin luz de reglamento encendida. Ambos buques sufrieron averías menores, que fueron reparadas.

Sin embargo, la sumaria, imperfecta, realizada en Arica, y no comunicada a la Comandancia General de Marina oportunamente, sobre el arreglo a que llegara el comandante Villavisencio del *Mayro*, para reparar de su peculio las averías del buque francés, no impidieron que su capitán planteara reclamo por sobre estadías, cuyo estudio lo encomienda el Gobierno, en setiembre de 1873, a la Junta Superior del Departamento conformada por el Comandante General de Marina, y los jefes Miguel Grau, Amaro G. Tizón y Juan G. More, Isaac Suero e Hipólito Cáceres. Su labor culminó recién el 4 de octubre. El 20 de octubre el Gobierno promulgó, por el Ministerio de Guerra y Marina, la resolución respectiva, declarando sin lugar el reclamo del capitán del barco *Chine et Havane*¹⁶⁷.

- Caso 3. Incendio, en la noche del 23 de enero de 1871, en el fondeadero del Callao, del vapor *Favorite* de la P.S.N.C. A pesar de los esfuerzos del auxilio exterior prestado por la capitanía de puerto, los bomberos de las bombas *Chalaca e Italiana*, y el de otros buques de guerra y mercantes fondeados, el incendio no se pudo controlar, siendo remolcado el vapor a la playa frente a Chucuito, en donde quedó varado, consumiéndose por el fuego¹⁶⁸.

- Caso 4. Colisión entre el vapor *Tumbes* y el vapor *Magallanes* de la P.S.N.C., mientras navegaban de vuelta encontrada, a la altura de Chala, en marzo de 1872, con niebla, con luces de reglamento encendidas, emitiendo las correspondientes señales sonoras de niebla.

Ambos buques se avistaron a muy corta distancia y aun cuando el *Tumbes* cayera a una banda, no pudo evitar la colisión, según declaraciones coincidentes de los testigos de ambos buques, por lo que el decreto a que llegase la sumaria respectiva fue, que "la colisión pertenece a los casos inevitables y no trae responsabilidad sobre los jefes de ambos buques, ni sobre sus dotaciones"¹⁶⁹.

El Comercio del 20 de diciembre de 1871, se refería a la colisión entre estos dos buques a la altura de San Nicolás, y decía que ella había ocurrido en la madrugada del 18. Las consecuencias para el primero fueron serias, habiendo sido remolcado al Callao. El *Tumbes* quedó con la roda rota, el bauprés doblado, el palo trinquete rendido, la chimenea de menos y la cubierta y la obra muerta destrozadas en la parte de proa, resultando heridos tres marineros, pero ninguno de gravedad. El *Magallanes* sin averías. El 21 de diciembre, una comisión compuesta por los jefes Miguel Grau, Aurelio García y García, Julio Tellería, y el constructor naval Barret, inspeccionaron las averías del *Tumbes*¹⁷⁰.

- Caso 5. Colisión entre el vapor francés *Ville de Brest*, de la Compañía General Trasatlántica, y la barca inglesa *Lady Cartier*, de 688 toneladas de registro y 17 tripulantes, en enero 8 de 1873, a media noche, en las cercanías de la isla Macabí, que resultó en el hundimiento inmediato de la barca y desaparición de dos de sus tripulantes. La barca tenía como capitán a Griffith Thomas; el vapor francés venía de Paíta, su capitán E. Desroques¹⁷¹. La sumaria fue realizada por el capitán de corbeta Wilfredo de la Puente.

- Caso 6. Colisión entre la fragata blindada *Independencia* y la barca norteamericana *Clelia*, ocurrida en la noche del 13 de junio de 1873, en el Callao. Luego de la sumaria respectiva, se promulgó el decreto supremo de fecha 1º de setiembre de 1873, que declaraba infundada la protesta y reclamos por averías que hacía el capitán de la barca *Clelia*, a quien por equidad no se le hacía cargo de ninguna especie por las que causara a la fragata, a pesar de la certidumbre que su falta de pericia en cumplir los reglamentos del caso, fue la única excusa del accidente¹⁷².

- Caso 7. Naufragio de la barca nacional *Etelvina*, ocurrida el 11 de febrero de 1876, en las costas de Lambayeque. No se puede decir mucho sobre este siniestro, porque la sumaria fue hecha irregularmente por un tal Teodoro Machay, extraño a la organización naval, y no por el capitán de puerto de Paíta o su ayudante, por lo que se decretó su nulidad. Sin embargo, es interesante transcribir el dictamen del Auditor, porque hace ciertas referencias que serán útiles para otras investigaciones y aclaración del procedimiento establecido.

“El sumario actuado en el puerto de Paíta, para esclarecer las causas que motivaron el naufragio de la barca nacional *Etelvina* adolece de algunos defectos que causan su nulidad, concluyó el Auditor Isaac Suero, debiendo el capitán de puerto abrir un nuevo sumario¹⁷³.”

- Caso 8. *El Comercio*, marzo 9 de 1872, daba la noticia de que en Antofagasta, el 28 de febrero, se había perdido el vapor *Paíta*, y en otra fecha el *Valparaíso* en el canal de Chacao, ambos de la P.S.N.C. Esto traería una alteración en el itinerario por algunos días, pero que se restablecería con la incorporación de tres nuevos vapores: *Santiago*, *Trujillo* e *Ilo*¹⁷⁴.

- Caso 9. Colisión entre el vapor alemán *Denderab* y la barca guatemalteca *Laura Andrade*, fondeada, ocurrida en Arica el 5 de julio de 1874. La barca estaba cargada con un lote de madera de Chiloé. La colisión ocurrió a eso de las seis de la tarde. El *Denderab* venía del Callao, y el único buque fondeado era la barca. Ambos buques sufrieron averías en sus aparejos, pero la más afectada fue la barca¹⁷⁵.

LOS INTERESES MARITIMOS

- Caso 10. Colisión, el 20 de enero, entre el vapor *Bogotá* y el vapor *Quito*, ambos de la P.S.N.C., a la salida de Samanco, con tiempo de niebla. El primero perdió un bote y dos pescantes, y el segundo sufrió la destrucción parcial de uno de los tambores. No hubo desgracias personales¹⁷⁶.

- Caso 11. Pérdida, por incendio, de la barca norteamericana *Annie M. Palmera*, el 7 de febrero de 1870, en las islas de Guañape, sin haber aún cargado guano. Había sido construida en Nueva York en 1864. Sus restos fueron vendidos en la misma isla por 300 pesos. Su clasificación era A1 y pertenecía a Yates Portenfield & Co. de Nueva York¹⁷⁷.

- Caso 12. Hundimiento de la goleta nacional *Estorache*, por incendio, en el Callao, perdiéndose la mayor parte de la carga. Varada a sotavento.

- Otros casos. Fragata *F. Riveras*, se perdió en Pisco. Bergantín *Egipto* y barca *Cosmopolite*, en puertos de norte¹⁷⁸.

Una relación publicada por *La Patria* en octubre de 1874, presenta todos aquellos buques que salieron del litoral peruano, con guano, y que sufrieron siniestros:

1870 a 1872

- Fragata inglesa *Merrie England* de 1,400 toneladas, se perdió en el cabo de Hornos;
- Fragata inglesa *Wealth of Nations* de 1,600 toneladas, se perdió en Hormigas (Perú);
- Fragata noruega *Benedicte* de 1,100 toneladas, se perdió saliendo de Guañape (Perú);
- Fragata norteamericana *Enterpe* de 2,000 toneladas, se perdió en el Atlántico;
- Fragata norteamericana *Weldford* de 1,100 toneladas, se perdió en el cabo de Hornos;
- Fragata norteamericana *General Chamberlain* de 1,900 toneladas, se perdió en el Atlántico;
- Fragata norteamericana *White Rose* de 1,500 toneladas, se perdió en el Atlántico;
- Fragata norteamericana, *Clarendon* de 850 toneladas, se perdió en el cabo de Hornos;
- Fragata norteamericana *Mary Hag* de 1,240 toneladas, se perdió en el cabo de Hornos.

1873 y 1874

- Fragata inglesa, *Ocean Empress* de 1,500 toneladas, se perdió en el cabo de Hornos;
- Fragata inglesa, *Minchaba*, de 500 toneladas, se perdió en Coblen, y
- Barca sueca *Bergu Fors & Su* de 1,200 toneladas, se perdió entrando a Dunquerque.

Total de toneladas pérdidas: 17,040¹⁷⁹.

La estadística mostrada indica que se perdieron entre 1870-1874, un total de 12 barcos a vela: 6 fueron fragatas norteamericanas, 4 inglesas, 1 barca sueca, y una fragata noruega. De todas ellas, dos se perdieron en el litoral peruano. Si se considera el factor antes expresado por Castro, en estos cuatro años se fueron al fondo del mar 5623 tons. de guano aproximadamente.

NOTAS AL CAPITULO IX

1. MACERA, Pablo... *Trabajos de Historia*. Lima 1977, Instituto Nacional de Cultura, Tomo IV, cuadros 24-25.
2. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1869-1870. L.C. Nº 574, pp. 226-227.
3. *El Peruano*. Lima, 22 de marzo de 1873, p. 330.
4. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1873-1874. L.C. Nº 70, p. 321.
5. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1874-1875. L.C. Nº 194, pp. 302-303.
6. A.H. de M., Prefectura del Callao 1875. L.C. Nº 888, p. 404.
7. ROMERO PINTADO, Fernando... *La República 1850-1870. Historia Marítima del Perú*. Tomo VIII, vol. 1, p. 952 y siguientes.
8. JAMES, Marquis... *Merchant Adventurer. The Story of W.R. Grace*. Washington D.C. 1993, p. 44.
9. BONILLA, Heraclio... *Gran Bretaña y el Perú. Los mecanismos de un control económico*. vol. V, pp. 88 y Sgtes.
10. JAMES... *Ob. cit.*, p. 44.
11. DANCUART... *Anales de la Hacienda Pública del Perú*. Lima 1906, Tomo IX, pp. 164-166.
12. CASTRO DE MENDOZA, Mario... *La Marina Mercante en la República 1821-1868*. Tomo I, p. 275.
13. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo VIII, 1869-1870, pp. 81-108.
14. BONILLA... *Gran Bretaña y el Perú 1826-1911. Informes de los cónsules británicos*. 1975. pp. 184-185.
15. WARDLE, Arthur C. ... *El vapor conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas*. 1940, p. 109. (Es la historia de la P.S.N.C.).
16. *Ibidem*... p. 206-207.
17. *Ibidem*... p. 125.
18. *El Peruano*. Lima, 27 de agosto de 1870, p. 300.
19. A.H. de M., Prefectura del Callao, Ministerio de Gobierno 1870, doc. 65 (octubre)
20. *El Peruano*. Lima, 18 de marzo de 1871, p. 193.
21. *La Patria*. Lima, 28 de noviembre de 1876.
22. WARDLE... *Ob. cit.*, p. 119.
23. *El Comercio*. Lima, 14 de junio de 1871.
24. *El Comercio*. Lima, 8 de julio de 1871.
25. *El Peruano*. Lima, 15 de julio de 1871, pp. 23-24.
26. *El Comercio*. Lima, 21 de diciembre de 1871.
27. *El Comercio*. Lima, 13 de enero de 1872.
28. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, pp. 275-276.
29. *El Comercio*. Lima, 16 de enero de 1872.
30. WARDLE... *Ob. cit.*, p. 132.

NOTAS AL CAPITULO

31. *Ibidem...* pp. 143-145.
32. *El Comercio*. Lima, 25 de enero de 1872.
33. JAMES... *Ob. cit.*, p. 44.
34. *El Peruano*. Lima, 22 de junio de 1872, pp. 671-672.
35. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, pp. 276-322.
36. WARDLE... *Ob. cit.*, p. 132.
37. *Ibidem...* p. 276.
38. *Ibidem...* p. 128.
39. *El Comercio*. Lima, 1º de marzo de 1872.
40. *El Comercio*. Lima, 9 de agosto de 1872.
41. *El Comercio*. Lima, 4 de setiembre de 1872.
42. *El Peruano*. Lima, 22 de junio de 1872, pp. 671-672.
43. *El Peruano*. Lima, 27 de abril de 1872, p. 433.
44. *El Peruano*. Lima, 12 de octubre de 1872, p. 249.
45. *El Peruano*. Lima, 28 de noviembre de 1872, pp. 350-352.
46. *El Peruano*. Lima, 5 de abril de 1872, pp. 404-405.
47. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1872-1875. L.C. Nº 41, pp. 130-131.
48. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 152.
49. *El Comercio*. Lima, 21 de marzo de 1872.
50. A.G.N., Hacienda. OL 509-963, 1872, ff. 2.
51. A.G.N., Hacienda. copiadoreos 1877, L. 078, pp. 238-239.
52. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones 1871-1872. L.45, p. 81.
53. A.G.N., *Ibidem*, p. 136.
54. *El Comercio*. Lima, 23 de enero de 1874.
55. *El Comercio*. Lima, 26 de enero de 1874.
56. *El Comercio*. Lima, 23 de marzo de 1874.
57. *El Comercio*. Lima, 26 de marzo de 1874.
58. *El Comercio*. Lima, 17 de marzo de 1874.
59. *El Comercio*. Lima, 7 de abril de 1874.
60. *El Comercio*. Lima, 8 de abril de 1874.
61. WARDLE... *Ob. cit.*, p. 146.
62. *El Comercio*. Lima, 22 de mayo de 1874.
63. WARDLE... *Ob. cit.*, p. 128.
64. FLOREZ NOHESELL, Miguel... *Monografía de los puertos del Perú*. IEHMP, pp. 296-297.
65. *El Comercio*. Lima, 28 de enero de 1871.
66. *El Peruano*. Lima, 31 de marzo de 1871, p. 312.
67. *El Peruano*. Lima, 28 de junio de 1872, pp. 719-721.
68. *El Peruano*. Lima, 1º de febrero de 1873, pp. 130-131.
69. A.H. de M., Capitanías de puerto, 1871, doc. 56.
70. *El Comercio*. Lima, 28 de enero de 1874.
71. *El Peruano*. Lima, 21 de febrero de 1874, p. 55.
72. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 203-204.
73. *El Peruano*. Lima, 20 de abril de 1874, p. 215; 10 de julio de 1874, p. 35; 19 de enero de 1875, p. 47.
74. A.G.N., Ministerio de Hacienda, L. 42, p. 279.
75. A.G.N., Ministerio de Hacienda, OL 507-417, 1871, ff. 12.
76. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 128-129; L.C. Nº 42, p. 333. *Historia Marítima del Perú*. Tomo IX, vol. 2, p. 773.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

77. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, pp. 323-326.
78. A.G.N., Hacienda OL 492-115, 1868, f. 8.
79. JAMES... *Ob. cit.*, p. 49.
80. *La Patria*. Lima, 30 de noviembre de 1876.
81. *El Comercio*. Lima, 31 de marzo de 1871 y 11 de octubre de 1876.
82. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1872-1874. L.C. Nº 42, p. 19; *El Peruano*. Lima, 8 de junio de 1872, pp. 650-651.
83. *La Patria*. Lima, 16 de junio de 1875.
84. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1872-1875. L.C. Nº 244, p. 164.
85. *El Peruano*. Lima, mayo 16, junio 12, agosto 4 y 24 y octubre 10 de 1874, enero 7, 9 y 11, febrero 20, abril 16, mayo 13 y 15, y agosto 4 de 1875, para *Pacasmayo*. Febrero 9, 12 y 23, abril 15, mayo 27, setiembre 10 y noviembre 14 de 1874, enero 13 y 15, febrero 23 y 25, marzo 13 y 31, mayo 5, 7, 20 y 21 de 1875, para *Chimbote*. Octubre 10 y noviembre 10 de 1874, para *Huarmey*. Febrero 5 y 17, mayo 5, abril 7 y 28, junio 12 y 18, julio 16, y setiembre 17 de 1875, enero 11, febrero 1º y 10, marzo 12 y 16 de 1876, para *Arica*. *La Patria*. Lima 14 de febrero de 1876.
86. *El Comercio*. Lima, 23 de enero de 1871. 8 de enero de 1872. 15 de octubre de 1874. *La Patria*. Lima 9 de julio de 1873.
87. A.H. de M., Matrícula de naves 1855-1862. L.C. Nº 898, p. 185.
88. A.H. de M., Matrícula de naves 1861-1883. L.C. Nº 170, p. 358.
89. A.H. de M., Capitanías de puerto 1872, doc. 61.
90. JAMES... *Ob. cit.*, p. 50.
91. BASADRE, Jorge... *Historia de la República* 1822-1933. Lima 1983, 7ª edición, p. 353.
92. *Ibidem*... p. 354.
93. A.G.N., Hacienda. Copiadores 1876, L. 076, pp. 162-163.
94. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones, L. 47, p. 195-237.
95. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo VIII, 1869-1870, p. 173; Tomo IX, 1871-1874, p. 193.
96. *Ibidem*... Tomo IX, pp. 154-157.
97. FLOREZ NOHESELL,... *Ob. cit.*, p. 232.
98. *El Comercio*. Lima, 9 de febrero de 1872.
99. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo VIII, 1869-1870, p. 165.
100. *Memoria presentada al Ministro de Hacienda por el Director de Contabilidad General y Crédito*. Lima, 27 de julio 1878, Anexo Nº 3, pp. 5-8. *El Peruano*. Lima, 7 de marzo de 1874, p. 103.
101. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo IX, 1871-1874, p. 164.
102. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo VIII, 1869-1870, pp. 115-226; A.H. de M., Legislación Naval 1860-1910. L.C. Nº 180 pp. 99-103; A.G.N. Hacienda. Decretos 1869, L. 39 p. 374.
103. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, p. 287.
104. A.G.N., Copiadores 1877, L.057, pp. 301-302.
105. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones 1874, L. 48, p. 194.
106. A.G.N., Copiadores 1877, L. 078, pp. 374-375.
107. *El Peruano*. Lima, 7 de marzo de 1874, p. 103.
108. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo VIII, 1869-1870, p. 159.
109. *Ibidem*... p. 71.
110. *Ibidem*... Tomo IX, p. 151.
111. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo IX, 1871-1874, p. 179.
112. *El Peruano*. Lima, 2 de marzo de 1874, pp. 86-87.
113. *Ibidem*... p. 237.

NOTAS AL CAPITULO

114. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones 1868-1869. L. 38, pp. 476-477. L. 39, p. 150. L. 42, p. 106.
115. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones 1870-1871. L. 42, p. 141. L. 43, pp. 223-406. *El Comercio*. Lima, 13 de junio de 1871.
116. *El Peruano*. Lima, 18 de marzo de 1871, pp. 258 a 263. 4 de marzo de 1871, pp. 149-150.
117. *El Peruano*. Lima, 18 de marzo de 1871, pp. 254-258.
118. *El Comercio*. Lima, 6 de julio de 1871. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones 1871-1872, L. 45, p. 111.
119. *El Comercio*. Lima, 2 de enero de 1872. A.G.N., Hacienda. OL 505-774, 1871, p. 1, oficio del Ministro de Gobierno, 20 de dic. 1871.
120. A.G.N., Hacienda. Decretos y Resoluciones 1875-1877, L. 111, pp. 290-292.
121. *El Comercio*. Lima, 18 de enero de 1870.
122. WARDLE... *Ob. cit.*, p. 130.
123. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1870-1871. L.C. Nº 254, p. 101.
124. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 20, p. 201.
125. A.H. de M., Prefectura del Callao. Ministerio de Hacienda 1871, doc. 12 (abril). *El Peruano*. Lima, 29 de abril de 1871, pp. 406-407.
126. *El Peruano*. Lima, 15 de mayo de 1874, pp. 292-293.
127. *El Comercio*. Lima, 14 de junio de 1874.
128. *El Peruano*. Lima, 7 de abril de 1875, pp. 249-252.
129. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 41, pp. 358-359.
130. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, p. 279.
131. *Ibidem*... p. 280.
132. *El Comercio*. Lima, 10 de octubre de 1871.
133. *El Peruano*. Lima, 25 de noviembre de 1871.
134. *El Comercio*. Lima, 17 de enero de 1872.
135. *El Comercio*. Lima, 15 de febrero de 1871.
136. *El Peruano*. Lima, 10 de marzo de 1875, pp. 191-192.
137. *El Comercio*. Lima, 1º de setiembre de 1874.
138. *El Peruano*. Lima, 14 de diciembre de 1872; 28 de junio de 1872, p. 708.
139. *El Peruano*. Lima, 7 de junio de 1873.
140. A.H. de M., Capitanías de puerto 1873, doc. 63.
141. A.H. de M., Capitanías de puerto 1874, doc. 9.
142. A.H. de M., Mayoría de Ordenes 1869-1872. L.C. Nº 26, Nº 128 (1871).
143. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, p. 272.
144. *Ibidem*... p. 333.
145. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 26, Nº 203 (1871).
146. *El Peruano*. Lima, 30 de junio de 1871, p. 601.
147. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1875-1876. L. C. Nº 27, pp. 130-131.
148. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 262, pp. 24-25.
149. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 26, Nº 454. (1870).
150. A.H. de M., Prefectura del Callao. Ministerio de Guerra y Marina 1872, doc. 38.
151. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 725, pp. 116-117.
152. A.H. de M., Ministerio de Guerra y Marina 1875-1876. L.C. Nº 253, p. 71. Comandancia General de Marina 1874-1875. L.C. Nº 81, pp. 138-139.
153. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 244, pp. 483-484.
154. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 254, p. 231.
155. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 70, p. 74.

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

156. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 27, pp. 2-3.
157. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 406.
158. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 194, p. 413.
159. A.H. de M., Capitanías de puerto 1876, doc. 35.
160. *El Comercio*. Lima, 12 y 14 de febrero de 1870.
161. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, p. 292.
162. *Ibidem...* p. 293.
163. DANCUART... *Ob. cit.*, Tomo IX, 1871-1874, p. 187.
164. CASTRO DE MENDOZA... *Ob. cit.*, pp. 305-308.
165. *El Peruano*. Lima, 15 de julio de 1874, pp. 50-51.
166. A.H. de M., Comandancia General de Marina 1869-1871. L.C. Nº 173, p. 592.
167. *El Peruano*. Lima, 20 de octubre de 1873, pp. 584-589.
168. *El Peruano*. Lima, 1º de febrero de 1871. A.H. de M., Capitanías de puerto 1871, doc. 7.
169. A.H. de M., Orden General de la Armada, 23 de marzo de 1872.
170. *El Comercio*. Lima, 20 y 21 de diciembre de 1871.
171. A.H. de M., Capitanías de puerto 1873, doc. 3.
172. A.H. de M., Orden General de la Armada, 10 de setiembre de 1873.
173. A.H. de M., *Vide*, L.C. Nº 27, p. 306.
174. *El Comercio*. Lima, 9 de marzo de 1872.
175. *El Comercio*. Lima, 9 de julio de 1874.
176. *El Comercio*. Lima, 24 de enero de 1870.
177. *El Comercio*. Lima, 14 de febrero de 1870.
178. *El Comercio*. Lima, 8 de enero de 1872.
179. *La Patria*. Lima 15 de octubre de 1874.

INDICE DE ABREVIATURAS DE FUENTES

A.G.N.	Archivo General de la Nación
AGRE	Archivo General de Relaciones Exteriores
A.H.de M.	Archivo Histórico de Marina
A.H.M.P.	Archivo Histórico Militar del Perú
I.E.H.M.P.	Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú
L.C.	Libro Copiador

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Carátula de las <i>Ordenanzas Generales de la Armada Naval de España 1793</i>	31
Estructura orgánica de la Marina en 1840	45
Estructura orgánica de la Marina en 1870	46
Estructura orgánica de la Marina en 1890	67
Capitán de navío Amaro G. Tizón	71
Cuadro de distribución de oficiales de guerra	110
Dotación de capitánías para el bienio 1875/1876	170
Capitán de navío Gregorio Casanova (a color)	178
Contralmirante Antonio de la Haza (a color)	181
Plan general de faros y luces de puerto 1876 (a color)	225
Croquis proyecto canal interoceánico en Centroamérica	261
Manuel Rouaud y Paz Soldán	269
Capitán de fragata Guillermo Black	274
Sextante similar al usado por la Comisión de Límites con Brasil (a color)	282
José de la Riva Agüero y Looz Corswaren (a color)	285
Croquis de corte del río Putumayo por línea geodésica	290
Lista de revista de los miembros de Comisión de Límites con el Brasil	294
Lista de revista del vapor <i>Napo</i>	297-298
Mapa del río Yavarí	300
Croquis de yacimientos de guano en islas de la costa	315
Vista de astillero Laird Brothers, Inglaterra, 1860-70	342
Primera y última páginas del <i>Libro de Estimados</i> de Laird Brothers, por construcción del <i>Huáscar</i>	343-344
Contrato de construcción del <i>Huáscar</i>	345-346
Página <i>Libro de Contratos</i> de Laird Brothers	347

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Pág.
Recibo de la primera cuota de construcción del <i>Huáscar</i>	348
Datos de la construcción del <i>Huáscar</i>	350
Registro de Laird Brothers comparando características de blindados en construcción	351
<i>Libro de Elementos</i> con características del <i>Huáscar</i>	352-353
Licencia para la fabricación de la torre de Coles	354
Certificado de construcción del <i>Huáscar</i>	355
Líneas de forma del <i>Huáscar</i> , por el C.de F. Aldo Olcese	356
El <i>Huáscar</i> en el Callao entre 1876 y 1879	357
Primera página del <i>Petipié</i> del <i>Huáscar</i>	368
Páginas del inventario de entrega del <i>Huáscar</i> en 1876	369-370
Croquis con composición del blindaje del <i>Huáscar</i>	377
Vistas de perfil y de plano del <i>Huáscar</i>	378
Croquis del sistema de gobierno del <i>Huáscar</i>	381
Vistas de ruedas del sistema de gobierno del <i>Huáscar</i> (a color)	384
Puerta estanca corrediza en el lado de babor (a color)	387
Falda de la torre giratoria del <i>Huáscar</i> (a color)	387
Máquina principal en el departamento de máquinas (a color)	392
Camarote del comandante Miguel Grau (a color)	395
Torre de artillería del <i>Huáscar</i>	399
Tres procedimientos para girar la torre de Coles	400
Vista lateral del departamento de la torre	401
Vista de plano del departamento de la torre	402
Accesorios similares a usados en los cañones del <i>Huáscar</i>	406-407
Sectores de tiro del monitor <i>Huáscar</i>	408
Vista de colisa de 9° en popa del <i>Shab</i>	410
H.M.S. <i>Shab</i> , que combatiera con el <i>Huáscar</i> en Pacocha	411
Dibujos de máquina horizontal de biela invertida	417
Croquis que muestra forma de asegurar la nueva hélice	424
Especificaciones y croquis para fabricación de nuevas calderas para el <i>Huáscar</i> en 1874	433-434
Oleó del combate de Pacocha	441
Croquis de la ruta seguida por la <i>Independencia</i> y el <i>Huáscar</i> en su viaje inicial desde Inglaterra (a color)	443

INDICE DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Registro de Patente por una torre giratoria por Coles	449
Dibujo anexo a la patente de la torre giratoria	450
Licencia extendida por el capitán Coles para instalar torre de artillería en el <i>Huáscar</i>	456
Capitán de navío Miguel Grau Seminario	468
Pescador de Chilca Manuel de los Reyes Manco	470
Desplazamientos de los buques de la armada durante la Revolución de los Gutiérrez (a color)	475
Capitán de navío Manuel Ferreyros (a color)	520
Plano de la cañonera <i>Pilcomayo</i> (a color)	523
Acta de la sesión secreta de la Cámara de Senadores de 24 de agosto de 1874	565-572
Contraalmirante Lizardo Montero	577
Monitor <i>Los Andes</i> de la escuadra de Sarmiento (a color)	636
Manuel Pardo (a color)	639
José Antonio de Lavalle	737
Relación de personal embarcado en el <i>Huáscar</i> en 1872	747-751
Documentos recibidos por el monitor <i>Huáscar</i> , julio 1872	752-757
Capitán de navío Federico Alzamora	777
Planos del Fuerte General Castilla en la frontera con Brasil	780-781
Características principales de los vapores de Loreto	783
Relación de las obras realizadas por la Factoría Naval de Loreto en 1872	787-788
Vista de Iquitos, con la Comandancia General (a color)	790
Gallardetes de inteligencia de los buques de Loreto (a color)	793
Tarifas de pasajes de vapores de Loreto en 1876	798
Tarifas de fletes entre Iquitos y río Ucayali, en 1876	798
Ingresos del vapor <i>Morona</i> , primer semestre 1872	800
Vista aérea del pongo de Manseriche	802
Plano del río Marañón con el pongo de Manseriche	804-805
John R. Tucker	826
Plaza de Armas de Iquitos en 1872	829
Miembros de la Comisión Hidrográfica del Amazonas, 1868	833
Vapor <i>Tambo</i> en el astillero Pusey Jones, 1870	837

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

	Pág.
Plano de los ríos Amazonas, Ucayali y afluentes, 1873	858-859
Planos del río Amazonas, 1874	861
Vapor <i>Yapurá</i> , en el lago Titicaca	873
Características principales de los vapores <i>Yavarí</i> y <i>Yapurá</i>	876
Croquis de la bahía de Puno y canal de Esteves, 1873	879
Rutas comerciales de los vapores <i>Yavarí</i> y <i>Yapurá</i>	882
Mapamundi con principales aspectos de comercio exterior, 1851	909
Mapamundi con líneas de comunicación marítima, 1850-1880	910
Vapor <i>Perú</i> de la P.S.N.C.	915
Vapores <i>Santa Rosa</i> y <i>John Elder</i> de la P.S.N.C.	916
W.R. Grace	929
Relación de buques que se nacionalizaron entre 1872 y 1874	933
Estado general de movimiento marítimo del Callao, 1873	946
Resumen del transporte de inmigrantes asiáticos, 1849-1874	951
Mapa de las capitánías de puerto en la costa, 1874	963
Plano topográfico del Callao de Paz Soldán	965
Muelle y dársena del Callao, 1875	968
Coronel José Balta (a color)	972
Clipper <i>W.R. Grace</i> , 1873 (a color)	975

INDICE ANALITICO

A

Abtao, combate de, 898
Acuerdo Tejedor-Blest Gana, 629, 705
Aduanas, 964, 866, 987, 988
El Americano, periódico, 482
Angamos, combate de, 183, 380, 382, 398, 416, 671, 825
Antofagasta, combate de, 397
Apostadero del lago Titicaca, 241, 242, 243, 245, 247, 250, 252, 868, 869, 871, 872, 874, 875, 877
Apostadero de Puno, 235
Asiáticos, 947, 948, 950, 951, 952, 953, 954

B

Barbier y Fenestre y Cía. (faros), 222, 224
Batallón de Marina, 91
Bosio y Cía., comerciantes, 137, 138
Bryce-Grace y Cía., 138, 139, 996
Buques, relación de:
A. Delicia, barca, 933
Abtao, buque chileno, 629
Aconcagua, vapor 502, 646, 917
Agustina, fragata, 933
Alciste, vapor, 797
Alente, vapor, 291, 293
Alerta, fragata, 445
Alexander Mac Callum, buque, 147
Algerie, fragata francesa, 642
Almirante Cochrane, crucero chileno, 496, 498, 516, 578, 579, 580, 583, 585, 588, 618, 631, 679, 716, 730
Almirante Grau, crucero, 415
Almirante Guise, dique flotante, 779
Almirante Guise, bergantín, 538, 642
Amazonas, fragata, 428, 446, 505, 538, 642, 694
Amazonas, vapor, 305, 928
Amazonas, lancha, 821, 822
América, corbeta, 446, 447, 462

América, cañonera, 301, 821
América, fragata, 936, 948
Amethyst, blindado inglés, 441, 682, 695
Los Andes, monitor argentino, 602, 605, 636, 706
Andrés Meneses, barca, 933
Angamos, vapor, 589
Annie M. Palmera, barca norteamericana, 999
Apaporis, lancha brasilera, 270, 292, 295, 296, 307
Apurímac, fragata, 104, 106, 125, 235, 242, 446, 468, 480, 485, 490, 505, 538, 642, 986
Aquiles, bergantín chileno, 445
Arequipeño, bergantín, 445
Argos, bergantín inglés, 953
Ariqueño, lancha a vapor, 948
Atacama, vapor, 928
Atabualpa, monitor, 82, 102, 104, 105, 106, 125, 126, 134, 135, 139, 148, 207, 220, 239, 244, 251, 252, 310, 471, 480, 485, 487, 489, 490, 495, 541, 561, 676, 679, 680, 684, 695, 708, 880
Ayacucho, vapor inglés, 925

Ballesta, vapor, 937, 948
Bella Iqueña, goleta, 933
Benedicte, fragata noruega, 999
Bengala, buque francés, 990
Bengale, fragata, 933
Bergu Fors E.Su., barca sueca, 999
Blanca, fragata francesa, 952
Blanco Encalada, blindado chileno, 515, 679, 693, 694, 705, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 724, 726, 727, 730
Bogotá, vapor inglés, 923, 928, 999
Bolivia, blindado, 605
Bolivia, vapor inglés, 192, 702, 924, 928

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Brasil*, vapor, 821
Britannic, vapor inglés, 928
Buenos Aires, blindado, 605, 702
- Cahuapanas*, lancha, 821, 822
Callao, vapor, 928
Callao, fragata, 948
Camilo Cavour, fragata, 949
Campeadora, goleta, 185
Carlos, pailebote, 936
Carolina, barca francesa, 663
Casma, vapor inglés, 928
Catalina, fragata, 952
Cefertina, barca, 933
Clarendon, fragata norteamericana, 999
Clelia, barca norteamericana, 998
Clotilde, fragata, 936, 948
Colcura, barca nicaragüense, 148
Colocolo, lancha chilena, 711
Colombia, fragata, 933
Colombia, vapor inglés, 193, 194, 195, 920
Colorado, barca inglesa, 191
Constitución, bergantín, 445
Copiapó, vapor, 380
Coquimbo, vapor, 191
Cormorant, buque inglés, 695
Cosmopolita, barca, 999
Covadonga, corbeta chilena, 492, 495, 541, 553, 629, 680, 705
C.R.Bishop, vapor, 95
Cusco, vapor, 430, 917
- Chacabuco*, corbeta chilena, 495, 538, 540, 541, 543, 554, 558, 559, 679, 680, 705
Chalaco, vapor, 85, 103, 106, 147, 151, 235, 244, 251, 252, 468, 471, 472, 473, 474, 477, 480, 481, 490, 538, 555, 556, 558, 559, 655, 676, 703, 708, 938, 986
Chan Chamayo, cañonera, 106, 236, 244, 251, 252, 435, 643, 644, 659, 661, 662, 666, 667, 669, 670, 671, 672, 674, 676, 677, 679, 680, 698, 771, 762, 770, 771
Chile, vapor inglés, 913, 928
- Chimborazo*, vapor, 917
Chimbote, bergantín, 933
Chine et Havane, buque francés, 997
- Daría*, buque, 904
Denderab, vapor alemán, 998
Devonshire, barca argentina, 706, 740
Dolores Ugarte, fragata, 948
Don Enrique, fragata, 933
Dos Amigos, barca, 933
Dundemberg, monitor norteamericano, 497
- Edelmira Ugarte*, barca, 933
Egipto, bergantín, 999
Elena Pastor, barca 933
Elisa, lancha brasilera, 305
Elvira, goleta, 933
Emilio, bergantín, 933
Enchantress, pailebote, 996
Esmeralda, corbeta, 375, 495, 538, 541, 551, 552, 553, 556, 559, 629, 679, 705
Esperanza, goleta, 933
Estorache, goleta, 999
Etelvina, barca, 998
Eten, vapor, 477, 928
Euteppe, fragata norteamericana, 999
- F. Riveros*, fragata, 999
Falcón, barca, 953
Fantome, buque inglés, 314
Favorite, vapor inglés, 997
Florencia, fragata, 124, 933, 948
Francisco, goleta, 933
Francisco Pizarro, lancha, 822
Fresia, lancha chilena, 711
- Gálvez*, destroyer, 35
Garonne, vapor, 531, 917
General Chamberlain, fragata norteamericana, 999
General Gamarra, bergantín, 642, 694
General Lerzundi, vapor, 538, 642
General Prim, velero, 952
General Sucre, bergantín boliviano, 537
Gerónimo Badarraco, buque, 994

INDICE ANALITICO

- Glatton*, buque inglés, 379
Governor General, fragata inglesa, 997
Great Eastern, vapor inglés, 927
Grimanesa, vapor, 933, 940, 948
Guarda, goleta, 936
Guillermo, barca, 933
- Héctor*, buque inglés, 419
Hermínia, barca, 933
Hertworth, fragata, 953
Huaraz, vapor, 538
Huáscar, monitor, 41, 79, 85, 99, 101, 102, 103, 104, 106, 118, 127, 130, 135, 137, 151, 183, 190, 192, 193, 207, 220, 238, 239, 244, 251, 252, 260, 337, 339, 340, 342, 346, 347, 348, 349, 350, 353, 355, 356, 357, 359, 360, 361, 363, 364, 366, 367, 368, 370, 371, 375, 376, 378, 379, 380, 381, 382, 384, 399, 400, 403, 404, 407, 408, 409, 411, 412, 413, 414, 416, 417, 419, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 446, 447, 450, 455, 459, 460, 462, 463, 467, 468, 470, 471, 472, 473, 474, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 485, 489, 491, 493, 495, 515, 541, 542, 554, 555, 556, 558, 559, 560, 561, 606, 607, 609, 643, 655, 669, 671, 676, 679, 680, 682, 683, 686, 689, 693, 695, 714, 739, 746, 762, 764, 765, 767, 825, 880, 981, 986, 994
- Iberia*, vapor, 673, 927, 928
Idaho, blindado norteamericano, 496
Ilo, vapor inglés, 998
Independencia, corbeta, 446
Independencia, fragata, 78, 82, 84, 87, 88, 102, 104, 106, 127, 135, 137, 149, 151, 159, 220, 236, 237, 239, 244, 250, 251, 252, 260, 310, 339, 367, 375, 380, 398, 420, 427, 436, 437, 442, 446, 447, 462, 463, 471, 472, 473, 474, 478, 480, 482, 483, 485, 486, 489, 491, 492, 493, 495, 541, 542, 554, 555, 556, 558, 559, 560, 561, 606, 607, 609, 643, 655, 669, 671, 676, 679, 680, 682, 683, 686, 689, 693, 695, 714, 739, 746, 762, 764, 765, 767, 825, 880, 981, 986, 998
- Independiente*, vapor chileno, 538
Iquique, vapor inglés, 477, 928, 945
Irene, bergantín, 933
Iris, pailebote, 933
Itata, vapor, 589
- Janequeo*, lancha chilena, 711
John Elder, vapor inglés, 916
- Karnac*, vapor, 922
- Ladrona*, barca lacustre, 872
Lady Cartier, barca inglesa, 998
Laura Andrade, barca guatemalteca, 998
Leopoldina, barca, 936
Leopoldo Parker, vapor, 985
Liberia, vapor inglés, 927, 928
Libertad, goleta, 445, 446
Libertad, fragata, 694
Liguria, vapor inglés, 927
Lima, vapor inglés, 925
Ltmeña, corbeta, 445
Limeña, vapor, 106, 210, 244, 682, 684
Loa, vapor, 245, 252, 267, 446, 538, 589, 986
Loa, vapor chileno, 106, 192
Lola, fragata, 952
Lontué, vapor inglés, 589, 928
López Gama, vapor, 552, 553
Loreto, cañonera, 301, 785
Lucie, bergantín francés, 542
Luisa, vapor, 933, 940, 948
Lusitania, vapor, 430, 917
Luz, velero, 948
- Macabí*, vapor, 937, 948
Macedonia, goleta, 445
Magallanes, corbeta chilena, 496, 498, 505, 564, 579, 583, 631, 680, 704, 706
Magallanes, vapor inglés, 997, 998
Maipú, vapor chileno, 538

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

- Manco Cápac*, monitor, 82, 85, 86, 87, 102, 104, 106, 126, 134, 135, 148, 220, 239, 244, 251, 252, 260, 471, 480, 482, 485, 487, 489, 495, 541, 676, 679, 680, 689, 695, 708, 761
- Manco Cápac*, fragata, 933
- Máncora*, vapor, 996
- Marañón*, vapor, 128, 137, 207, 235, 242, 260, 329, 462, 468, 471, 472, 480, 949
- María Cristina*, goleta, 948
- María Gaviña*, fragata, 948
- María Isabel*, barca, 933
- María Luisa*, barca, 551, 552, 557
- María Luisa*, vapor 940, 948
- Mary Hag*, fragata norteamericana, 999
- Maule*, vapor chileno, 538
- Mayro*, vapor, 148, 154, 202, 235, 244, 251, 252, 312, 316, 317, 474, 477, 490, 543, 544, 545, 547, 548, 549, 550, 551, 553, 559, 591, 606, 607, 608, 609, 631, 676, 764, 986, 997
- Mayro*, lancha a vapor, 241, 244, 295, 299, 306, 307, 308, 309, 336, 778, 803, 822, 846, 847, 849, 850, 851, 852, 854, 856, 857, 860, 893, 894, 938
- Mercedes Storace*, goleta, 933
- Merrie England*, fragata inglesa, 999
- Meteoro*, vapor, 235, 242, 493, 542, 949, 986
- Minchaba*, fragata inglesa, 999
- Monnasir*, blindado, 351, 404
- Morona*, vapor, 277, 278, 295, 296, 307, 308, 778, 779, 800, 822, 825, 828, 830, 834, 862, 884
- Morro*, vapor, 552, 553, 557, 914
- M.P. Grace*, velero, 928
- Napo*, vapor, 270, 271, 273, 276, 277, 278, 279, 287, 288, 291, 293, 294, 295, 298, 299, 301, 306, 307, 336, 778, 801, 802, 803, 822, 825, 830, 832, 833, 834, 836, 840, 884, 889
- Nereyda*, barca, 235, 242, 244, 529
- New Foundland*, crucero inglés, 415
- Nueva Granada*, vapor inglés, 924
- Nueva Providencia*, fragata, 933
- Nylo*, vapor, 514
- O'Higgins*, corbeta chilena, 492, 495, 538, 540, 541, 543, 553, 554, 557, 558, 606, 629, 680, 705, 716, 724
- Ocean Empress*, fragata inglesa, 999
- Onward*, buque norteamericano, 462, 463
- Oracle*, fragata, 933
- Oroya*, vapor, 106
- Pacífico*, vapor inglés, 928, 953
- Pachitea*, vapor, 235, 485, 489, 493
- Paita*, vapor inglés, 474, 552, 928, 998
- Panamá*, vapor, 923, 928, 953
- Paquete*, vapor francés, 921
- Paquete de los Vilos*, vapor, 551, 554
- Pará*, vapor brasileiro, 270, 271, 287, 288, 291
- Pastaza*, vapor, 295, 778, 779, 800, 822, 834, 864
- Pedro F. de Serdio*, barca, 933
- Penélope*, blindado inglés, 379
- Perú*, vapor inglés, 913, 915, 923, 928
- Peruana*, goleta, 445, 933
- El Peruano*, vapor, 473, 920
- Petrell*, buque inglés, 314, 317, 591
- Pilcomayo*, cañonera, 106, 151, 195, 236, 239, 244, 251, 252, 435, 523, 643, 644, 660, 661, 662, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 674, 676, 679, 680, 770, 771
- Piura*, barca, 316
- El Plata*, monitor argentino, 602, 605
- Portsmouth*, buque inglés, 453, 454
- Porvenir*, barca, 148, 933
- Prince Albert*, blindado inglés, 409
- Prince Rupert*, fragata inglesa, 994
- Protector*, fragata, 445
- Prustiano*, buque alemán, 103
- Puno*, vapor, 927
- Putumayo*, vapor, 270, 778, 822, 889
- Quito*, vapor inglés, 924, 999
- Republic*, vapor, 921
- Rímac*, vapor, 49, 68, 589, 642, 920
- Ringdown*, cañonera inglesa, 994
- Rosalía*, fragata, 123, 936

INDICE ANALITICO

Rosina, goleta, 933, 996
Royal Sovereign, blindado inglés, 409, 412
Rumenia, barca chilena, 537

Sachaca, vapor, 538, 869, 938
Sabara, barca, 933
Saint George, dique flotante, 985
Saint Mary, buque, 462
Salvador Vidal, barca, 933
Samuel Watts, buque, 147
San Juan, fragata, 933
Santa Rosa, vapor inglés, 916, 925
Santiago, vapor inglés, 316, 921, 998
Sarmiento, vapor, 917
Star of Brunswick, fragata inglesa, 994
Scorpion, blindado inglés, 351, 379, 409, 419
Serena, vapor inglés, 928
Serieuse, corbeta francesa, 642
Shah, blindado inglés, 376, 404, 410, 411, 441, 682, 695
Sofia, vapor, 467, 474, 477, 478, 480
Sorata, vapor, 919

Taboguilla, vapor, 263, 264
Talca, vapor, 920, 924, 928
Talismán, vapor, 106, 147, 190, 192, 241, 680, 981
Tambo, vapor, 235, 241, 244, 296, 778, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 854, 855, 856, 857, 860, 862, 894, 895
Teniente Rodríguez, cazatorpedero, 265
Teresa, velero, 952
Thames, vapor, 442
Tolten, vapor, 631
Tomé, vapor, 546, 547, 548, 549
Tousson, blindado, 351, 404
Trujillo, vapor inglés, 920, 998
Tucapel, lancha chilena, 711
Tucillal, goleta, 996, 933
Tumbes, vapor, 103, 446, 471, 480, 483, 493, 538, 545, 642, 949, 986, 997, 998
Tuscarora, buque norteamericano, 263, 264

Ucayali, vapor, 446, 642
Uncowah, velero, 948
Unión, corbeta, 106, 118, 127, 148, 239, 251, 252, 260, 329, 446, 490, 493, 495, 502, 509, 525, 541, 631, 643, 647, 653, 655, 657, 676, 679, 680, 684, 689, 986, 992
Urcos, lancha cisterna, 133, 235, 241, 244, 252

Valparaíso, vapor inglés, 998
Valparaíso, blindado chileno, 496, 498, 579, 580, 618, 633, 641, 679, 704
Valle de Chíncha, goleta, 936
Villa de Pisco, fragata, 642
Ville de Bordeaux, vapor francés, 550, 919, 921
Ville de Brest, vapor francés, 921, 998
Ville de Saint Nazaire, vapor francés, 921
Virginia, barca, 933

Warrior, buque inglés, 375, 382, 398, 420
Wealth of Nations, fragata inglesa, 185, 999
Weldford, fragata norteamericana, 999
White Rose, fragata norteamericana, 999
Wiwern, blindado inglés, 351, 404, 419
W.R. Grace, velero, 928, 975

Yapurá, vapor, 235, 242, 244, 245, 682, 868, 871, 872, 873, 876, 877, 880, 881, 883
Yaquirana, lancha, 295, 301
Yavari, vapor, 235, 242, 244, 245, 682, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 876, 877, 880, 881, 883
Yavari, lancha, 295, 308
Yungay, corbeta, 446

Zoila Estela, barca, 933
Zorzal, goleta nicaragüense, 996

C

Cable submarino, 712, 715, 716, 724
 Callao Dock Company, 985
 Cammel Laird, astilleros, 344, 346, 347, 348, 350, 353, 356, 357, 434, 456, 602

HISTORIA MARÍTIMA DEL PERU

Carbón chileno, 147
El Centinela, periódico, 511
El Ciudadano, periódico de Puno, 896
Clapared Frères, astilleros, 821
Colegio Naval Militar, 127
El Comercio, periódico, 114, 116, 121, 312, 314, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 339, 382, 413, 462, 463, 466, 470, 480, 481, 482, 483, 485, 486, 489, 502, 511, 530, 531, 532, 542, 548, 552, 553, 556, 561, 564, 578, 579, 591, 689, 690, 703, 705, 706, 761, 762, 763, 764, 765, 768, 771, 772, 838, 839, 870, 871, 872, 894, 917, 918, 919, 920, 921, 923, 924, 925, 926, 927, 930, 932, 940, 945, 967, 977, 980, 981, 982, 994, 996, 998, 1000, 1001, 1002, 1003, 1004
Comisión Consultiva de Marina, 564, 573
Comisión Hidrográfica del Amazonas, 245, 779, 784, 801, 803, 824, 825, 826, 828, 830, 832, 833, 834, 835, 838, 840, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 853, 856, 857, 859, 861, 863, 865, 868
Comisión de Límites con el Brasil, 784, 845, 853
Compañía Chilena de Vapores, 918, 919
Compañía Fluvial Paraense, 797
Compañía General Trasatlantique (francesa), 914, 920, 921, 928
Compañía Marítima Nacional, 235
Compañía Nacional de Navegación en el Amazonas, 823
Compañía Nacional de Vapores, 938, 939
Compañía de Navegación a Vapor en el Titicaca, 878, 880, 881, 883
Compañía Peruana de Navegación a Vapor, 938
Compañía Sudamericana de Vapores, 689, 717, 917, 918, 919, 920, 921, 925, 926, 927, 930, 945, 949, 955, 990
Confederación Perú-boliviana, 485, 534, 535, 536, 555, 604, 699
Conflicto peruano-colombiano (1828), 694

D

El Deber, periódico de Valparaíso, 706
Democracia, periódico de Montevideo, 672
La Democracia, periódico de La Paz, 722
Departamento Fluvial de Loreto, 235, 241, 246, 266, 644, 684, 685, 776, 777, 778, 784, 785, 801, 824, 841
Dirección de Hidrografía y Navegación, 775
Dos de Mayo, combate, 494, 643, 898
Dreyfus Hermanos, 145, 147, 173, 275, 465 (contrato), 473, 480, 503, 504, 509, 510, 512, 513, 514, 528, 529, 573, 582, 645, 646, 648, 653, 654, 657, 658, 660, 661, 666, 697, 994

E

Earl Shipbuilding, astilleros, 498, 509
El Eco, periódico de Puno, 870
Emilio Moreto y Cía, comerciantes, 148
Empresa del Carguío del Guano, 937
Enganche de personal, 100, 101, 102, 103
Enrique Moss y Cía, comerciantes, 922
Escobar y Cía., 540
Escuadra de Evoluciones, 49, 191, 439, 481, 492, 582, 680
Escuela de Aprendices, 99, 244, 249, 259, 260
Escuela de Maquinistas y Condestables, 680
Escuela Náutica de Paita, 242
Escuela Naval y Preparatoria, 28, 99, 236, 242, 244, 249, 255, 260, 272, 553, 663, 674, 680, 898
Estanco del Salitre, 603

F

Fabbri and Chauncey, compañía de veleros, 950
Factoría Naval de Bellavista, 44, 68, 69, 72, 73, 74, 78, 80, 81, 82, 83, 84, 88, 89, 90, 99, 139, 241, 251, 427, 428, 429, 442
Factoría Naval de Loreto, 276, 786, 788, 790, 795, 823, 828, 839, 848, 855, 857

INDICE ANALITICO

El Ferrocarril, periódico chileno, 542
Flesher, astilleros, 505

G

La Gaceta, periódico, 485
Globo aeroestático, 845, 846
Grace Brothers, 996
Green Hermanos, astilleros, 498, 505
Guerra con Chile, 223, 532, 533, 534, 535,
558, 561, 603, 643, 686, 693, 698,
701, 706, 715, 898
Guerra con España, 494, 496, 538, 539, 695
Guillermo Gibbs y Cía., 540, 689, 741
Gutiérrez, revolución de los coroneles, 56,
77, 91, 101, 165, 186, 233, 234, 464,
466, 480, 483, 514, 515, 551, 556,
589, 597

H

Hull, astilleros, 512, 516, 578, 631

I

Illustrated London News, 389, 416, 458,
459
El Independiente, periódico chileno, 564,
629
Iquique, combate de, 375, 413, 421

J

John Elder y Cía., 927
John Penn and Sons, 436, 525, 526, 655,
660, 661, 667, 669
Junta Suprema de Sanidad, 988, 989

K

Kosmos, Cía. alemana de navegación, 920,
928

L

Laird Brothers, astillero, 340, 341, 342, 344,
346, 347, 351, 355, 358, 359, 360,
366, 367, 371, 379, 403, 404, 416,
417, 419, 422, 423, 424, 429, 430,
432, 435, 437, 447, 453, 454, 456

Leard y Cía., astilleros, 509
Leidem Prensse y Cía., banqueros, 980
La Libertad, periódico chileno, 542
Línea Germain, Cía. francesa de vapores,
928

M

Mala Real inglesa, 914
Maquinistas, 49, 50
Maremotos y terremotos, 462, 697, 698
El Mercantil, periódico de Buenos Aires,
624
El Mercurio, periódico chileno, 552, 564,
735, 740, 925
Milicias Navales, 935, 991, 992
Miraflores, batalla de, 561
Miranda y Cía., comerciante, 940
Money Wigram e Hijo, astilleros, 505, 506,
514, 518, 525, 650, 651, 652, 653,
654, 659, 662, 664, 666, 669, 670
Muelle y Dársena del Callao, 967, 968, 969,
970, 972, 977, 978, 979

N

La Nación, periódico, 511, 556
El Nacional, periódico, 106, 112, 197, 329,
487, 488, 489, 511, 531, 676, 686,
689, 762, 924
Napier, astillero, 419
National Geographic Magazine, 854, 895
Naufragios, 698, 928, 997, 998, 999

O

O'Connor y Cía., comerciantes, 141, 143,
996
Oliphant y Cía., 942, 943
La Opinión Nacional, periódico, 331, 578,
689, 720, 773

P

Pacific Steam Navigation Company, 211,
682, 913, 914, 915, 916, 917, 918,
919, 920, 921, 923, 924, 925, 926,
927, 928, 930, 942, 943, 944, 945,
949, 954, 959, 964, 967, 969, 970,
985, 989, 997

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Pacocha, combate de, 256, 382, 416, 439, 440, 441, 682, 695, 981

Pacto de Amistad y Comercio (Argentina-Chile 1856), 541

La Palma, batalla de, 642

La Patria, periódico, 114, 329, 511, 529, 585, 593, 766, 768, 834, 893, 896, 912, 925, 942, 943, 945, 953, 999, 1002, 1004

El Pensamiento Nacional, periódico boliviano, 630

Personal extranjero contratado, 103, 104, 105, 795

El Peruano, periódico, 271, 289, 323, 324, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 460, 474, 484, 690, 761, 762, 765, 801, 803, 840, 841, 854, 860, 862, 880, 881, 889, 893, 895, 896, 918, 944, 960, 982, 996, 1000, 1001, 1002, 1003, 1004

Peruvian Corporation, 883

Peruvian Huano Company, 697

Peruvian Petroleum Co., 995

Posadas, 100

La Prensa, periódico, 573

Protocolo Corral-Lindsay, 601, 603, 615, 616, 617, 627, 628

Punta Pichalo, combate de, 409, 439

Pussey Jones y Cía., astilleros, 133, 835, 837, 842, 846

R

René Cía., astilleros, 505

La República, periódico de Lima, 487, 488

La República, periódico chileno, 629

Revista Foreing Relatton, 627

Revista del Instituto de Estudios Histórico Marítimos, 627

Revista Histórica, 771

Revista de la Escuela de Guerra Naval de Newport, 248

S

Smith Johuston, compañía de navegación, 797

Socabaya, batalla de, 699

Société Generale de Paris, 980

Sublevaciones y Motines, 462, 463

T

Templeman y Cía., 980

Thomas Brassey y Co., 980

Thornicroft, astilleros, 822

El Times, periódico del Callao, 189, 197

The Times, periódico inglés, 583

Trabajadores chilenos, 992, 993, 994

Tratado de Alianza Defensiva con Bolivia, 687, 691, 692, 702, 704, 707, 725, 727, 729, 731, 741, 742, 744, 746

Tratado de Ancón, 533

Tratado de Amistad, Comercio y Navegación con Chile, 535, 741, 742

Tratado de Comercio y Aduanas con Bolivia, 541, 703, 704, 720, 958

Tratado de Comercio y Navegación con Brasil, 821

Tratado Fierro-Sarratea (Chile-Argentina 1878), 706

Tratado de Límites Bolivia-Brasil (1867), 539

Tratado de Límites Chile-Bolivia, 539, 631, 633, 709, 733, 741

Tratado de Paz y Amistad con Bolivia (1864), 537

Tratado de San Ildefonso, 265, 268

La Tribuna, periódico de Buenos Aires, 741

La Tribuna, periódico de Lima, 690

V

Vigil Ruiz Y Cía., comerciantes, 821

W

W.Spaythe and Company, 865

White Star Line, compañía inglesa de vapores, 919, 921, 928

Y

Yates Potenfield y Cía., naviero de Nueva York, 999

Young y Cía., astilleros, 505

Yungay, batalla de, 699

INDICE TOPONIMICO

A

- Abroy, isla, 678
Abtao, 898
Acapulco, 36
Achacachi, 877
Achinamisa, puerto, 889, 890, 891
Achual, punta, 860
Africa, 390, 825
Aguirre, pongo de, 801, 803, 884, 889, 890, 891
Albamarlo, 953
Albizuri, islotes, 313
Alegre, riachuelo, 303, 311
Alemania, 216, 825
Alicante, 36
Alsacia, 825
Amazonas, departamento, 887
Amazonas, río, 235, 241, 267, 270, 271, 275, 287, 291, 292, 296, 299, 302, 304, 775, 782, 797, 806, 808, 811, 816, 819, 821, 822, 824, 830, 838, 839, 856, 857, 860, 861, 862, 865, 866, 868
América, 487, 533, 535, 631, 678, 687, 917, 925, 985, 988
Amoy, 953, 954
Ancash, 170, 596
Ancón, 147, 161, 170, 203, 204, 205, 206, 207, 235, 533, 904, 905, 962
Andalucía, 36
Andes, cordillera de los, 598, 660, 706, 720, 775, 813, 855, 865
Angamos, 183, 380, 382, 397, 398, 412, 416, 518, 671, 825
Los Angeles, cerro, 561
Angol, 504
Antillas, 427, 622
Antofagasta, 87, 89, 380, 397, 539, 551, 552, 554, 602, 687, 688, 692, 693, 694, 709, 711, 712, 714, 716, 717, 718, 720, 721, 722, 724, 725, 726, 727, 728, 730, 731, 733, 735, 736, 740, 741, 745, 746
Apaporis, río, 266, 267, 270, 271, 279, 280, 290, 292, 781
Apurímac, 102
Aranjuez, 28, 29
Arequipa, 45, 46, 102, 170, 175, 474, 477, 478, 479, 480, 481, 561, 606, 703, 704, 725, 877, 881, 962, 991
Argentina, 211, 512, 541, 547, 597, 598, 602, 605, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 620, 621, 622, 623, 624, 626, 627, 628, 630, 631, 633, 634, 636, 639, 641, 644, 702, 705, 706, 711, 741, 766
Arica, 45, 46, 89, 145, 152, 156, 165, 170, 196, 203, 212, 215, 218, 240, 314 (morro), 321, 323, 445, 446, 462, 474, 477, 517, 533, 545, 548, 550, 606, 621, 623, 674, 692, 712, 719, 724, 912, 918, 923, 945, 958, 960, 961, 962, 966, 967, 997, 998, 1002
Aro, 933
Asia, 941, 942
Asia, isla, 313
Aspinwall, 921
Atacama, desierto, 533, 536, 537, 539, 600, 622, 698, 699, 708, 710, 713, 719, 739, 741
Atico, 218, 313, 962
Atlántico, océano, 260, 262, 264, 427, 447, 585, 598, 605, 634, 678, 695, 704, 706, 812, 832, 887, 913, 916, 999
Atrato, río, 264
Australia, 390, 445, 928, 933

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Ayacucho, 102, 257
Azores, islas, 678
Azúa, punta, 313

B

Bahama, canal de, 217
Bahía Independencia, 473, 474
Baltimore, 933
Ballestas, islotes, 313
Barcelona, 36
Barranca (Loreto), 803
Belfast, 933
Bélgica, 914
Bellavista, 68, 74, 241, 251, 427, 428, 429, 442, 552, 812, 874, 978
Bermúdez, puerto, 822
Bidasoa, río, 33
Bilbao, 30, 36
Birkenhead, 338, 340, 341, 342, 346, 351, 355, 358, 359, 361, 366, 367, 453, 602
Blackwall, 670
Blanca, isla y punta, 313, 552
Blanco, cabo, 218
Bolivia, 127, 445, 485, 494, 495, 498, 532, 533, 534, 536, 537, 538, 539, 541, 542, 543, 544, 546, 547, 549, 550, 551, 552, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 573, 574, 580, 582, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 623, 625, 626, 627, 629, 630, 631, 632, 633, 639, 641, 642, 644, 655, 686, 687, 688, 689, 691, 694, 697, 698, 699, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 738, 739, 740, 741, 742, 744, 746, 762, 765, 911, 912, 913, 939, 943, 958
Borja, 801, 805, 807, 842, 846, 860, 864, 885, 887
Boston, 933
Brasil, 212, 265, 266, 267, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 277, 278, 285, 289,

291, 292, 294, 296, 298, 304, 305, 306, 311, 539, 610, 611, 613, 620, 626, 633, 634, 642, 672, 706, 716, 779, 781, 785, 797, 812, 813, 816, 824, 913

Bravo, islotes, 313
Brest, 350
Bruselas, 668, 670
Buenos Aires, 36, 210, 585, 602, 610, 611, 619, 622, 633, 702, 706, 762, 767
Burdeos, 919, 933

C

Cabo Verde, 426, 672, 678, 914
Cachiyaco, río, 801
Cádiz, 33, 36
Cajamarca, 887
Caldera, 145, 146, 693, 694, 712, 715, 716, 730, 734
Calentura, paso de, 885, 887
California, 218, 825, 855, 925, 938
Callao, 28, 36, 45, 46, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 99, 102, 103, 133, 141, 145, 146, 147, 149, 154, 161, 162, 165, 170, 172, 184, 186, 187, 194, 201, 202, 207, 209, 211, 212, 215, 218, 219, 220, 223, 224, 234, 237, 240, 249, 252, 256, 257, 260, 262, 263, 296, 309, 316, 321, 323, 330, 331, 332, 336, 356, 357, 413, 422, 426, 429, 430, 436, 437, 442, 445, 446, 460, 462, 463, 468, 472, 473, 474, 477, 478, 480, 482, 483, 493, 494, 502, 503, 515, 559, 560, 585, 594, 595, 596, 606, 609, 631, 642, 643, 646, 662, 663, 666, 667, 670, 673, 674, 675, 677, 684, 690, 695, 725, 740, 776, 784, 815, 825, 862, 903, 904, 914, 917, 919, 921, 923, 925, 926, 928, 930, 932, 935, 937, 942, 945, 947, 950, 951, 952, 953, 954, 956, 959, 960, 961, 962, 964, 965, 966, 967, 968, 970, 972, 975, 977, 978, 983, 984, 986, 987, 988, 989, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000, 1003
Camarones, quebrada, 314, 678
Camotal, bajo del, 969

INDICE TOPONIMICO

Cañete, 102
 La Capilla, 314
 Caquetá, río, 266
 Carabaya, 644
 Carabuco, 877
 Caracoles, 540, 541, 606, 707
 Carbajal, puerto, 886
 Carquín, 313
 Carretas, cerro de, 314
 Cartagena, 34, 36
 Casma, 170, 203, 219, 962
 Castilla, 36
 Cataluña, 34, 36
 Caucato, 962
 Ccarapata, 877
 Centinela, punta, 227
 Cerro Azul, 156, 170, 196, 203, 218, 914, 962
 Cerro de Pasco, 827
 Cobija, 537, 542, 543, 544, 545, 547, 548, 549, 550, 552, 553, 557, 559, 606, 608, 609, 630, 632, 642, 711, 712, 714, 717, 742
 Coblen, 999
 Cocotea, 962
 Cochabamba, 614, 702
 Coles, punta, 218, 219
 Colombia, 261, 262, 263, 292, 445, 622, 816, 913
 Colón (Panamá), 262, 264, 914, 921, 938
 Colulué, islotes, 313
 Concepción (Chile), 36, 445
 Conima, 877
 Connecticut, 460
 Contamana, 822
 Copacabana, 874, 877, 883
 Coquimbo, 671, 673, 674
 Comejo, isla, 313
 Coroco, isla, 313
 Coronel, 914
 Corucá, río, 299, 307, 311
 La Coruña, 36
 Costa Rica, 263
 Cosulima, río, 806
 Cotuhé, arroyo, 289, 291
 La Cruz de Medio, 314
 Cuba, 36, 622

Culebras, 208
 Cupica, 261, 263, 264
 Curaray, río, 806
 Curico, 504
 Cuzco, 134, 136, 474, 477, 596

CH

Chacabuco, 733
 Chacao, canal de, 998
 Chala, 156, 170, 203, 213, 215, 218, 962, 997
 Challa, isla, 883
 Chamoche, bahía, 313
 Chanabaya, 313, 591
 Chancay, 147, 154, 170, 203, 205, 219, 962
 Chanchamayo, río, 644, 839, 840
 Chachapoyas, 857
 Chao, isla, 313
 Chatham, 758
 Cheffield, 933
 Chérrepe, 962
 Chester, condado de, 366, 453
 Chiclayo, 982
 Chilca, 472, 473
 Chile, 36, 87, 107, 211, 223, 230, 231, 238, 313, 334, 427, 428, 440, 445, 446, 481, 485, 492, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 501, 503, 504, 505, 508, 509, 510, 511, 512, 530, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 546, 547, 548, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 558, 559, 564, 573, 574, 579, 583, 585, 588, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 608, 609, 610, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 634, 641, 642, 643, 648, 663, 673, 679, 693, 684, 686, 687, 688, 691, 692, 693, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 758, 759,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

762, 763, 765, 768, 815, 825, 827,
898, 907, 913, 926, 927, 928, 933,
939, 943
Chililaya, 881, 883
Chiloé, 288, 447, 914, 998
Chimbote, 99, 170, 203, 204, 235, 313, 945,
962, 990, 1002
China, 246, 390, 492, 917, 939, 942, 947,
952, 953
Chincha, islas, 156, 170, 190, 207, 208, 218,
246, 313, 446, 473, 591, 596, 914, 935
Chinos, punta, 313
Chipana, 195, 313, 591
Chipurana, río, 889
Chiquitana, islotes, 313
Chira, río, 321
Chirichiri, 264
Chirquimata, ensenada, 313
Chocalla, punta, 313
Chochapampa, 314
Chonta, isla, 828
Chorrillos, 259, 260, 594, 903, 904, 905
Chota, 492
Chucuito, 93, 95, 967, 970, 977, 985, 997
Chucumata o Chumata, caleta, 607, 962

D

Darién, golfo, 261, 262, 263, 264
Delaware, 835, 837
Depford, muelle de, 662
Doña María, punta, 313
Dunquerque, 999

E

Ecuador, 293, 494, 539, 691, 803, 806, 913,
924
Ene, río, 840
España, 28, 29, 30, 31, 107, 256, 258, 259,
265, 326, 358, 390, 445, 494, 495,
496, 538, 539, 543, 547, 632, 695, 937
Esperanza, riachuelo, 303, 311
Estados Unidos de Norteamérica, 104, 146,
216, 235, 244, 248, 262, 263, 264,
496, 497, 503, 508, 627, 695, 709,
717, 724, 782, 784, 806, 834, 835,
836, 838, 842, 844, 845, 846, 849,

855, 863, 864, 865, 866, 867, 919,
920, 922, 933, 939
Esteves, canal de, 235, 243, 868, 869, 871,
872, 874, 877, 879, 880
Eten, 170, 174, 203, 219, 227, 235, 962, 982
Europa, 76, 88, 124, 135, 142, 145, 241,
244, 246, 314, 339, 422, 426, 431,
440, 446, 447, 487, 488, 497, 501,
503, 511, 515, 525, 527, 533, 542,
629, 642, 649, 654, 678, 690, 692,
699, 713, 745, 779, 815, 816, 817,
912, 913, 914, 917, 919, 939

F

Falkland, islas, 678
Falsa, punta, 218
Fernando Norona, 678
El Ferrol (España), 33
Ferrol, bahía, 218, 313, 314
Filipinas, 390, 815
Florencia, 772
Foca, isla, 218
Formosa, 953
Fortuna, riachuelo, 303, 311
Francia, 30, 216, 217, 222, 258, 259, 326,
426, 497, 508, 620, 663, 666, 668,
669, 693, 695, 705, 820, 825, 912,
921, 933, 937, 938
El Frontón, isla, 220, 221

G

Galápagos, islas, 953
Gallinar, muelle de, 969
Gálvez, río, 268, 299, 301, 305, 306, 307,
308, 309, 311, 336
Gaspar, estrecho, 390
Gata, cabo de, 34
Génova, 933
Glasgow, 927, 933
Gloria, isla, 622
Granada, 36
Greenhithe, 669, 670, 671, 674, 675
Greenwich, 299, 301, 304, 305, 400, 411,
441, 525, 660
Guadiana, río, 33
Guanillos (Véase Huanillos)

INDICE TOPONIMICO

Guañape, islas, 124, 170, 173, 175, 190,
202, 203, 218, 235, 313, 314, 591,
592, 962, 989, 997, 999

Guayaquil, 210, 445, 585, 642, 914, 921,
986

Guipúzcoa, 36, 37

H

La Habana, 36, 593

Hants, condado de, 448

El Havre, 643, 820

Hawaii, 953

Herrera-Yacu, río, 862

Hilo, puerto de, 953

Holanda, 933

Honduras, 390

Hong Kong, 942

Hormigas, islas, 185, 215, 218, 314, 999

Hornos, cabo de, 260, 913, 928, 975, 999

Huacho, 45, 46, 170, 198, 203, 205, 215,
219, 322, 962

Huallaga, río, 241, 801, 803, 811, 821, 860,
884, 889, 891

Huallaga Rumicallarina, río, 860

Huanchaco, 45, 170, 203, 219, 321, 924,
962, 984

Huanillos, 175, 313, 591, 698, 992

Huánuco, 827

Huarina, 877

Huarmey, 170, 174, 203, 206, 208, 215, 218,
316, 962, 1002

Huaura, 699

Huelva, 35

Huimbayo, 889, 891

Hull, 509, 512, 516, 578, 582, 583, 631, 649

I

Ica, 170

Igarapé, estero, 288

Ilave, 880

Ilo, 45, 46, 156, 170, 203, 312, 322, 962, 981

Inambari, río, 644

India, 390, 651

Indico, océano, 390, 678

Infiernillos, punta, 218, 674

Inglaterra, 88, 135, 160, 258, 266, 314, 338,
341, 342, 344, 346, 347, 348, 350,

353, 354, 355, 367, 372, 415, 428,
429, 430, 436, 442, 448, 449, 450,
456, 460, 497, 502, 504, 505, 508,
515, 520, 523, 526, 529, 540, 555,
575, 583, 597, 602, 612, 618, 619,
620, 633, 642, 643, 644, 659, 663,
668, 671, 673, 676, 677, 693, 695,
704, 705, 709, 758, 762, 763, 766,
769, 770, 785, 820, 825, 843, 844,
907, 908, 912, 919, 921, 926, 927,
939, 997

Iquique, 45, 46, 145, 156, 165, 170, 192,
203, 218, 219, 223, 312, 313, 322,
375, 421, 430, 530, 554, 557, 558,
559, 606, 607, 608, 609, 631, 674,
712, 717, 740, 743, 825, 834, 945,
957, 961, 962, 980

Iquitos, 46, 195, 241, 262, 266, 267, 277,
279, 291, 293, 295, 296, 299, 303,
307, 334, 335, 336, 422, 779, 784,
786, 790, 795, 797, 799, 803, 807,
809, 812, 813, 816, 820, 821, 822,
827, 828, 830, 832, 834, 838, 839,
840, 841, 842, 843, 844, 845, 847,
850, 854, 856, 857, 860, 862, 864,
865, 867, 884, 887, 889

Irlanda, 448

Islay, 45, 156, 170, 196, 203, 212, 218, 322,
446, 474, 477, 542, 546, 550, 961, 962

Itaya, río, 856, 860

Iza, río, 280, 287, 292

J

Jaén, 887

Japón, 492, 917, 939, 952

Jauja, 832

Jesús, islotes, 313

Juli, 877, 881

Junín, 644, 676, 962

K

Kilong, 953

L

Lambayeque, 322, 698, 887, 998

Lampa, 874

Laredo, 36

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Leticia, 267, 287, 307, 308, 781, 838, 839
La Libertad, 45, 46, 170, 199, 924, 984
Lima, 45, 46, 93, 149, 170, 216, 222, 255, 259, 270, 271, 272, 273, 275, 277, 279, 293, 309, 321, 326, 327, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 336, 442, 460, 463, 473, 474, 477, 478, 479, 480, 481, 501, 503, 509, 512, 513, 514, 520, 525, 527, 528, 532, 533, 541, 543, 550, 553, 556, 559, 564, 573, 593, 595, 596, 603, 624, 641, 647, 648, 652, 657, 661, 662, 668, 687, 715, 722, 723, 726, 727, 733, 738, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 782, 786, 803, 815, 818, 827, 830, 834, 835, 838, 839, 840, 841, 843, 851, 860, 862, 864, 867, 870, 875, 878, 880, 894, 911, 919, 942, 958, 1000, 1001, 1002, 1004
Limón, puerto, 264, 860, 884
Lisboa, 820, 914, 919
Liverpool, 358, 644, 758, 820, 914, 919, 920, 921, 926, 927, 933
Llanapupata, 881
Loa, río, 549, 608, 710, 719, 739
Lobillo, isla, 313
Lobos, punta y cabo de, 313, 314, 591, 993
Lobos de Afuera, islas, 218, 219, 313, 316
Lomas, 314, 962
Londres, 260, 262, 311, 339, 340, 357, 371, 400, 411, 430, 431, 432, 435, 441, 442, 446, 447, 452, 454, 459, 498, 499, 501, 502, 503, 505, 508, 509, 514, 518, 527, 563, 575, 578, 579, 582, 583, 593, 605, 628, 633, 641, 642, 643, 644, 646, 653, 654, 655, 659, 660, 661, 662, 663, 665, 666, 670, 674, 691, 700, 717, 758, 759, 762, 767, 784, 785, 811, 846, 893, 894, 917, 933, 948, 980
Loreto, 44, 235, 241, 246, 249, 250, 252, 265, 266, 267, 268, 270, 273, 276, 306, 307, 308, 310, 335, 336, 644, 685, 733, 776, 778, 782, 784, 785, 811, 814, 819, 820, 821, 823, 824, 828, 830, 844, 893
Lota, 711
Lullucaca, 889
- ### M
- Maca, caleta, 548
Macabí, isla, 170, 173, 175, 313, 314, 592
Macao, 951, 952, 953
Macas, pueblo, 806
Madeira, río, 299
Madera, 580, 678
Madrid, 28, 326, 334, 459
Magallanes, estrecho de, 260, 288, 309, 496, 615, 621, 626, 629, 663, 673, 678, 706, 862, 898, 913, 925, 927
Mairo, puerto, 827, 832, 854, 862
Malabrido, 170, 173, 197, 203, 962
Málaga, 36
Malpelo, punta, 218
Man, isla de, 448
Manaos, 270, 271, 273, 277, 279, 280, 287, 291, 293, 307, 335, 785, 820, 822
Máncora, 316
Mangosisa, río, 806
Manila, 815
Manseriche, pongo de, 802, 805, 808, 825, 884, 885, 887, 888
Manú, 855
Marañón, río, 801, 805, 821, 859, 860, 864, 868, 884, 885, 887
Marsella, 933
Masisea, 822
Mazorca, isla, 218, 313
Mediterráneo, mar, 34
Méjico, 839
Mejillones, 156, 170, 203, 313, 537, 542, 550, 552, 555, 557, 558, 559, 597, 602, 606, 609, 629, 692, 714, 716, 945, 962
Mersey, río, 358
Middlesex, condado, 453, 643
Miño, río, 33
Miranda, puerto, 299, 307, 308
Misti, volcán, 725
Moho, puerto, 877
Molle, caleta, 962
Mollendo, 46, 156, 165, 170, 175, 202, 203, 207, 235, 477, 530, 606, 674, 703, 725, 877, 962, 987

INDICE TOPONIMICO

Montevideo, 210, 211, 611, 623, 663, 672,
673, 675, 745, 914, 919
Moquegua, 45, 46, 159, 170, 477, 561, 606,
608, 967, 981
Morona, río, 803, 806, 807, 857,
862, 864
Morro de Sama, 962
Morro Solar, 473
Moyobamba, 272, 782, 803
Mulhouse, 825
Murcia, 36

N

Nacacuyaga, isla, 884, 885
Nanay, río, 856, 860
Nantes, 426
Napiipi, río, 264
Nauta, 811
Navarro, isla, 890
Nazca, 962
Negro, río, 273
New Buriport, 933
Newcastle, 645, 664, 933
Nicaragua, 263, 264
Noria, 743
Nueva York, 260, 262, 505, 548, 549, 593,
683, 806, 835, 838, 839, 846, 863,
864, 865, 866, 867, 868, 928, 938,
950, 975, 999

O

Oceanía, 642
Ocoña, isla, 313
La Oroya, 531, 977
Oruro, 644

P

Pabellón, caleta, 314
Pabellón de Pica, 200, 313, 591, 608, 743,
945, 943
Pacasmayo, 45, 46, 155, 170, 203, 207, 218,
322, 944, 962, 1002
Pachacamac, isla, 313, 904, 905
Pachitea, río, 307, 811, 821, 825, 827, 828,
832, 834, 841, 842, 847, 851, 854,
862, 868

Pacífico, océano, 36, 218, 244, 262, 264,
314, 338, 339, 367, 390, 415, 427,
442, 446, 447, 482, 494, 495, 532,
533, 535, 585, 589, 591, 605, 678,
679, 693, 698, 706, 760, 765, 810,
813, 887, 898, 914, 916, 917, 920,
921, 924, 928, 1000
Pacocha, 118, 256, 382, 411, 416, 439, 440,
441, 682, 695, 981
Paico, isla, 885
Paita, 45, 46, 145, 146, 148, 152, 157, 165,
170, 198, 203, 210, 214, 215, 219,
224, 227, 240, 242, 321, 323, 515,
683, 923, 962, 998
Los Pájaros, islotes, 313
Palcazu, río, 821, 827, 828, 832, 854, 862
Palcamayo, río, 644
Palominos, isla, 218, 219, 220, 221
Panamá, 36, 145, 210, 260, 262, 263, 264,
265, 272, 445, 500, 502, 503, 585,
589, 692, 825, 842, 844, 863, 864,
898, 913, 914, 917, 919, 921, 925, 989
Pancha, punta, 313
Paquico, 557
Pará, Belem do, 267, 270, 272, 273, 279,
291, 335, 336, 797, 803, 820, 822,
836, 838, 842, 844, 845, 846, 865
Paraguay, 634, 644
Paranapura, río, 801
Paris, 222, 498, 509, 513, 525, 846
Pastaza, río, 803, 857, 860
Patache o Patachi, 313, 591
Patagonia, 288, 547, 598, 610, 612, 614,
615, 618, 626, 628, 629, 633, 673,
705, 706
Patillos, 313, 591, 607, 962
Paysandú, río, 268, 302, 305, 311
La Paz, 539, 611, 613, 617, 621, 687, 703,
709, 712, 713, 715, 716, 721, 722,
724, 725, 727, 728, 729, 732, 733, 912
Paz Soldán, isla, 309, 336
Pelado, islotes, 313
Perené, río, 839
Pescadores, 221 (islotes), 313, 904 (punta)
Pica, quebrada, 314
Pichalo, punta, 409, 439, 682
Pichana, 861

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Pichis, río, 821, 822, 840, 841, 843, 854, 856, 862
Pilcomayo, río, 644
Pimentel, 170, 174, 203, 207, 927, 926, 962
Pisagua, 156, 170, 191, 203, 218, 313, 530, 717, 945, 961, 962, 980
Pisco, 45, 46, 152, 156, 165, 170, 218, 224, 321, 472, 473, 914, 926, 961, 962, 999
Piura, 45, 46, 170, 227, 316, 564, 573, 887
Playa Hermosa, 207
Playa Martínez, 304
Plymouth, 579, 758
Pomata, 877, 883
Poplar, 646
Portsmouth, 758, 933
Portugal, 265
Potosí, 551
Poto, río, 857, 862
Pozuzo, 827
Prusia, 652
Puerto Montt, 914
Puerto Rico, 36
Puno, 46, 67, 235, 474, 477, 596, 644, 687, 703, 704, 719, 727, 868, 869, 870, 871, 872, 874, 875, 877, 878, 880, 881, 896
La Punta (Callao), 969, 977
Punta Aguja, 213
Punta Arenas, 914, 919
Punta Colorada, 962
Putumayo, río, 266, 270, 276, 279, 280, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 303, 308, 816

Q

Quijos y Canelos, provincia, 691
Quilca, 156, 170, 173, 197, 203, 962, 983
Quillucaca, 890
Quito, 806

R

Richmond, 933
Rímac, río, 561, 827
Río de Janeiro, 262, 266, 270, 271, 293, 311, 372, 426, 427, 611, 663, 672, 674, 811, 914, 919
Río de la Plata, 36, 673
Riva Agüero, puerto, 806

Rochester, 933
Rumicayarina, 860, 889
Rusia, 705

S

Saint Nazaire, 921, 938
Saint Thomas, 272, 803, 842
Saipan, 953
Salaverry, 46, 165, 170, 203, 215, 235, 962, 982
Samanco, 170, 203, 208, 215, 219, 313, 962, 999
San Antonio, 267, 779 (arroyo), 241, 287, 291, 782, 886 (puerto), 267, 271, 280, 290, 292 (quebrada)
San Antonio de la Frontera, 267, 779, 781, 830
San Antonio de Iza, 288
San Bartolomé de Chao, 962
San Carlos (Chile), 427
San Francisco (California), 678, 694, 925, 928, 939, 975, 996
San Gallán, isla, 218, 313
San José de Lambayeque, 45, 46, 170, 174, 203, 219, 914, 962
San Juan, punta, 218
San Lorenzo, isla, 183, 213, 214 (faro), 216, 220, 221, 223, 224, 227, 438, 439, 472, 538, 969
San Nicolás, 313, 998
San Sebastián, 36
San Vicente, 30, 36, 672
Santa, 170, 203, 208, 209, 215, 219, 962, 983
Santa Cruz, río, 602, 629, 704, 706
Santa Elena, isla, 678
Santa Marie (Inglaterra), 643
Santa Rosa, 962
Santa Teresa, pueblo, 885
Santiago, río, 805
Santiago de Chile, 210, 532, 533, 564, 579, 601, 602, 619, 633, 687, 706, 729, 740, 762, 764, 768
Santiago de Huato, 881
Santo Domingo, 36
Sarayacu, 276
Sato, isla de, 883
Sechura, 170, 196, 203, 962

INDICE TOPONIMICO

Sevilla, 34
 Sheernes, 758
 Sicuani, 699
 Siete de Setiembre, isla, 308
 Socabaya, 699
 Solar, punta, 313
 Southsea, 448
 Southampton, 914
 Sucuyacu, 889
 Supe, 170, 198, 203, 215, 219, 313, 962, 992

T

Tabatinga, 266, 267, 268, 279, 280, 287,
 295, 296, 299, 304, 307, 308, 309,
 335, 336, 830, 832, 861, 862, 887
 Taboga, 914, 917
 Tacna, 474, 477, 481, 517, 548, 550, 704,
 712, 716, 726, 727, 966
 Talara, 996
 Taltal, 717
 Talcahuano, 642, 914
 Tambo, río, 832, 840, 842, 851, 854, 860
 Tambo de Mora, 102, 156, 170, 196, 203,
 219, 224, 914, 962
 Támesis, río, 579, 667
 Tanapag, 953
 Tarapacá, 163, 170, 191, 312, 313, 474, 485,
 533, 539, 591, 596, 620, 621, 622,
 623, 632, 697, 698, 699, 704, 740,
 743, 744, 992, 993
 Tarija, 632, 633
 Tarma, 832, 839
 Tecuahí, río, 299, 311
 Teffé, puerto, 270, 271, 279
 Thornaston, 933
 Tierra de Fuego, 629, 706
 Tigre, río, 860
 Titicaca, lago, 111, 235, 241, 243, 245, 247,
 250, 251, 252, 682, 684, 685, 704,
 775, 813, 868, 871, 872, 878, 879,
 880, 881, 883, 895, 898
 Toco, salitreras de, 704
 Tocopilla, 552, 553, 554, 555, 557, 558, 632,
 714, 717, 742
 Tomé, 914
 Tonantis, 271, 287, 288, 291, 335
 Torata, 682

Trafalgar, 30
 Trinidad, río, 862
 Triste, arroyo, 303, 311
 Trujillo, 199, 255, 445, 924
 Tucker, puerto, 862
 Tulumayo, río, 839
 Tumbes, río, 255, 321
 Tumbes, 148, 170, 203, 207, 316, 332, 336,
 446, 697, 962, 995, 996, 997

U

Ucayali, río, 276, 798, 799, 808, 811, 821,
 822, 827, 828, 833, 834, 843, 854,
 859, 860, 862, 868, 884, 890
 Urubamba, río, 811, 834, 840, 843, 860
 Uruguay, 610, 611, 672

V

Valencia, 36
 Valparaíso, 145, 146, 210, 212, 238, 309,
 336, 372, 427, 428, 429, 440, 447,
 477, 482, 496, 533, 542, 545, 546,
 547, 549, 550, 551, 553, 554, 564,
 580, 585, 687, 692, 706, 709, 716,
 717, 730, 732, 734, 735, 771, 914,
 919, 920, 924, 925, 986, 989
 Veracruz, 36
 Veragua, 258, 828
 Viejas, isla, 313
 Vilque Chico, 877
 Viña del Mar, 734, 735, 739
 Virginia, 893
 Vitarte, 134, 136
 La Viuda, isla, 313
 Vizcaya, 36

W

Washington, 459, 487, 505, 529, 724, 773,
 845, 868
 Wilmington, 835, 837, 846, 1000
 Woolwich, 758

Y

Yacango, 118, 682
 Yacarina, río, 860
 Yapurá, río, 266, 267, 269, 279, 280, 287,
 290, 292

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Yavarí, río, 266, 268, 269, 271, 276,
279, 280, 287, 291, 293, 294, 295,
296, 298, 299, 301, 302, 303,
304, 305, 307, 309, 310, 311, 312,
336, 822, 823, 830, 834, 835, 856,
860

Yavarí-Mirím, río, 299, 308, 311

Yavarisino, río, 860

Yungay, 699

Yunguyo, 877

Yurimaguas, 241, 275, 797, 819, 861, 884,
889, 890, 891

Yurúa, río, 822

Z

Zambesi, río, 821

Zárate, islotes, 313

Zorritos, 316, 995

INDICE DE PERSONAS

A

- Achiard, Julio, 933
Agüero, Federico, 372
Agüero Moras, Alfonso, 37
Aguila, Manuel del, 816
Aguirre, Elías, 404
Ahumada Moreno, Pascual, 714, 716, 719,
720, 771, 772, 773, 774
Alayza, Enrique Napoleón, 463
Alcaraz, José, 151
Alegre, Julián G., 720
Alegria, Julián, 888
Alfonso, José, 741
Aljovín, Aristides, 224
Allende, José, 138, 464, 543, 544, 545, 784,
844, 845, 849
Altamirano, ministro chileno, 546
Althaus, Emilio, 217, 218, 584, 813, 938
Alva, Belisario, 125
Alvarez Calderón, Ricardo, 868
Alvarez del Villar, 463
Alzamora, Federico, 48, 60, 64, 118, 129,
150, 156, 169, 184, 197, 266, 267,
270, 271, 367, 370, 438, 777, 778,
786, 808, 809, 819, 828, 830, 839,
840, 841, 842, 843, 848, 853, 855
Alzamora, Manuel, 213
Alzamora, Ruperto, 47, 48, 134, 503, 515,
516, 644, 645, 646, 648, 649, 669,
672, 677, 678, 785
Amador Blanco, Enrique, 29
Amat y León, Manuel, 819
Amaya, Natividad, 888
Anderson, Henry, 888
Anderson, James, 985
Angulo, Manuel, 464, 465
Anschutz, Jorge M., 502, 503, 507, 527, 654
Antezana, general Leonardo, 541
Arana, Benito, 803, 806
Arancibia, Felipe, 964
Arancibia, T., 967
Aranibar, José, 255, 464, 584, 681, 707, 960
Arbocari, Espelacio, 888
Arce, Tadeo, 463
Arellano, Pedro, 80, 327
Aremoya, Nicolás, 886, 888
Arenas, Alejandro, 65
Arenas, Antonio, 681
Arévalo, senador, 813, 814
Arévalo, Antonio, 888
Arévalo, José R., 888
Arguedas Prada, Juan, 191
Arguindeguy, Pablo Eusebio, 602
Arias, Antenor, 49, 60, 66, 255, 256, 257,
334
Armstrong, Thomas, 435, 436, 662, 671
Armstrong, William, 405, 578, 644, 645,
648, 649, 655, 656, 658
Arosemena Garland, Geraldo, 326, 327,
328, 461, 484, 496, 499, 514, 529,
564, 573, 578, 686, 745, 761, 762,
763, 765, 766, 767, 768, 771
Arrieta, Agustín, 489
Arrieta, Aurelio, 985
Arrieta, Carlos, 224
Arriola, Agustín, 48
Artal Delgado, J.A., 37, 326
Arteaga, Alfonso, 705
Ascuona, Blanco, 722
Asín, Nicanor, 372
Aspiazú, G., 477
Astete, Luis Germán, 382, 409, 516, 561,
562
Atila, 238, 533
Ausaldo, Nicolás, 933
Avellaneda, Nicolás, 629, 632, 633, 705
Avellano, Federico, 463

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Avendaño, Leonidas, 819
Ayarza, Domingo, 479
Aylmer, William, 671
Ayulo, Enrique, 939
Azcárate, Ramón, 66, 129, 936

B

Bain, David B., 846, 847
Bákula Patiño, Juan Miguel, 263, 34
Balbuena, Manuel, 778
Ballivián, Adolfo, 606, 628, 641, 701
Balmaceda, José Manuel, 533
Balta, José, 70, 72, 73, 74, 91, 98, 120, 136, 142, 166, 232, 234, 243, 244, 461, 464, 466, 473, 478, 484, 485, 489, 494, 497, 498, 500, 503, 512, 514, 515, 528, 529, 541, 543, 547, 563, 575, 578, 590, 597, 598, 641, 646, 683, 686, 692, 701, 745, 779, 782, 801, 834, 852, 872, 940, 941, 960, 970, 972
Balta, Juan Francisco, 73, 149, 215, 268, 483, 485, 489, 493, 494, 502, 529, 679, 761, 832, 834, 836, 838, 840, 841, 843, 847, 868, 871, 931
Balta, Pedro, 149, 989
Baptista, canciller Mariano, 614, 621, 630
Barandiarán, Carlos Tadeo, 824
Baraybar, Juan Francisco, 151
Barba, Antonio, 888
Barber, capitán, 192
Barbier, Sandalio, 933
Barinaga, Manuel Antonio, 681, 696
Barreda, Felipe, 442
Barrenechea, José Antonio, 464, 465
Barrera, Lino de la, 60, 66, 933
Barrera, Pablo de la, 933
Barret, Henry, 104
Barret, Josiah, 460, 998
Barrionuevo de Valdez, Zoila, 870
Barrón Sánchez, Emilio, 28
Barros Arana, Mario, 705, 706, 741
Barros Van Buren, Mario, 627
Basadre, Jorge, 265, 266, 292, 466, 479, 515, 532, 684, 696, 697, 700, 717, 722, 741, 742, 761, 763, 766, 767, 768, 771, 773, 774, 819, 950, 952, 1002
Basadre y Chocano, Modesto, 229, 230, 515
Basterica, José, 540
Bazán, Alvaro, 459
Bedford, Frederick, 357, 404, 410, 411, 413, 441
Belaunde, Víctor Andrés, 532, 534, 763
Bello, Andrés, 625, 762
Benavente, Juan de la Cruz, 603
Benavides, diputado, 584
Benavides, A., 881
Benavides, José Benigno, 206
Benavides, Manuel F., 681
Bennet, Frank M., 428, 460
Bergman, C.O., 978
Berlinguier, Agustín C., 933
Bianchi, José, 139, 140
Bickel, Alfred, 676
Biena, Concepción, 889
Biggeri, Emilio, 636
Bilbao, Manuel, 741
Black, Guillermo, 48, 94, 95, 144, 265, 266, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 285, 287, 288, 289, 291, 292, 293, 295, 296, 299, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 314, 315, 316, 317, 335, 467, 479, 482, 499, 502, 503, 591, 611, 835, 893, 845, 853
Blanco Encalada, Manuel, 534, 614, 699
Blest Gana, Alberto, 498, 579, 580, 602, 624, 705
Blume, Federico, 966
Boggs, almirante, 216
Bohl, Alfredo, 964
Bonar, T., 341
Bonilla, Heraclio, 907, 908, 912, 1000
Bordeje y Moreno, F., 326
Border, Antonio Domingo, 540
Borgoño, Justiniano, 65
Borja, David, 372
Boyd, ingeniero, 435, 440, 442
Bradley, Vane, 985
Brown de Ossa, Mariana, 540
Browne, Charles Orde, 459

INDICE DE PERSONAS

- Bueke, John H., 372
 Buendía, Juan, 84, 118, 681, 682, 684, 707, 881
 Bueno, Bruno, 681, 721, 722, 729
 Bulnes, Manuel, 699
 Bulnes, Gonzalo, 733
 Burguess, Edward, 151
 Bustamante, E., 881, 883
 Bustamante, Pedro, 86, 117, 123, 681, 682, 867, 881
 Bustillos, Rafael, 559
 Butt, Walter Raleigh, 825, 827, 834, 835, 838, 839, 840, 847, 854, 856, 857, 860, 865, 866
 Bynkershoeck, 256
- C
- Cabieses, Hercilio, 47, 48, 66, 118, 129, 162, 904, 905, 932
 Cáceres, Hipólito, 997
 Caillet-Bois, Teodoro, 766
 Caivano, Tomás, 224, 333, 772, 774
 Calmet, Francisco, 151
 Calvo, padre Vicente, 827
 Campbell, John, 676
 Campero, general boliviano, 641
 Campo, Evaristo del, 540
 Campo, Máximo del, 540
 Cándido, Miguel, 889
 Canevaro, César, 933
 Canevaro, José Francisco, 123, 681, 690, 692
 Capurro, Manuel, 933
 Carbajal, Manuel Melitón, 130, 282, 314, 315, 317, 390, 413, 778, 801, 802, 803, 819, 820, 821, 825, 884, 887, 889, 890, 892
 Carlos III rey de España, 29, 30, 32
 Carlos IV rey de España, 29, 30, 38, 39
 Carneiro da Rocha, Luis, 271, 287
 Carrasco, Francisco, 266, 267, 269, 273, 276, 778, 843
 Carrasco, Manuel María, 183, 382, 416
 Carreño Gasso, Enrique, 48, 64, 138, 271, 275, 276, 277, 278, 293, 295, 335, 499, 502, 527, 564, 582, 641, 643, 644, 648, 650, 677, 778, 782, 785, 786, 814, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 855, 856, 862, 863, 864, 865
 Carreño Gasso, José Rosendo, 47, 48, 60, 61, 64, 66, 68, 69, 70, 72, 78, 79, 153, 157, 159, 514, 516, 518
 Carrillo, Camilo, 48, 94, 95, 101, 117, 129, 134, 137, 146, 215, 233, 261, 262, 263, 266, 267, 287, 313, 464, 465, 466, 467, 518, 562, 898, 899, 986
 Carrillo, Manuel Genaro, 48, 60
 Carvajal Pareja, Melitón, 378, 408, 473
 Carvallo, Pedro J., 933
 Casanova, Gregorio, 48, 70, 78, 79, 80, 81, 129, 132, 147, 155, 156, 169, 176, 179, 183, 186, 196, 213
 Casaña, Santiago, 933
 Casós, Fernando, 472
 Castañeda, 473
 Castilla, Ramón, 320, 323, 446, 501, 699, 812, 813, 843
 Castro, Juan Manuel, 933
 Castro de Mendoza, Mario, 717, 766, 772, 773, 938, 939, 940, 941, 950, 951, 952, 953, 970, 980, 985, 994, 995, 999, 1001, 1002, 1003, 1004
 Cater, Fidel, 778, 857
 Cavalié, Silvino, 139
 Cavassa, Antonio, 933
 Caverro, Carlos, 664
 Caverro, Octavio, 124
 Cayo Córdova, Percy, 494, 533, 543, 550, 551, 553, 558, 597, 598, 606, 613, 625, 626, 629, 768
 Cifuentes, Abdón, 496
 Císcar, Francisco, 937
 Cisneros, Luciano Benjamín, 464
 Clark, Daniel, 422
 Claro, Lorenzo, 613
 Clausewitz, Karl von, 899
 Clayton, Lawrence A., 929
 Cobián, Juan Bautista, 48
 Cochrane, Lord, 314, 591
 Cock, Samuel, 422
 Coello, Bernardino, 889
 Coles, Cowper Phipps, 338, 340, 400, 403, 413, 414, 419, 421, 447, 448, 450, 451, 452, 453, 456

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Collins, Juan, 857
Colón de la Cerda duque de Veragua,
Cristóbal, 258
Colquhoum, Thomas, 671
Coneyin, capitán, 580, 630
Contreras, Leonardo, 151
Cood, Enrique, 540
Cordero, Carlos, 301
Coronel, Bernardo, 270, 277, 278, 306, 307,
308, 778
Coronel Zegarra, Félix, 619
Coronel Zegarra, José María, 48
Coronel Zegarra, Neracio, 48, 64
Corpancho, Carlos, 372
Corral, Casimiro, 601, 613, 615, 616, 617,
627, 628
Corrales Melgar, José, 681
Costa Azevedo, José da, 266, 267, 288, 296,
299
Costas, Manuel, 560, 561
Cotera, Manuel de la (véase Gonzales de
la Cotera)
Cotes, Manuel Clemente, 933
Cox, Samuel D., 372
Crespo, Luis, 551, 718, 765, 772, 773
Cruchaga, diputado chileno, 554
Cucullo, Juan B., 933
Cueto, Lino M., 175, 978
- CH
- Chacaltana, Reynaldo, 473, 632
Chambers, Frederick, 997
Champeaux, Luis, 224
Chariarse, coronel, 471
Chartier, 184
Charún, Francisco, 203, 442
Charún, Manuel, 779, 781, 825, 827, 830,
839, 840, 847
Charún, Melchor, 782
Checa, M.F., 90
Chiarella, Andrés, 338
- D
- D'Broty Ugarte, Benjamín, 933
Dancuart, Emilio, 313, 336, 761, 765, 911,
955, 1000, 1002, 1004
- Daumas, Luis Clemente, 669
Dávalos, teniente, 871
Davidson, F.G., 454
Davis, Tomás, 199, 932
Dawson, J.E., 676
Daza, Hilarión, 631, 632, 641, 701, 703,
710, 715, 717, 718, 720, 721, 723,
727, 728
Decombe, Ernesto, 540
Deglane, Carlos, 151
Delboy, César, 215, 216
Delboy, Emilio, 49
Delboy Méndez Martínez, Ulises, 48, 118,
473, 477, 482
Dellepiane, Carlos, 744, 745, 774
Denegri, Aurelio, 933
Denegri, César, 933
Denegri Luna, Félix, 39, 159, 331, 534, 536,
620, 694, 695, 763
Derby, conde de, 125
Desroques, E., 998
Deustch, Karl W., 767
Díaz, coronel, 473
Díaz, Emilio, 66
Díaz, José, 842
Díaz, Juan José, 803, 806
Díaz Gana, José, 541
Dibós, Félix, 130
Diez Canseco, Federico, 78, 91
Diez Canseco E., Francisco, 462, 467, 479,
480
Diez Canseco, Pedro, 938, 939
Diez de Rivera y Casares, Pascual, 29, 37,
38, 326
Dodds, W., 846
Donayre, Carlos Gustavo, 778, 848
Donayre, Nataniel, 192, 193
Doniey, Thomas, 676
Dorado, Mariano, 464
Dorca, Benito, 938
Doria Medina, Eulogio, 718, 719, 720, 726,
727, 728
Dorich, Alejandro, 933
Double, oficial, 498
Dulanto, Belisario, 100
Durfey, John W., 846, 847

INDICE DE PERSONAS

E

Echenique, José Rufino, 266, 323, 446, 642, 940, 941
 Echevarría, Antonio, 933
 Edwards o Edwards, Agustín, 540, 709
 Elejalde, J. Oscar, 933
 Elguera, Ceferino, 154
 Elguera, José Ignacio, 562, 587
 Elguera, Juan I., 955, 959
 Elías, Domingo, 446
 Elías Murguía, Julio J., 28, 29, 326, 761
 Elizalde, Carlos, 938, 964
 Elizalde, Juan B., 986
 Elkin, John, 676
 Elmore, Enrique, 151
 Elmore, Teodoro, 227
 Encina, Francisco A., 504, 541, 547, 603, 641, 698, 705, 706, 762, 764, 766, 769, 771, 772
 Ensenada, marqués de la, 29, 326
 Erckman, F., 982
 Errázuriz, Federico, 496, 532, 546, 580, 589, 614, 701, 710, 736
 Errázuriz, Isidoro, 733
 Escardó, Gregorio, 272
 Escobari Cusicanqui, José, 702, 771
 Espinar Rueda, Enrique, 305, 778, 782, 814, 816, 818, 820, 821, 822, 848, 857
 Espinar Rueda, Rómulo, 871
 Espinosa, Miguel, 208
 Espinosa, Ricardo Wenceslao, 562, 940
 Espinosa, Vicente, 502, 647
 Esteves, diputado, 493
 Estrella, Raymundo, 843
 Evans, Norman, 921
 Evarts, secretario, 724, 742
 Eyre, George Edward, 452

F

Fanning, Juan Manuel, 70, 72
 Federico el Grande, rey de Prusia, 623, 728
 Felipe V rey de España, 37
 Fernández, revolucionario, 883
 Fernández Nuñez, Pedro, 32, 33, 34, 38, 326
 Fernandini, Pantaleón, 174
 Fernando VI rey de España, 29, 30

Ferré, Diego, 389
 Ferrero Costa, Eduardo, 334
 Ferreyros, Carlos, 48, 153, 155, 172, 185, 467
 Ferreyros, Manuel Bartolomé, 265, 464, 510
 Ferreyros, Manuel José, 43, 73, 273, 489, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 520, 525, 528, 529, 550, 563, 564, 573, 575, 582, 641, 642, 644, 645, 654, 657, 692, 758, 763, 785, 835
 Ferreyros, Pablo, 933
 Fessel, Emiliano, 463
 Fierro, Alejandro, 540, 691, 706, 710, 712, 713, 715, 716, 718, 727, 731, 732, 733, 734, 735, 740, 746
 Figari, Bartolomé, 933
 Figueredo, diputado, 576
 Figuerola, Manuel, 966
 Fitzroy, Robert, 390
 Flaming, John, 676
 Flint, Joseph, 676
 Flores, hacendado, 463
 Flores, Toribio, 47, 49, 194
 Flores, Zoilo, 725, 731, 733
 Flores Guerra, José, 933, 938
 Flórez Nohesell, Miguel, 949, 957, 962, 970, 982, 983, 1001
 Fountaine, Charles A., 104
 Forcelledo, Francisco, 73, 446
 Forero, diputado Emilio, 255, 584
 Foster, E.W., 720
 Fragentin, Hernani, 676
 Fraser, Juan, 857
 Freire, Manuel, 868
 Freire, Nicolás, 40, 47, 74, 80, 81, 82, 83, 95, 96, 105, 107, 108, 113, 117, 126, 129, 133, 134, 135, 142, 147, 164, 195, 214, 218, 219, 221, 222, 236, 244, 259, 309, 312, 314, 316, 325, 561, 562, 575, 581, 582, 585, 587, 644, 645, 659, 662, 663, 809, 810, 812, 814, 815, 816, 838, 855, 860, 862, 864, 866, 867, 878, 881, 990
 Freire, Octavio, 123

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Freire, Ramón, 663, 675, 676
 Frías, Tomás, 600, 614, 629, 641, 701
 Fuente, M. la, 576, 584, 585
 Fuenzalida Bade, Rodrigo, 496, 551, 558, 580, 588, 589, 705, 706, 712, 738, 762, 764, 765, 766, 767, 769, 772, 773, 774
 Fulton, Roberto, 872
 Funck, Federico, 72
- G**
- Galiani, Eduardo, 256
 Gallagher, L.C., 540
 Galt, Francis Land, 814, 828, 840, 854, 855, 856, 865
 Gálvez, Pedro, 125, 464, 500, 506, 507, 508, 630, 648, 653, 659, 663, 691, 796
 Gamarra, Agustín, 699
 Gambetta, Manuel, 933
 Garay, Cecilio, 933
 García, Gregorio, 938
 García, José Félix, 681, 958
 García, José María, 47, 48, 64, 68, 124, 153, 154, 234, 465
 García, Manuel Antonio, 945, 947, 948
 García, Nicanor, 151
 García Calderón, Francisco, 28, 65, 464, 465, 978
 García y García, Aurelio, 117, 137, 213, 214, 223, 255, 258, 333, 339, 372, 437, 446, 447, 471, 472, 489, 491, 492, 518, 562, 564, 651, 941, 942, 948, 952, 986, 998
 García y García, Guillermo, 936
 García y García, José Antonio, 584, 681, 703, 704, 707, 708, 720, 721, 933, 939, 943, 948, 982
 García y García, Narciso, 936
 García del Postigo, Carlos, 694
 Garfías R., J., 338
 Garland, Alejandro, 533
 Garland, Guillermo, 933
 Garcés, Mauricio J., 540
 Garmendia, Francisco, 560
 Gassols, Fernando, 47, 49
 Gavría, Aurelio, 124, 664, 672
 Gibbs, ministro, 741
 Gibbs, Antonio, 700, 709
 Gil, V., 933
 Gloven, Joseph, 372
 Godoy, Joaquín, 601, 602, 663, 689, 690, 731, 732, 736, 738, 739, 740, 744, 746
 Godoy, Manuel, 37, 38
 Gómez, Manuel Luis, 462
 Gómez, Mariano, 924
 Gómez Sánchez, Evaristo, 584, 813, 814
 Gonzales, Agustín, 903
 Gonzales, Francisco J., 933
 Gonzales, J.M., 230
 Gonzales de la Cotera, Manuel, 118, 681, 682, 707
 González Vigil, Aristides, 48
 Goñi, almirante, 579
 Gormaez, Eleodoro, 540
 Grace, William R., 907, 928, 929, 949, 950, 1000
 Gramfield, William, 676
 Grandes, Pío, 888
 Grau, Miguel, 27, 40, 41, 43, 47, 54, 56, 60, 84, 86, 98, 99, 101, 109, 117, 127, 132, 133, 134, 137, 144, 153, 166, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 215, 223, 251, 287, 310, 326, 336, 367, 368, 370, 376, 380, 382, 389, 395, 413, 414, 419, 424, 425, 426, 428, 429, 430, 431, 438, 439, 460, 467, 468, 474, 477, 478, 482, 489, 491, 515, 516, 517, 518, 554, 558, 559, 564, 606, 607, 608, 609, 683, 684, 685, 686, 689, 815, 880, 899, 948, 985, 986, 997, 998
 Grau, Rafael, 517, 518
 Greary, Saymour, 942, 943
 Gregory, Frederick, 671
 Gregory, John, 435, 502, 662, 671
 Grisollé, E., 316
 Grocio, Hugo, 256
 Gubbins, agente naviero, 921
 Guerra, Antonio C.de la, 66, 191, 192, 194, 195
 Guerrero, Ramón, 540
 Guerrero de Astete, Peregrina, 561, 562
 Guise, Martín Jorge, 28
 Gutiérrez, Javier, 933

INDICE DE PERSONAS

Gutiérrez, Marceliano, 474
Gutiérrez, Marcelino, 474, 481
Gutiérrez, Ruperto, 830, 832, 836
Gutiérrez, Silvestre, 473
Gutiérrez, Tomás, 74, 77, 102, 104, 125,
138, 155, 183, 203, 465, 468, 474,
477, 478, 479, 499, 500, 501, 502,
503, 504, 505, 506, 507, 511, 512,
513, 514, 515, 527, 547, 548, 550,
760, 846, 872, 874
Guzmán, Juan P., 778, 795

H

Habich, Eduardo de, 207, 966
Hamilton, Alexander, 248
Hassel, G.M.von, 821
Haza, Antonio A.de la, 43, 48, 59, 60, 61,
65, 66, 68, 81, 86, 91, 124, 180, 194,
198, 516, 538, 681, 682, 684, 685, 940
Haza, Diego de la, 40, 43, 47, 48, 95, 128,
172, 197, 200, 201, 220, 467, 479,
480, 491, 499, 525, 683, 935, 937,
985, 991, 994, 995
Haza, Manuel Cosme de la, 272, 287, 292,
306, 309, 310
Haza, Pedro de la, 48
Henderson, S.A., 453, 454
Henry, armero, 652
Henry, John, 248
Herencia Zevallos, Mariano, 462, 466, 472,
515, 597
Heros, Carlos de los, 124, 397, 663
Heros, Daniel de los, 65
Herrera, Alejandro, 704
Herrera, Bartolomé, 266
Herrera, Ramón, 827, 840, 854
Herrera, Ricardo, 123
Heudebert, G., 978
Hicks, Jorge, 540, 709, 713, 720
Hidalgo, Eduardo, 124, 663
Higuera, Felipe, 704
Hindle, ingeniero, 312, 313, 591
Hinojosa, agente de guano, 312
Hobson-Hurtado, agentes financieros, 835,
866, 867
Hodge, Arturo, 307, 308
Hodges, James, 964

Hodges, Santiago, 94
Hoonholtz, Antonio Luis von, 270, 277,
280, 287, 289, 293, 296, 611
Hoonholtz, Carlos Guillermo von, 287,
306
Hopkins, Ricardo, 875
Hormache, José R., 933
Horsey, almirante Algernon de, 382
Huamanchumo, Felipe, 903
Hubart, Sócrates, 264
Hughes, Tomás, 404, 671
Hugues, Fernando, 980
Huneus, Jorge, 540
Hunt, Ridgley, 773
Hunter, J.D., 540
Hupiachihua, Ceferino, 889
Hurtado, Gregorio, 933, 938
Hutchinson, cónsul, 941

I

Ibáñez, Adolfo, 211, 532, 547, 554, 598,
619, 620, 626, 705, 746, 762
Ingraham, Carlos, 103
Injoque, Manuel, 151
Iriarte, José Patricio, 47, 48, 819
Irigoyen, Bernardo, 632
Iturriaga, Antonio, 933
Iturrizaga, Miguel, 151
Islands, Joseph, 676
Izcue, José Rafael de, 224, 681, 959

J

Jacobs, Eddie, 338
James, Marquis, 907, 911, 920, 939, 1000,
1001, 1002
Jamieson, Ricardo, 80
Jara, José María de la, 562, 574, 576, 597,
955
Jara, S.E., 161
Jara Almonte, coronel, 670
Jerningham, 314, 591
Johnston, Alexander B., 818

K

Key, William, 676
Kitter, John B., 104
Kluber, 256

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Krieg, William, 724, 773

L

Laird, William, John y Henry Hyndman, 453

Laird Clowes, sir William, 380, 382, 414, 459

Lama, Reynaldo de la, 819

Lama, Tomás, 28

Lambert, Isidoro, 676

Lanting, Frans, 855, 895

Lanza, canceller Martín, 726

Lara, Federico, 70, 81, 82, 85, 88, 89

Larrañaga, Pedro, 938

Larrieu, Gabriel, 966

Lastarria, José Victorino, 536

Lastres, Cristóbal, 124

Lavalle, José Antonio de, 535, 536, 601, 605, 620, 627, 641, 688, 690, 692, 701, 728, 729, 730, 733, 737, 738, 740, 742, 763, 766, 767, 768, 774

Lazarte, Manuel, 938

León, Belisario, 888

León, José Ignacio, 151

León, Vicente, 482

Leroux, 184

Lesseps, Ferdinand de, 264, 825

Lessin, William, 103

Lindsay, Santiago, 550, 598, 601, 602, 603, 615, 616, 617, 627, 628

Lira, Máximo, 733

Lizárraga, Juan de la Cruz, 598, 601

Lizón, Rodolfo W.de, 932

Llerena, Domingo, 338, 342, 357, 410, 411, 441

Loayza, José Jorge, 238, 464, 465, 497, 498, 500, 506, 508, 543, 547, 549, 681, 682, 684

Longoria, N., 561

Lopategui, José, 933

López, Jacinto, 552, 765, 773, 774

López, Tomás, 933

López de Castilla, Jacobo, 204

López Martínez, Héctor, 337, 459, 468, 561, 680, 771, 883

Lostanau, señora, 561

Lostanau y Bazo, J., 961

Luna, Juan, 230, 492, 615

Luna Gonzales Pavón, J.A., 721, 771, 772, 773, 774

Lynch, Luis, 552, 557

Lynch, Patricio, 238

Lyon, Alfredo, 918

M

Mac Lean, Juan P., 372

Mac Mahon, Samuel, 380

Macera, Pablo, 903, 1000

Machado, Juan, 933

Machay, Teodoro, 998

Machuca y Vega, Federico, 214

Madariaga, Exequiel, 766

Madison, James, 248

Mahan, Alfred Thayer, 30, 685, 898, 899, 900

Majin, Pedro, 888

Malinowsky, Ernesto, 966

Manco, Manuel de los Reyes, 470, 473

Manrique, José Félix, 278

Manzanares, Félix, 236, 576

Manzanares, José, 49, 60, 129, 899

Marazzi, inspector, 579

María Cristina reina de España, 258

Mariátegui, Benjamín, 48

Mariátegui, Ignacio, 266, 811

Maricahua, Juan, 888

Márquez, Juan, 924

Márquez, Pedro, 778

Marquina, José Manuel, 372, 462

Marriot, Enrique, 919

Martínez, oficial, 498

Martínez, Andrés, 874

Martínez, Mariano, 151

Marzo, Pedro, 966

Masías, Felipe, 465, 466, 500, 504, 924, 941

Mathieson, Guillermo H., 880

Maúrtua, Víctor M., 230, 763, 764

Maximiliano de Méjico, 839

Mazarredo, 29

Mc Corkle, David Porter, 825, 827, 833, 834

Meave, Ignacio, 90

Medina, práctico, 278

Medina, José Miguel, 78, 94, 112, 117, 145, 157, 160, 190, 191, 196, 208, 217,

INDICE DE PERSONAS

- 235, 236, 259, 500, 514, 527, 551,
 559, 562, 563, 573, 574, 575, 597,
 606, 607, 609, 643, 646, 649, 650,
 651, 652, 847, 848, 850, 853, 854, 875
- Meiggs, Enrique, 530, 825, 875
 Meiggs, Juan, 700
 Melgar, Manuel Mariano, 871, 872, 874,
 875, 877, 880, 881, 883
 Melgarejo, Mariano, 539, 541, 542, 543,
 550, 701, 741
 Melo, Rosendo, 265, 268, 288, 296, 305,
 327, 336, 517, 763, 776, 940
 Méndez, Julio, 722, 726, 727
 Méndez, José Ramón, 541
 Mendiburu, Manuel de, 980
 Meneses, Andrés, 933
 Mesa Abarría, Felipe, 48
 Mesnier, Luis Maurice, 847, 854, 856
 Mesones, Luis, 49, 60, 611
 Meza, Ismael, 778, 847, 850, 854
 Middendorf, Ernest, 950
 Milla Batres, Carlos, 577, 737
 Milnott, O.E., 223
 Miranda, Joaquín, 307, 308
 Miranda, Leandro, 940
 Miró Quesada, Gregorio, 48, 220, 221, 880
 Mitre, Bartolomé, 625
 Molina, J., 933
 Moncrieff, mayor, 579
 Monroe, James, 698
 Monteagudo, Bernardo, 28, 42
 Montero, Lizardo, 118, 121, 122, 129, 217,
 218, 221, 440, 479, 518, 563, 564,
 573, 576, 577, 584, 588, 692
 Monterroso, G., 313
 Morales, Agustín, 701
 Morales, Froilán Plácido, 270, 271, 272,
 273, 275, 287, 291, 306, 309, 310,
 819, 820
 Morales, Julio A., 821
 Morales, Manuel, 467, 681
 Morales, Sebastián, 933
 Morales Bermúdez, Remigio, 820
 More, Juan Guillermo, 94, 186, 187, 188,
 189, 215, 489, 682, 986, 997
 Moreno, revolucionario, 883
 Moreno, secretario C., 467
 Moreno, Manuel, 184, 185
 Moscoso Melgar, Manuel, 938
 Mosombite, Estanislao, 888
 Mosombite, Julián, 888
 Mouraille, Carlos, 816
 Muir, William, 420
 Mujica, Elías, 65, 187, 984
 Munn, Charles A., 855, 895
 Muñoz, Alejandro G., 105, 124, 160, 430,
 432, 435, 436, 437, 500, 502, 515,
 516, 576, 582, 583, 584, 642, 643,
 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650,
 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657,
 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664,
 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671,
 672, 673, 674, 675, 676, 677, 679,
 760, 785
 Muñoz, Francisco de Paula, 222, 584, 586,
 878, 942
 Muñoz, Juan, 550
 Muñoz, Mariano Donato, 558
 Muñoz Numil, Rosa Mercedes, 642
 Muratorio, Pablo, 932, 933
 Muro, José, 933
- ### N
- Nájara, Antonio, 816
 Navarrete, prefecto, 530, 531
 Newell, Alejandro, 200, 202, 778
 Newman, Francisco, 925
 Nichols, P.H., 372
 Noboa, Ignacio, 210, 238, 246, 554, 598,
 599, 601, 619, 632
 Noland, Nelson Berkeley, 846, 847, 854,
 856, 864, 865, 866
 Noriega, Felipe, 215
 Noriega, Miguel, 933
 Noris, James, 825, 827
 Norman, William, 676
 Norris, David, 105
 North, Thomas, 717
 Numil, Elizabeth Inés, 642
 Nuñez, Indalecio, 34
- ### O
- O'Brien, Adolfo, 932
 O'Higgins, Bernardo, 540

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Odriozola, Manuel de, 562
 Olaguibel, Luis, 933
 Olaria, José Lino, 801, 807, 889
 Olcese, Aldo, 356
 Oliva, Juan, 101
 Olivos, Ambrosio, 540
 Opassaro, Antenor, 199
 Orbegoso, Luis José de, 445, 535
 Ordóñez López, Manuel, 551, 718, 765, 772, 773
 Orellana, Anacleto, 106
 Ossa, José Santos, 539
 Otero, José, 932
 Otero, Martín P., 372
 Otoyá, Ezequiel, 154, 164, 165, 467, 474, 479
 Oyague, Emilio, 206, 936, 992, 993
- P
- Pajes, Francisco, 223
 Palacios, Federico, 681
 Palacios, Francisco, 933, 948
 Palacios, Manuel, 48, 184, 185, 186, 208, 209, 210, 234, 235, 949, 984, 985, 989
 Palacios Mendiburu, Enrique, 372
 Palacios Mendiburu, Samuel, 467, 819
 Palacios Rodríguez, Raúl, 467, 492, 499, 599, 530, 560, 588, 589, 591, 593, 595, 596, 597, 883, 906, 950
 Papadolos, Constantino, 676
 Pardo Barreda, José, 634, 702, 766, 767, 768, 771
 Pardo Lavalle, Manuel, 47, 78, 96, 98, 111, 112, 116, 117, 134, 191, 215, 222, 232, 234, 243, 244, 311, 314, 324, 325, 466, 468, 472, 473, 474, 478, 492, 500, 514, 515, 517, 518, 527, 528, 551, 554, 556, 560, 561, 562, 563, 564, 574, 576, 582, 587, 588, 589, 590, 592, 595, 596, 597, 598, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 615, 616, 617, 619, 620, 621, 622, 623, 627, 630, 631, 632, 634, 639, 641, 643, 645, 661, 673, 674, 679, 683, 684, 686, 697, 698, 701, 702, 707, 719, 770, 809, 818, 852, 860, 926, 941, 942, 961, 964, 996
- Pardo de Zela, Juan, 118, 219, 518, 564
 Pareja, Guillermo L., 407
 Parker, Carlos, 984, 985
 Parker, Foxhall A., 412
 Parkes, Oscar, 398, 409, 412, 419, 420, 421, 459, 581, 766
 Parodi, Eduardo, 204
 Pasara, R., 173
 Patiño, José, 37
 Pavón, N., 191
 Paz, Germán, 197
 Paz Soldán, Francisco, 261, 263
 Paz Soldán, José Gregorio, 214
 Paz Soldán, Luis, 272
 Paz Soldán, Mariano Felipe, 464, 539, 540, 554, 619, 644, 681, 687, 688, 718, 743, 762, 764, 765, 766, 767, 771, 772, 773, 774, 805, 808, 809, 965
 Paz Soldán, Mateo, 809
 Paz Soldán y Unanue, Pedro, 729, 730, 732, 733, 734, 735, 736, 741, 742, 743
 Pazos, Juan Francisco, 481
 Pease, Benjamín F., 131
 Peña, capitán chileno, 579
 Peralta, Juan, 904, 933, 984
 Pereira, Luis, 540
 Pereira Leal, Felipe José, 271
 Pérez, Carlos, 819
 Pérez, Gregorio, 440, 462, 463, 477, 478, 936
 Pérez, Joaquín J., 496, 701, 710, 736
 Pérez, Joaquín M., 131
 Pérez, José Benedicto, 933
 Pérez, José Manuel, 836, 840
 Pérez, José María, 889
 Pérez, Ricardo, 151
 Pérez de Grandallana, Domingo, 38
 Pérez Rosales, 705
 Peso, Agustín, 888
 Pest, Arthur, 676
 Petrie, Jorge, 146, 217, 219, 917, 922, 924, 926, 939, 964
 Pezet, Juan Antonio, 214, 538, 911
 Piérola, Nicolás de, 95, 146, 162, 192, 195, 215, 237, 244, 382, 409, 464, 465, 528, 560, 561, 673, 674, 682, 683, 684, 834, 881, 923, 936, 940

INDICE DE PERSONAS

Pimentel, Demetrio, 215
Pimentel, Ricardo, 467
Pinedo, Manuel, 888
Pinto, Aníbal, 492, 497, 629, 698, 701, 704,
705, 729, 730, 732, 736, 738, 741
Pinzón, Luis Hernández, 695
Piñón, Marcial A., 816
Pitot, José Benito, 887, 888
Pividal, José M., 372
Pizarro, José Sapient, 778, 806
Poggi, Cayetano, 933
Ponte Ribeyro, Duarte da, 265, 266
Porras, Salomé, 372
Porras Barrenechea, Raúl, 265, 266, 267,
272, 292, 304
Portal, Nicolás, 48, 64, 118, 260, 502, 525
Portales, Diego, 533, 534, 535, 536, 555,
626, 698
Porter, almirante norteamericano, 428
Portillo, capitán chileno, 579
Porto, Matías, 933
Prado, Leoncio, 825, 827
Prado, Mariano Ignacio, 72, 98, 117, 200,
214, 237, 244, 482, 536, 547, 548,
563, 627, 680, 681, 683, 704, 707,
708, 719, 721, 725, 731, 732, 733,
734, 738, 825, 852, 938, 939, 941, 942
Prado, Santiago, 540
Prado, Uldarico, 540
Prats, ministro chileno, 718
Prentice, N.A., 215
Prevost, Santiago, 938
Proaño, Manuel Marcelo, 174, 372, 440,
489, 499, 502, 677
Puelma, Federico, 540
Puelma, Francisco, 539, 540
Puente, Wilfredo de la, 998
Puerta, Luis la, 680
Puyó, Emilio, 720

Q

Quevedo, Quintín, 101, 430, 543, 551, 552,
553, 554, 555, 556, 557, 558, 559,
560, 564, 597, 714
Quiñones, José Luis, 688, 716, 721, 722,
723, 724, 725, 727, 728, 732, 742
Quiriena, José, 888

Quiroz Tafur, Francisco, 337

R

Rae, James, 848, 857
Raimondi, Antonio, 148, 265, 267, 268,
289, 304, 313, 596, 776, 827, 868
Ramírez Gastón, Enrique, 819, 820
Ramírez y Sánchez, F., 933
Randle, John, 671
Rawson, Guillermo, 625
Raygada, Eduardo, 778, 806, 814, 822, 828,
830, 836, 838, 840, 841, 857
Raygada, Eugenio, 124, 663, 665, 677, 678
Raygada, Juan José, 48, 220, 221
Raygada, Toribio, 48, 124
Reed, E.J., 579, 580
Rendón, José Manuel, 551
Revoredo, Alejandro, 588, 592, 763, 766
Rey, alférez Andrés, 103
Reyes Ortiz, Serapio, 691, 692, 715, 725,
726, 727, 728, 732
Ribero, Juan de Dios, 960
Ribeyro, Juan Antonio, 466
Ribeyro, Ramón, 222, 878
Riesco, Julián, 540
Rincón, Federico, 270, 272, 287, 296, 306,
309, 310
Ríos, Feliciano, 888
Ríos, José Miguel, 272, 865
Ríos, Miguel, 48, 144, 467, 880
Ritherdon, Edward, 651
Riva Agüero y Looz Corswaren, José de la,
191, 194, 195, 216, 262, 263, 271,
272, 285, 296, 301, 310, 492, 554,
561, 562, 597, 598, 599, 600, 601,
602, 603, 605, 610, 611, 613, 614,
615, 617, 619, 620, 621, 622, 623,
626, 627, 628, 630, 632, 654, 656,
657, 784, 878
Rivera, Manuel B., 90
Rizo Patrón, Antonio, 922
Rizo Patrón, Francisco, 922
Roberts, Thomas, 103
Rochelle, Jaime Henry, 836, 839, 840, 844,
847, 848, 854, 856, 862, 864, 865,
866, 867, 868
Rodamonte, Miguel, 151

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Rodgers, C.R.P., 374, 382, 404, 405, 414, 459
Rodríguez, Carlos L., 124, 664, 672
Rodríguez, José M., 696, 697, 699, 700, 771, 774
Rodríguez, José Melitón, 184, 413
Rodríguez Salazar, Pedro, 609
Roe, Tomás A., 210
Rohr, John A., 248, 334
Rojas Valdés, Ximena, 762
Romero, Emilio, 801
Romero, Pedro, 295, 299, 302
Romero Pintado, Fernando, 37, 39, 41, 68, 69, 90, 98, 154, 256, 265, 266, 267, 275, 288, 301, 326, 327, 334, 336, 337, 339, 372, 404, 427, 457, 459, 460, 538, 685, 761, 764, 775, 784, 801, 814, 816, 817, 818, 820, 821, 822, 823, 824, 828, 868, 883, 893, 900, 903, 906, 907, 954, 1000
Roosevelt, Theodore, 899
Rosa, Teodoro la, 464, 465, 681
Rosas, Cristóbal, 839, 840, 847
Rosas, Francisco, 562, 574, 978
Rose, Alberto la, 832
Rosel, Pedro I., 502, 507, 527, 654
Rospigliosi, Julio, 634, 681, 702
Ross, Enrique, 215, 216
Rouaud Paz Soldán, Manuel, 265, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 276, 280, 296, 299, 301, 302, 306, 611, 830
Roussel, J., 921
Rowls, John Bedford, 371
Rubio, Marcial, 204
Ruden, Alejandro, 938
Rueda, Adolfo, 154
Ruzo, Daniel, 604
- S
- Saavedra, ministro chileno, 732, 745
Saavedra, Cornelio, 540
Saavedra, Genaro M., 964
Saavedra, Joaquín, 173
Saavedra, Vicente, 463
Saco, Gabriel, 933
Sáenz, Jeconías, 224
Sagasti, Julio, 48, 467
Salaverry, Felipe Santiago, 699
Salazar, Manuel, 478, 479
Salcedo, Antonio, 208
Salcedo, José María, 338, 339, 340, 346, 358, 366, 367, 371, 372, 382, 384, 419, 426, 437, 442, 445, 447, 516
Saldías, Eulogio, 693
Saldías, Miguel, 540
Saldías, Valentín, 540
Salgado Alba, J., 326
Salmón, Adolfo, 496, 498, 550
Sampe, Julio, 966
San Cristóval, Evaristo, 333, 670, 762, 766, 768, 770, 771
San Martín, José de, 37, 42
San Román, Miguel de, 721, 883
Sánchez, Atanasio, 888
Sánchez, José Eusebio, 211, 212, 467, 562, 574
Sánchez, Leopoldo, 129, 220, 221, 467, 468
Sánchez, Manuel, 778
Sánchez Lagomarsino, José, 473, 478, 480, 936
Sandel, John, 676
Santa Cruz, Andrés de, 446, 534, 535, 699, 736, 913
Santa María, Manuel, 191, 464, 465, 531
Santillana, Gervasio, 124, 663
Santisteban, diputado, 217
Sapani, Ramón, 888
Sarmiento, Domingo Faustino, 605, 610, 625, 636
Sarratea, diplomático argentino, 706
Sauri, Alejandro, 49, 372
Sauri, Manuel, 47, 48
Scott, R.A.E., 405, 409
Scheina, Robert Lewis, 338
Schmidt, Fernando, 920, 921
Schrader, J.M., 795
Secada, Francisco de Paula, 113, 114, 464, 676
Segnoret, comandante, 497
Selaya, Gaspar, 48, 126, 154, 161, 165, 184, 201, 213, 214
Selfridge, capitán, 264
Sepeda, Antonio, 279, 797
Serdio, Pedro F.de, 933

INDICE DE PERSONAS

- Seve, Eduard, 914, 917
Sharples, John, 372
Shell, Guillermo, 525
Sidders, Juan Carlos, 766
Signoret, Andrés, 933
Silds, Charles, 103
Silva, carpintero, 651
Silva, José Manuel, 984
Silva Junior, Joao Ribeyro da, 287, 306
Silva Rodríguez, José María, 48, 154, 904
Simpson, almirante chileno, 497
Smales, John, 887, 888
Smart, Edward, 776
Smith, alférez, 871
Smith, Adan, 899
Smith, Henry C., 933, 995
Smith Buitrón, Timoteo, 797, 818, 825, 827, 834, 839, 840, 847, 888
Soarez Pinto, Juan, 267, 268, 299
Sojos, teniente, 561
Solar, Emilio A. del, 222, 446, 878, 942
Solar, Domingo del, 681
Solar, Pedro Alejandrino del, 88, 222, 942
Sologuren, Paula, 642
Soroa, Gregorio, 139
Soroa, Joaquín, 938, 984
Sotomayor, comandante, 717
Sotomayor, Rafael, 540
Sousa, José María, 933
Sparrow, Thomas Wing, 846, 847, 854, 856, 864, 865, 866, 867
Speedie, Guillermo, 880, 883
Spottiswoode, William, 452
Stanger, George Hurst, 104
Stephens, Henry Iveis, 103, 104
Storace, Agustín, 933
Suárez, Belisario, 875, 878, 880
Suárez, Claudio E., 224
Suárez, Manuel E., 173
Suárez, Marcos, 198
Suárez, Pedro Federico, 202
Suárez, Roberto, 267, 821
Subercasseaux, M., 540
Suero, Isaac, 997, 998
- T**
- Taboada, José, 933
- Tauro del Pino, Alberto, 269
Távara, Juan Antonio, 820, 825, 828
Távara, Santiago, 210, 211, 390, 825, 827, 828, 834, 989
Teffé, barón de, 296
Tejedor, Carlos, 611, 613, 615, 619, 621, 622, 624, 625, 630, 702, 705
Tejerina, Nicanor, 942, 943
Tejerina, Serapio, 125
Tellería, Julio, 499, 502, 503, 998
Tello, Alejo, 889
Terry, Francisco, 467
Terry, Tadeo, 213, 214, 224, 313, 591, 969
Thomas, Griffith, 998
Thomson, J., 341
Thorndike, ingeniero, 875
Thorne, Carlos, 936, 969
Tirado, Alejandro, 704
Tirado, Juan Manuel, 888
Tirado, P., 90, 313
Tirado Lamb, Guillermo, 28
Tizón, Amaro G., 66, 70, 71, 73, 77, 92, 94, 95, 127, 139, 140, 208, 224, 997
Tizón, Ulpiano B., 306
Tocornal, Manuel Antonio, 497
Toro Mazote, Eleodoro, 532
Torre, Aníbal Víctor de la, 562, 585, 605, 613, 614, 617, 621, 628, 632, 633, 634, 641, 704, 721
Torre, Benigno de la, 878
Torre, Carlos la, 270, 295, 307, 308, 778, 857
Torre Bueno, prefecto la, 871
Torrent, senador, 625
Torres, diputado, 255, 584
Torres, Federico, 529
Torres, Pasión, 889
Torres Chavera, Jesús, 384, 387, 392, 395, 873
Torrice, Rufino, 66
Tovar, Cosme, 271, 306
Tracy, Juan Carlos, 868
Tristán, Pío, 913
Trujo, Pedro, 151
Tucker, Jack, 825, 827
Tucker, John, 103
Tucker, John Randolph, 307, 427, 779, 806,

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

808, 825, 826, 827, 828, 829, 830,
833, 834, 835, 836, 837, 838, 839,
840, 841, 842, 843, 844, 845, 847,
848, 849, 850, 851, 854, 855, 856,
860, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 893
Tuesta, Nicolás, 889

U

Ugarte, Cosme de, 933
Ugarteche, Pedro, 333, 762, 766, 768, 771
Ugibasco, Juan Bautista, 933
Ulloa, Melchor, 463
Unzueta, diputado, 117
Urmeneta, Carmen, 445
Urmeneta, Miguel José, 540
Urtubiaga, Antonio de, 933

V

Valdeavellano, Benito, 938
Valderrama, Manuel, 191
Valdés, Antonio, 29
Valdivia, Adolfo, 875
Valdizán Gamio, José, 367, 368, 459
Valega, Juan R., 933
Valenzuela, Teodoro, 262
Valle, diputado, 117, 123
Valle, Andrés G.del, 151
Valleriestra, Domingo, 129, 518, 564
Valleriestra, Manuel, 778
Valni, 256
Varas, senador chileno, 718
Varas, Antonio, 540
Varas, Miguel A., 540
Varela, periodista, 510
Varela, Federico, 540
Vargas, Isidro, 124, 664
Vargas, Manuel, 151
Vargas, Mariano Adrián, 884
Vargas Caballero, Luis E., 28
Vásquez Solís, Manuel, 967
Vattel, 256
Vegas, Manuel I., 515, 516, 517, 583, 649,
694, 763
Velarde, Jorge, 421, 451
Velarde, Rafael, 464
Velásquez, Santiago J., 540
Vera, Domingo, 151

Vergara, Francisco J., 540
Vergara, Eugenio, 540
Vergara Albano, Aniceto, 539, 689
Victoria reina de Inglaterra, 448
Vicuña Mackenna, Benjamín, 705
Vidal, revolucionario, 883
Vidal, Tito, 372
Videla, Pedro Nolasco, 709, 710, 711, 712,
714, 715, 716, 717, 718, 722, 724,
725, 726, 727, 731, 732, 733, 739
Villalón, diputado, 493
Villamar, Manuel, 307
Villar, Manuel, 47, 48, 66, 516
Villavisencio, Manuel A., 48, 60, 316, 367,
368, 467, 548, 997
Viñas, M.A., 967
Vivanco, Manuel Ignacio de, 445, 642

W

Wagner de Reyna, Alberto, 695
Walker, Enrique J., 540
Walker Martínez, Carlos, 614, 618, 628
Ward, Alfred, 671
Wardle, Arthur C., 915, 916, 921, 927, 928,
970, 1000, 1001, 1003
Watson, Carlos, 700
Webb, Dublas, 307
Werlich, Daniel P., 336, 814, 815, 818, 826,
828, 829, 836, 837, 838, 860, 868,
893, 894, 895
Wertherman, Arturo, 801, 825, 827, 830,
832, 833, 838, 839, 860, 884, 886, 888
West, Noel, 926, 985
West, Thor, 820, 825, 828
Wheelwright, William, 913
Wholey, Arthur, 205
Williams Rebolledo, Juan, 497
Wingham, Thomas, 676
Wood, Gerald, 373, 374, 399, 405, 409, 414,
416, 419, 459

Y

Yrigoyen, Manuel, 605, 610, 611, 612, 613,
615, 616, 617, 619, 620, 621, 622,
623, 624, 625, 626, 627, 628, 630,
631, 632, 633, 634, 641, 681, 684,

INDICE DE PERSONAS

687, 688, 691, 692, 702, 721, 722,
723, 724, 725, 727, 729, 731, 732,
733, 734, 738
Yrigoyen, Pedro, 702, 767, 768, 771

Z

Zamudio, coronel, 473

Zanutelli Rosas, Manuel, 274
Zapata, Rodolfo M., 151, 669
Zaracóndegui, Julián de, 938
Zahra, José, 933
Zavala, Ildelfonso, 158
Zegers, Julio, 540
Zenteno, Nicanor, 716

