

La República-1826 a 1851

Conflicto Peruano-Ecuatoriano
1858-1859

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República-1826 a 1851

Félix Denegri Luna

*Conflicto Peruano-Ecuatoriano
1858-1859*

Julio J. Elías Murguía

Armando Nieto Vélez S. J.

Tomo VI-Volumen 2

*INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU*

Lima, 1977

PRIMERA EDICION: 1972/75
SEGUNDA EDICION: abril, 1975
TERCERA EDICION, CORREGIDA: octubre, 1977

© de esta edición:
INSTITUTO DE ESTUDIOS
HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU
Nicolás de Aranibar Nos. 744 y 748,
LIMA 14, PERU / Telfs. 71-2729 - 71-0735
Hecho el depósito que indica la Ley.

Reservados todos los derechos,
de reproducción total o parcial, la
fotomecánica y los de traducción.

Printed in Perú
Impreso en el Perú
Editorial Ausonia - Talleres Gráficos S.A.
Francisco Lazo N° 1730, LIMA 14, PERU

Diseño y Diagramación
Carlos González Ramírez

Coordinador de la Edición
Julio Alva Flores



HISTORIA

MARITIMA DEL PERU

Primera Parte

TOMO I — Volúmenes 1 y 2

EL MAR: GRAN PERSONAJE

Geografía y Geología - Sr. Dr. Georg Petersen Gaulke

Oceanografía - Sr. Ing. Ramón Mugica Martínez

Biología - Sr. Dr. Jorge Sánchez Romero

TOMO II — Volúmenes 1 y 2

EPOCA PREHISTORICA

Sr. Dr. Hermann Buse de la Guerra

TOMO III — Volúmenes 1 y 2

SIGLO XVI - HISTORIA INTERNA Y EXTERNA

Sr. Dr. José A. del Busto Duthurburu

TOMO IV

SIGLOS XVII y XVIII

Sr. Dr. Guillermo Lohmann Villena

TOMO V — Volúmenes 1 y 2

LA INDEPENDENCIA - 1790 a 1826

Sr. Dr. José A. de la Puente Candamo

TOMO VI — Volúmenes 1 y 2

LA REPUBLICA - 1826 a 1851

CONFLICTO PERUANO-ECUATORIANO — 1858-1859

Sr. Dr. Félix Denegri Luna

C. de N. Julio J. Elías Murguía - R.P. Armando Nieto Vélez, S.J.

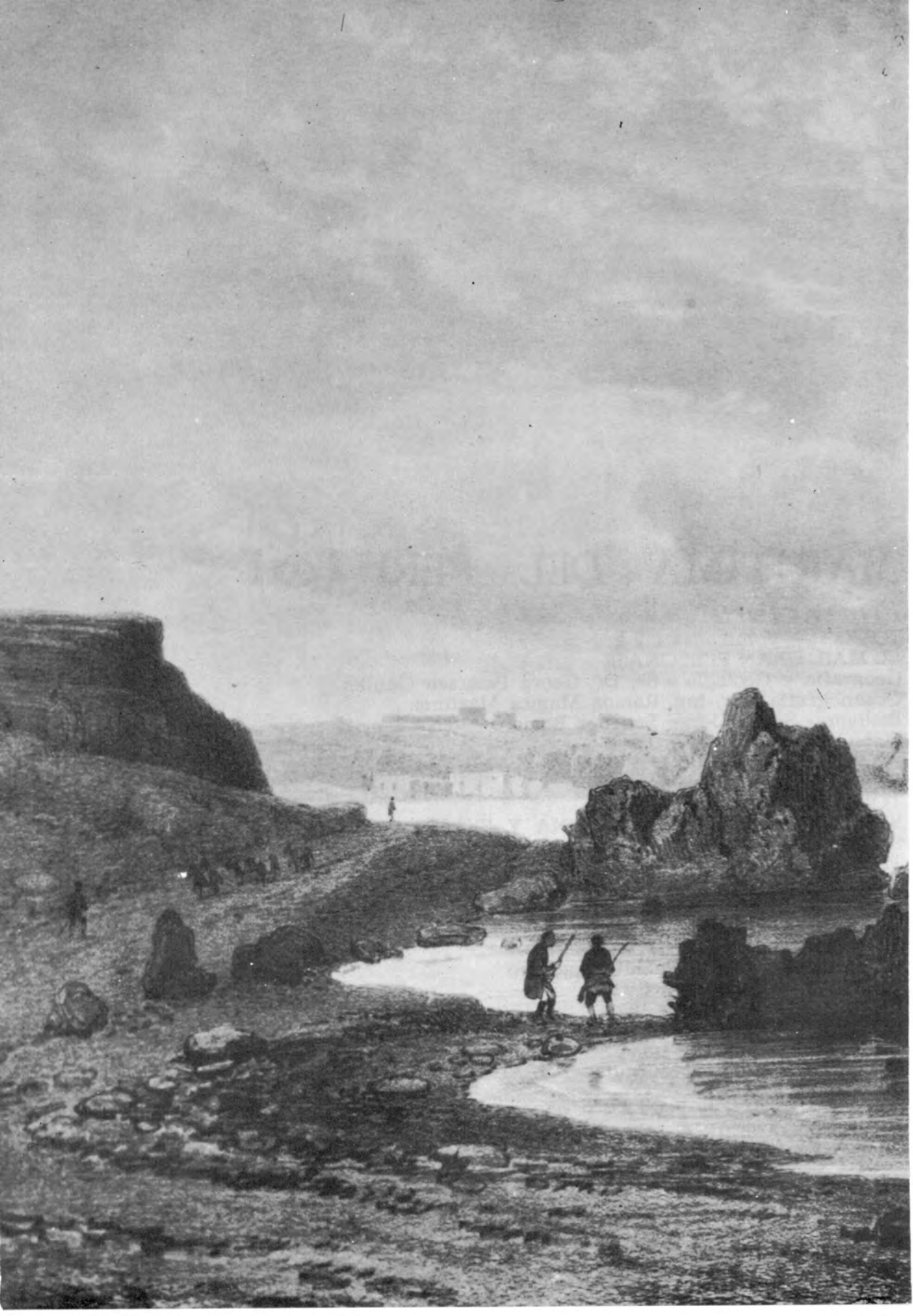
TOMO VII

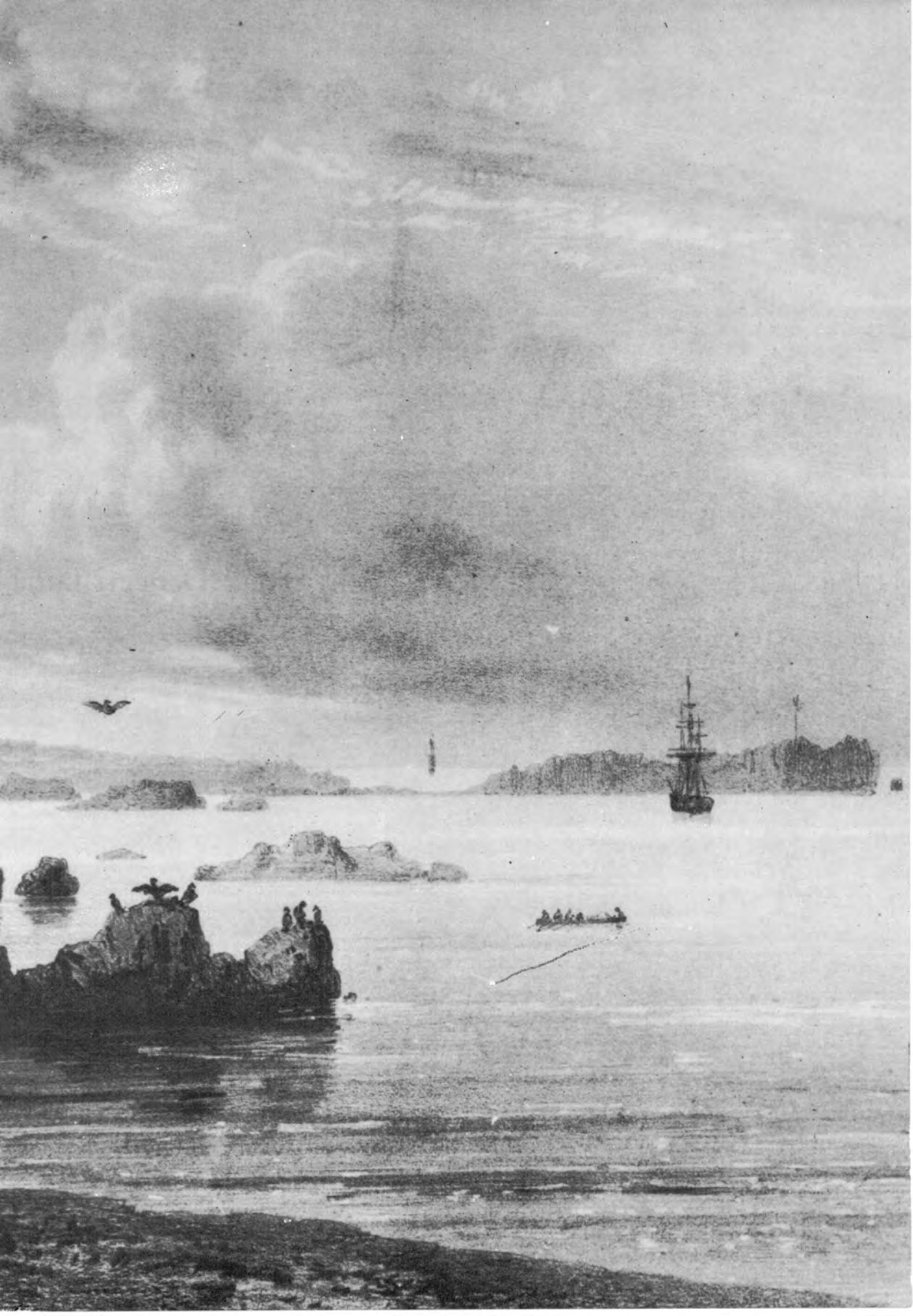
LA INTERVENCION DE LAS POTENCIAS EUROPEAS

EN LATINOAMERICA - 1864 a 1868

Sr. Dr. Alberto Wagner de Reyna







Félix Denegri Luna

LA REPUBBLICA – 1826 a 1851

Indice

| | |
|---|------|
| CAPITULO XXVII | Pág. |
| <i>LA MARINA EN LA EPOCA DE LA RESTAURACION</i> | 23 |
| La Marina de Guerra en 1839 | |
| y la legislación marítima de ese año | 23 |
| La Memoria del Ministro de Guerra y Marina | |
| General Ramón Castilla al Congreso de 1839 | 25 |
| La Escuela Central de Marina | |
| y la Escuela Náutica de Paita | 27 |
| La Marina en 1840 | 30 |
| Legislación sobre la pesca | 32 |
| Notas al Capitulo | 34 |
| | |
| CAPITULO XXVIII | |
| <i>LOS PRIMEROS BUQUES A VAPOR</i> | 37 |
| Los primeros intentos | 37 |
| William Wheelwright | 40 |
| La Pacific Steam Navigation C° | 44 |
| La llegada del vapor <i>Perú</i> al Callao | 46 |
| Los primeros años de la Pacific Steam Navigation C° | 52 |
| Notas al Capitulo | 55 |
| | |
| CAPITULO XXIX | |
| <i>SEGUNDA PRESIDENCIA DE GAMARRA</i> | |
| <i>Y CONFLICTO CON BOLIVIA</i> | 57 |
| La rebelión de Vivanco de 1841 | 57 |
| La campaña de Bolivia | 61 |
| La ocupación del Puerto de Cobija | 63 |
| La compra de la corbeta <i>Yungay</i> | 69 |
| Los tercios navales | 70 |
| La campaña terrestre | 71 |

| | Pág. |
|---|------|
| La batalla de Ingavi | 79 |
| Los bolivianos invaden el departamento de Moquegua | 80 |
| La Marina bloquea Arica y combate a los bolivianos | 81 |
| Las operaciones anfibias contra los bolivianos.— | |
| Las Montoneras peruanas.— La Paz | 84 |
| Las balas del Niño Jesús | 89 |
| La lucha contra los invasores | 89 |
| Notas al Capítulo | 93 |
| | |
| CAPITULO XXX | |
| <i>LA ANARQUIA</i> | 101 |
| Don Manuel Menéndez encargado del mando supremo | 101 |
| Vivanco, Supremo Director de la República | 112 |
| El Gran Mariscal Santa Cruz prisionero | 137 |
| Cuestiones de límites con el Ecuador | 138 |
| Notas al Capítulo | 145 |
| | |
| CAPITULO XXXI | |
| <i>LA CUESTION INGLESA</i> | 163 |
| La Armada Británica del Pacífico secuestra cuatro buques de guerra peruanos en Islay | 163 |
| Bombardeo de Arica | 175 |
| Los británicos levantan el embargo de los buques peruanos en Islay. Actitud de Ramón Castilla | 179 |
| Notas al Capítulo | 186 |
| | |
| CAPITULO XXXII | |
| <i>CASTILLA Y LA REORGANIZACION DE LA MARINA DEL PERU</i> | 199 |
| Notas al Capítulo | 212 |
| | |
| CAPITULO XXXIII | |
| <i>DIFICULTADES CON BOLIVIA</i> | 217 |
| Notas al Capítulo | 223 |
| | |
| CAPITULO XXXIV | |
| <i>EL PRIMER BUQUE DE GUERRA A VAPOR DEL PERU</i> | 225 |
| La rápida evolución en buques y armamento en el siglo XIX | 225 |
| El Presidente Castilla decide la adquisición de un vapor de guerra | 235 |
| El <i>Rímac</i> | 236 |
| La capacitación de los marinos peruanos para la navegación a vapor | 237 |
| El viaje del <i>Rímac</i> al Callao | 240 |

| | Pág. |
|---|------|
| La llegada del <i>Rímac</i> al Callao | 241 |
| Disposiciones reglamentarias para los vapores de guerra | 246 |
| El Teniente 1° José Ortiz de Zevallos | 247 |
| La Armada del Perú en 1848 | 249 |
| Notas al Capítulo | 250 |
| | |
| CAPITULO XXXV | |
| <i>EL BERGANTIN DE GUERRA GAMARRA EN CALIFORNIA</i> | |
| La fiebre del oro en California | 261 |
| Peruanos en California | 262 |
| La misión del bergantín <i>Gamarra</i> | 262 |
| El bergantín <i>Gamarra</i> | 263 |
| El regreso | 267 |
| Una tripulación ejemplar | 268 |
| Notas al Capítulo | 270 |
| | |
| CAPITULO XXXVI | |
| <i>HONRAS FUNEBRES A LOS PRESIDENTES LA MAR Y GAMARRA</i> | |
| Funerales del Gran Mariscal José de La Mar | 273 |
| Traslación de los restos mortales del Gran Mariscal Gamarra a Lima | 277 |
| Notas al Capítulo | 281 |
| | |
| CAPITULO XXXVII | |
| <i>EL GUANO Y EL SALITRE. MARINOS ITALIANOS EN EL PERU</i> | |
| El guano | 283 |
| Marinos italianos en el Perú | 286 |
| El salitre | 287 |
| Notas al Capítulo | 290 |
| | |
| CAPITULO XXXVIII | |
| <i>ORGANIZACION DE LA MARINA - ESCUELA DE MARINA - PUERTOS - LA MAESTRANZA DEL CALLAO</i> | |
| Reglamento Orgánico de la Marina de Guerra | 293 |
| Los tercios navales | 297 |
| Escuela Central de Marina | 300 |
| Puertos | 305 |
| Puerto del Callao: agua potable | 305 |
| El muelle del Callao | 305 |
| Defensa de la Ribera | 308 |
| Ferrocarril y telégrafo | 309 |

| | Pág. |
|---|------|
| Puerto de Iquique | 311 |
| Puerto de Arica | 311 |
| Puerto de Islay | 311 |
| Paita | 315 |
| Puerto lacustre de Puno | 318 |
| La maestranza y fundición del Callao | 318 |
| Notas al Capítulo | 322 |
| | |
| CAPITULO XXXIX | |
| <i>LA MARINA MERCANTE</i> | 327 |
| La formación de la Marina Mercante en la República | 327 |
| Legislación proteccionista (1821-1848) | 334 |
| Algunas consideraciones sobre nuestra Marina Mercante hasta 1848 | 341 |
| La política del Presidente Castilla para el fomento de la flota mercante | 342 |
| Incidentes sobre la legalidad del tráfico de esclavos | 346 |
| El caso de la barca <i>Maria de los Angeles</i> | 349 |
| El tratado que abolió el tráfico de esclavos | 349 |
| Cuadros anexos al capítulo XXXIX | 351 |
| Notas al Capítulo | 379 |
| | |
| CAPITULO XL | |
| <i>LA CAZA DE BALLENA Y LOBOS.</i> | |
| <i>LA PESCA</i> | 385 |
| Balleneros y loberos | 385 |
| Pesca | 401 |
| Notas al Capítulo | 408 |
| | |
| <i>FUENTES</i> | 417 |
| I. Archivos consultados | 417 |
| II. Libros y folletos | 417 |
| III. Publicaciones periódicas | 453 |

Capítulo XXVII

LA MARINA EN LA EPOCA DE LA RESTAURACION

LA MARINA DE GUERRA EN 1839 Y LA LEGISLACION MARITIMA DE ESE AÑO

La mayor preocupación de Gamarra, una vez depuesto Santa Cruz, fue satisfacer las exigencias de sus asociados chilenos, los que siguiendo las normas sentadas por Portales sobre el predominio marítimo del Pacífico, en los arreglos finales muy poco devolvieron al Perú de los buques peruanos que habían sido capturados por ellos o que por intrigas de Gamarra y sus partidarios, como en el caso de la corbeta *Libertad*, se habían entregado a Chile, quedando el Perú sólo con la barca *Limeña* (ex *Santa Cruz*) y con el inutilizado *Arequipeño*, que no pudo volver a navegar. La suerte que corrieron nuestros buques en manos chilenas fue la siguiente: la fragata *Monteagudo* naufragó en Valparaíso a mediados de 1839, varada como consecuencia de un temporal; las corbetas *Confederación* y *Socabaya*, junto con el bergantín *Orbegoso*, fueron rematadas en 1840, obteniéndose 9,000, 13,100 y 8,670 pesos respectivamente¹. El historiador chileno Luis Uribe Orrego dice que la *Libertad* fue devuelta desarmada, en Valparaíso el 22 de setiembre de 1841, al Cónsul del Perú, pero esta tardía restitución debió ser la de un barco inhabilitado, pues nunca volvió a figurar entre los de nuestra Escuadra².

Razón tiene el historiador peruano Basadre cuando dice: "Caro había costado la Restauración. Además de los suministros para las campañas militares, hubo necesidad de hacer

préstamos para equipar al ejército auxiliar chileno, carenar sus buques, pagar sus ajustes y costear los gastos de reembarque. Sin embargo, el ejército chileno se retiró del Perú sin atentar contra su unidad y su integridad"³. Agrega Basadre: "En resumen, Chile se preocupó, después de la caída de la Confederación, sobre todo, de que se le pagaran los gastos de las campañas restauradoras; pero no pretendió el vasallaje económico del Perú, así como antes no había accedido a las propuestas de Santa Cruz para [desmembrar al Perú]"⁴.

Pero como Chile tuvo el buen cuidado de dejarnos sin Armada, de hecho estuvimos sometidos al predominio chileno, ya que nuestro litoral, totalmente indefenso, estaba a merced de la escuadra chilena, pues la *Limeña* fue desarmada por no tener el Estado dinero para subvenir sus gastos.

Los arreglos económicos hechos por Lavalle y Garrido, permitieron al Gobierno de Chile tener un excedente en dinero efectivo, ya que, como hemos dicho, por declaración del Ministro de Hacienda chileno, don Joaquín Tocornal, al Congreso, terminadas las campañas contra la Confederación: "*Las rentas nacionales (de Chile), repito con placer, han bastado para todo, etc. Ellas están libres y descargadas de toda obligación...*"⁵

Y así fue como el gobierno del Mapocho pudo completar la construcción, que había ordenado en Francia, de una fragata que se llamó *Chile*. En mayo de 1840 llegó a las costas de la República del Sur. "Era ésta [—dice Carlos López Urrutia—] una hermosa fragata de 46 cañones de 24 libras"⁶. La fragata *Chile* con una tripulación de no menos de 297 hombres y 1,109 toneladas de porte, era largamente el buque más poderoso de la marina sudamericana⁷. El costo de este buque nuevo y armado fue de 250,000 pesos⁸. Las ventajas obtenidas por los negociadores chilenos Lavalle y Garrido, fueron tales que lograron cobrar al Gobierno de Gamarra 172,000 pesos por la fragata *Saldívar*, "... transporte del enemigo de 450 toneladas"⁹, de tan pobre calidad que Blanchet, que capturó la *Saldívar*, en el parte respectivo, nos dice que la fragata era de muy poco andar y que tuvo que incendiarla por esas circunstancias, junto con el transporte *San Antonio*, "... sin haber extraído nada útil de aquellos barcos; en los que (lo mismo que en todos los de la escuadra chilena) no se encuentra otra cosa que charqui fétido y miseria"¹⁰. Esta comparación entre lo pagado por Chile por su nueva fragata y lo oblado por el Perú por la vieja y pequeña *Saldívar* es una clara muestra de lo muy alto que Gamarra pagó los servicios de sus auxiliares sureños.

Debemos recordar que Blanchet era un corsario, interesado en resaltar el valor de sus presas, pero como dice nuestro his-

torizador naval Vegas García, *"Gamarra para halagar a Chile... ly en este afán! hizo...entre otros reconocimientos de deudas fabulosas e infamantes en favor del Fisco chileno y particulares... aceptó la reclamación de 172,000 pesos por la destrucción de la inútil fragata transporte Saldívar..."*¹¹.

No obstante, tenía razón Rosendo Melo cuando escribió: *"Concluida la campaña de la restauración, no le quedó al Perú una tabla sobre sus aguas litorales. Al concluir el año 1839 sólo contaba con el pailebot Vigilante, exactamente como en 1821, año en el que sólo tenía el pailebot Sacramento, el 'yate de San Martín', como decía irónicamente Cochrane. Había sólo una diferencia, que era a la vez amplísima compensación: un personal nativo que en el servicio naval hubiera figurado sin desmerecer en cualquiera armada del mundo"*¹². Por sus características, el *Vigilante* debió prestar servicio como guardacostas para refrenar el contrabando, que daba, con razón, tantas preocupaciones a nuestros gobernantes.

Chile devolvió la barca *Santa Cruz* de 650 toneladas y con 20 cañones¹³. De esta barca nos ocupamos anteriormente; originalmente fue un buque mercante de no muy buenas condiciones marineras. Conforme a disposición suprema de 17 de marzo de 1839, la barca *Santa Cruz* fue denominada *Limeña*¹⁴.

Por Decreto Supremo de 16 de marzo de 1839 se trata de fomentar el desarrollo de la Marina mercante y se reglamenta con drásticas sanciones para que los buques que naveguen bajo nuestro pabellón sean realmente de propiedad de peruanos, y así se establecen severas penas a quienes se prestasen a dar sus nombres a extranjeros para la compra de un buque con el objeto de lograr una nacionalización ficticia. Se exigía que el capitán de todo buque nacional fuese peruano de nacimiento o por nacionalización. Mas era tal la escasez de marineros peruanos que sólo se exigía que a lo menos una quinta parte de una tripulación fuese peruana¹⁵.

La Constitución de 1839, en su artículo 148° fijaba: *"Habrá en la Armada un Vicealmirante y un Contralmirante y demás subalternos según la ordenanza naval... El ejército según el artículo 147° podía tener un Gran Mariscal, tres generales de División y seis de Brigada"*.

LA MEMORIA DEL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA GENERAL RAMON CASTILLA AL CONGRESO DE 1839.

El 2 de setiembre de 1839 el General Ramón Castilla, en Huancayo, presentó al Congreso la *"Memoria del Ministro Ge-*

neral, encargado actualmente del Despacho de Guerra y Hacienda presentada al Congreso General. Año de 1839".

En dicha memoria, refiriéndose a la Marina, Castilla decía:

"Perdidas la independenciam y libertad de la patria, perdimos también nuestra escuadra que era superior a la de los estados vecinos antes de la batalla de Socabaya, y reducida a un solo buque al abrirse la campaña, por los acontecimientos de la guerra entre Chile y Santa Cruz. Mas el gobierno de esa República consecuente a sus principios y a su ofrecimiento de mantener en depósito los buques apresados por su escuadra, ordenó en octubre del año próximo pasado al General en Jefe que se nos devolviese la barca Limeña [(ex Santa Cruz)] y el bergantín Arequipeno.

"Los estados respectivos instruirán al Congreso del pie en que se hallan las naves que componen hoy nuestra insignificante marina, y de los elementos y útiles navales que se encuentran en los arsenales del Estado.

"Es de esperar que disponga lo mismo el Gobierno de Chile sobre la fragata Monteagudo, las corbetas Libertad y Socabaya, y bergantín Orbegoso, siendo más incontestable nuestro derecho a su recuperación, respecto a que el primero y el último de estos buques fueron franqueados por el usurpador para obrar contra Chile; la Libertad enviada de Guayaquil a Valparaíso por los emigrados peruanos, y la Socabaya extraída del Callao, cuando éstos unidos al ejército restaurador hacían la guerra al enemigo común.

"Demandando la extensión de nuestras costas una marina menos débil, es urgente buscar fondos para aumentarla, y ellos se conseguirán disminuyendo el ejército en cuanto sea compatible con la seguridad exterior de la República. De esta manera nos preservaremos también de las defraudaciones que nos causa el tráfico clandestino por falta de buques menores que se ocupen en guardar nuestras costas.

"No es menos necesario reorganizar la Escuela Náutica para el estudio del pilotaje y adelantamiento de la marina mercante.

"La Fortaleza de la Independencia llama con preferencia vuestra atención. Desartillada por el General Salaverry que vendió todas las piezas de bronce, no hay fondos ni elementos para poner su armamento en el pie que requiere la plaza de armas. El Gobierno ha mandado por esto desarmarla del todo, y destinar sus almacenes para el depósito de efectos importados a la aduana principal,

LA MARINA EN LA EPOCA DE LA RESTAURACION

*que se ha trasladado allí de la Capital. El Gobierno se reserva hacer oportunamente al Congreso la respectiva consulta sobre el particular*¹⁶.

Del texto del mensaje de Castilla se desprende la preocupación del insigne tarapaqueño por hacer una Marina capaz de defender nuestras costas; también su interés político para justificar a Chile, pues da como existente al bergantín *Arequipeño* perdido en el combate naval de Casma el 13 de enero de 1839¹⁷. La fragata *Monteagudo*, la corbeta *Socabaya* y el bergantín *Orbegoso* nunca fueron devueltos por Chile; la restitución de la corbeta *Libertad* fue hecha tardíamente; y desarmada, debía estar en pésimas condiciones pues no vuelve a figurar en nuestra Armada.

Nuestra debilidad marítima fue tan grande, que el historiador naval chileno López Urrutia admite que la fragata "... Chile continuó haciendo viajes periódicos inmiscuyéndose en los asuntos políticos del Perú y Bolivia"¹⁸. Lo que es un gran indicio de nuestro quebranto naval.

La obsesión del General Gamarra, presidente de la República, respecto a Bolivia lo absorbía, razón por la que los escasos fondos disponibles se aplicaban al Ejército, dejándose la atención de la Marina para tiempos mejores.

Grave imprudencia fue desarmar la fortaleza de la Independencia del Real Felipe del todo, pues sus cañones eran los que hacían de la bahía del Callao nuestra base naval. Cañones que se habían hecho respetar de los buques chilenos en los años anteriores.

Cuando el 13 de diciembre de 1839 por Decreto Supremo se reorganizó el Ministerio de Guerra, la Sección Marina quedó muy disminuida¹⁹.

LA ESCUELA CENTRAL DE MARINA Y LA ESCUELA NAUTICA DE PAITA

No obstante hay que admitir que existió en la mente del Presidente Gamarra la preocupación por la Marina, y el 8 de enero de 1840, en Lima, se decretó el restablecimiento de "... la escuela central de marina para la educación de los jóvenes que hayan de adoptar la profesión de pilotos". Se nombró como Director de la Escuela Central y de las que se estableciesen en nuestro territorio, al Cosmógrafo General de la República, Capitán de Navío Eduardo Carrasco, ilustre por sus servicios y por sus vastos conocimientos, pues fue el hidrógrafo sudamericano de mayor categoría de su época, elogiado por el insigne cartógrafo británico Robert Fitz Roy. "Fue como una



La Iglesia de la Merced en Paita (1836).
Voyage autour du Monde.
Exécuté pendant les années 1836 et 1837.
Sur la corvette La Bonite, commandée par
M. Vaillant.— Album Historique, Paris.
Arthus Bertrand, Editeur.

*rectificación del error cometido por el mismo Gamarra [—nos dice Basadre—] al cerrar dicha escuela en 1832*²⁰.

Se destinó para local de la Escuela Central de Marina el que había ocupado antes de refundirse con el Colegio Militar en el edificio de la Biblioteca Nacional de Lima²¹. En la misma fecha y por otro Decreto Supremo, se fijaba el reglamento de la Escuela Central de Marina: los alumnos deben ser 50 jóvenes; "... el uniforme sería el siguiente: *frac militar, y pantalón azul turquí, sin vivos; chaleco de paño blanco cerrado, y botón de marina, sombrero redondo con cucarda nacional*"; en su iniciación sólo podrían tenerse a 25 estudiantes.

El reglamento establecía en su "Art. 4º.— *Para ser admitido de alumno se requiere:*

1º *Saber leer y escribir correctamente*

2º *Ser de edad 12 á 15 años*

3º *Estar dotado de una complección robusta*

4º *Ser de arreglada conducta*

5º *Pertenecer a una familia honrada*

6º *Proporción en los padres o tutores para acudir a los gastos de su decencia y libros*".

La enseñanza era gratuita y los alumnos externos. Se estudiaba matemáticas, mecánica aplicada, cosmografía y pilotaje. Los alumnos que aprobasen satisfactoriamente los cursos serían admitidos como guardiamarinas, y los inclinados a la marina mercante recibirían sus certificados de pilotos facultativos. Los alumnos debían hacer sus prácticas en un buque de guerra destinado a ese propósito²².

El 28 de enero de 1840 el Director de la Academia Central de Marina, Capitán de Navío Eduardo Carrasco, sometió a la aprobación del Supremo Gobierno, el "*Reglamento del Gobierno y Policía que se observará en la Escuela Central de Marina*", el que por orden suprema fue aprobado el 28 de febrero de 1840. En dicho reglamento, en once capítulos y sesenta y cinco artículos, nuestro eximio científico naval nos demuestra su extraordinario conocimiento profesional y sus dotes de gran maestro, detallando el funcionamiento y los principios que debían regir nuestra máxima academia naval²³.

El 8 de enero por Decreto Supremo se establecía en el puerto de Paita una Escuela Náutica y por otro Decreto de la misma fecha se fijaba su reglamento, el que era parecido al de la Escuela Central de Marina, pero menos exigente, tanto en el aspecto académico, como en las condiciones de los alumnos. No era obligatorio el uso del uniforme establecido para los de la Escuela Central de Marina. La enseñanza era gratuita y los alumnos externos, pero no se exigía a los padres proporcionarles libros y uniformes. El título final, que era el de pi-

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

loto, debía ser otorgado tras breve examen en la Escuela Central de Marina²⁴.

LA MARINA EN 1840

Comandante General de Marina era el Capitán de Navío José Boterín. Comandante del Arsenal del Callao, el Capitán de Fragata Esteban Salmón. Capitán del Puerto del Callao, el Capitán de Fragata Manuel Sauri. Comisario Ordenador, don José Antonio Henríquez.

A comienzos de 1840 sólo contábamos con la barca de guerra *Limeña*²⁵, de doce cañones, al mando del Capitán de Corbeta graduado José de la Haza y este buque estaba desarmando²⁶.

Por resolución del Presidente de la República de 12 de enero de 1840 se expidió un reglamento orgánico para la Comandancia General de Marina y sus dependencias, en el que teniéndose en cuenta que "... *la República no sostiene ningún buque de guerra armado*", era necesario hacer sustanciales reducciones en el personal de la Comandancia General y sus dependencias. Por este dispositivo la Comandancia General de Marina, la Mayoría de Ordenes e Inspección de Arsenales, la Capitanía de Puerto del Callao, quedaban muy menoscabadas y la Comisaría General de Marina refundida en la de Guerra y Marina²⁷. Poco tiempo después, dándose cumplimiento a la ley de 29 de noviembre de 1839²⁸, se expedía el 11 de mayo de 1840 un Decreto Supremo reglamentando el funcionamiento de la Comisaría General de Guerra y Marina, en el que por el artículo 15º, se disponía que la Marina específicamente sólo tuviese un habilitado residente en el Callao²⁹.

Ante dichas circunstancias resulta muy justificado y previsor el Decreto de 8 de enero de 1840, por el que teniéndose en cuenta que el estado de las rentas no permitía sostener buques de guerra armados y considerándose indispensable que los oficiales de la Escuadra Nacional necesitaban de un ejercicio continuo en la navegación, se les facultó para navegar en buques mercantes, previa licencia del Gobierno, percibiendo en dichos casos las dos terceras partes de sus haberes como oficiales desembarcados, sirviéndoles tal actividad de mérito para sus ascensos. Más aún, los oficiales hasta el grado de Tenientes Primeros "... *que por razones políticas se hallen separados del servicio nacional, y se ocuparen en el de la marina mercante, habiendo servido en ella por un año a lo menos, serán restablecidos en sus empleos con los goces de sus clases, y disfrutarán de las mismas concesiones expresadas*"³⁰.

En vista de la falta de pilotos y oficiales para la marina mercante, en 1840 el Gobierno expide diferentes disposiciones para ordenar los importantes servicios de aquéllos. La primera medida y de carácter provisional, es una orden del Ministro de Guerra y Marina, General Antonio Gutiérrez de la Fuente, de 5 de febrero de 1840, por la que los pilotos deben ser examinados por el Comandante General de Marina³¹. Por Decreto Supremo de 4 de agosto de 1840, se hace obligatorio que los propietarios de los buques mercantes nacionales sólo podrán emplear a los pilotos que hayan sido aprobados después de haber rendido examen ante el Director de las Escuelas Náuticas; tales pilotos podían ser peruanos o extranjeros y debían satisfacer los requisitos que fijase aquel funcionario. También se exigía que los patronos de las embarcaciones del cabotaje costero fuesen aprobados por la Comandancia General de Marina³².

Se tomaron diversas disposiciones tendentes a mejorar la condición de los marineros, como la disposición que obligaba la contratación escrita de la marinería para evitar el abuso de la reclutación forzosa³³.

Interesante fue el esfuerzo del Gobierno para formar las milicias navales, que debían componerse con toda la gente de mar que estuviese inscrita en las matriculas correspondientes, las que no sólo registraban a los hombres de la Marina Mercante sino también a pescadores, carpinteros, herreros de las maestranzas navales y los miembros de las compañías de cargadores, hoy llamados estibadores.

Las milicias navales dependían del Comandante General de Marina, que era Sub Inspector de ellas. Dicha milicia se dividía en cinco grandes grupos, que se llamaban Tercios Navales de Piura, La Libertad, Lima, Arequipa y Moquegua, siendo sus comandantes los capitanes de los puertos de Paita, Huanchaco, Callao, Islay y Arica, respectivamente. Los Tercios Navales debían registrar a su personal, anotando las particularidades de cada matriculado. Debían hacer ejercicios en forma periódica, estando obligados los jefes de esas milicias a pasar las respectivas revistas a su personal, en tal forma que esos reservistas navales pudiesen prestar sus servicios sin demora y con eficacia³⁴.

Antes de finalizar el año 1840, el 16 de noviembre, el Presidente Gamarra expidió un Decreto Supremo por el que se reglamentaba los uniformes que debían usar los marinos, desde almirantes a marineros, tanto los oficiales de guerra o línea, como los de Infantería de Marina, Cuerpo de Pilotos, Oficiales de Cuenta o Razón (hoy llamados de Administración) y el Cuerpo de Cirujanos³⁵.

LEGISLACION SOBRE LA PESCA

Ya en los días de la Independencia, el Supremo Delegado, José Bernardo Tagle, por Decreto Supremo de 18 de marzo de 1822, restringió el derecho de pesca en los puertos y caletas de nuestras costas solamente para los peruanos. Las embarcaciones de hasta 20 toneladas de propiedad de peruanos sólo requerían la licencia de los capitanes de puerto o sub-delegados de Marina; los pescadores debían matricularse. El gobierno, en su afán de fomentar la pesca, liberaba a los buques menores del pago de derechos de puerto y de los de la introducción de los productos de la pesca³⁶.

La disposición de Torre Tagle fue ampliada por Decreto Supremo de 6 de setiembre de 1833, dado por José Braulio del Campo Redondo, Vice Presidente del Senado Encargado del Poder Ejecutivo de la República, donde después de señalar "...*Que la pesca en las costas e islas de la república debe hacerse exclusivamente por los ciudadanos del Perú*", se decretaba: "*Queda prohibida absolutamente a los extranjeros la pesca de cetáceos y anfibios en las playas e islas del Perú*"³⁷.

Los buques extranjeros que contraviniesen esas disposiciones serían considerados como contrabandistas³⁸.

Nuevamente en 1840, el Presidente Gamarra, por Decreto Supremo de 5 de agosto, considerando: "*Que la industria de las pescas de mar en las costas e islas de la república es una regalía exclusiva de los ciudadanos peruanos*" y en vista de la necesidad de disposiciones que reglamentasen ese ejercicio, disponía en su: "*Artículo 1º.— La industria de la pesca de mar, en las costas de la república y sus islas adyacentes, es exclusivamente permitida a los naturales del estado*", y más adelante expresaba: "...*A todo buque no peruano le es prohibido pescar en las costas e islas pertenecientes al estado, y el que se encontrare pescando a distancia de una legua fuera de puntas de los lugares prohibidos, incurrirá en la pena de comiso...*"³⁹. Dentro de sus disposiciones, el Decreto bajo comentario exigía que las tripulaciones fueran de peruanos. A los buques hasta de 10 toneladas la licencia podía serles dada por el Capitán de Puerto dentro de la jurisdicción respectiva; pero excediendo ese porte o deseando ampliar sus operaciones a todo el litoral, se requería licencia de la Comandancia General de Marina. A los buques pescadores se les exceptuaba de los pagos del derecho de toneladas, anclaje y limpia. También se les exoneraba "...*de todo derecho, [a] las pieles, espermás, aceites, pescados y otros artículos que los pescadores peruanos introdujeran o exportaren como producciones de su industria...*"⁴⁰. Las embarcaciones menores como canoas, bal-

sas y botes, con las que se pescaba para el consumo diario de las poblaciones, continuarían en su libre ejercicio.

Teniendo conciencia de la importancia de las disposiciones que se regulaban, en el artículo 15º, se decía: *"El presente Decreto será sometido a la aprobación de la próxima legislatura, sin perjuicio de que regirá provisionalmente desde la fecha de su publicación"*, que fue el 14 de octubre de 1840⁴¹.

Durante la Confederación Perú-Boliviana, por circular de 23 de diciembre de 1837 se dispuso situar un oficial en Tumbes, para que impidiese que los buques nacionales o extranjeros, y especialmente los balleneros ocurriesen a Tumbes por viveres y agua, para tener un mejor control, ya que los balleneros sólo debían entrar en los puertos mayores, siendo el que más frecuentaban en nuestra costa Norte el de Paita.

Las disposiciones que prohibían la pesca fueron al menos parcialmente puestas en vigencia, pues como dice Basadre, en 1814 *"... los buques ingleses Campeadora e Hibernia fueron sometidos a juicio por haber infringido las normas expresas que prohibían el tráfico y comunicación con la isla de Lobos (1834)"*⁴². El mismo Basadre nos dice que el Encargado de Negocios de Larned dirigió una nota al Ministro de Relaciones Exteriores el 30 de setiembre de 1833, *"... para pedir la reconsideración del Decreto antedicho con el objeto de permitir a los ciudadanos de Estados Unidos el uso de la pesca en las Islas de Lobos, pues no perjudicaba a los intereses de los peruanos. La respuesta, cursada con fecha 13 de mayo de 1834, fue denegatoria"*⁴³.

NOTAS AL CAPITULO

1. URIBE ORREGO, Luis... *Los Orienes de Nuestra Marina Militar. Tercera Parte 1823-1836 - 1840-1850.*— Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1894, p. 230.
2. *Ibidem*, p. 231.
3. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú.*— Lima, 1968.— T. II, p. 213.
4. *Ibidem*.
5. BULNES, Gonzalo... *Historia de la Campaña del Perú en 1838*, p. 438.
6. LOPEZ URRUTIA, Carlos... *Historia de la Marina de Chile*, p. 187.
7. *Ibidem*, y Luis URIBE ORREGO, *Los Orienes de Nuestra Marina Militar. Parte tercera. 1823-1836 - 1840-1850.*— Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1894, pp. 235-240.
8. *Ibidem*, p. 414.
9. Parte del Comandante J. Blanchet al Comandante General de Marina de la Confederación Perú-Boliviana, corbeta de guerra *Edmond*, al ancla en el Callao, 16 de diciembre de 1838, en: *El Eco del Protectorado*, Lima, 19 de diciembre de 1838, N° 138, p. 1, cols. 1a-2a.
10. *Ibidem*, p. 1, col. 2a.
11. VEGAS GARCIA, Manuel I. ... *Historia de la Marina de Guerra del Perú. 1821-1924.*— Lima, 1929, p. 83.
12. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú.*— Lima, 1907.— T. I, pp. 204-205.
13. LOPEZ URRUTIA, Carlos... *Op. cit.*, p. 430.
14. "República Peruana. Ministerio Jeneral. Sección Guerra y Marina. Al señor Jeneral en Jefe del Ejército Nacional", Lima, 17 de marzo de 1839, en: *El Peruano*, Lima, 20 de marzo de 1839, N° 31, p. 1, col. 1a.
15. Decreto Supremo de 16 de marzo de 1839, en: *El Peruano*, Lima, 20 de marzo de 1839, N° 31, p. 1, col. 2a.
16. CASTILLA, Ramón... "Memoria del Ministro Jeneral, encargado actualmente del despacho de Guerra y Hacienda, presentada al Congreso Jeneral. Año de 1839"; esta "Memoria" ocupa en toda su extensión las cuatro páginas de *El Peruano*, Lima, 2 de noviembre de 1839.— T. II, N° 58.
Lo transcrito aparece bajo el subtítulo de "Marina", en: *Ibidem*, p. 2, cols. 1a-2a.
17. "La pérdida de los contrarios ha sido la del Arequipeño". "Parte de la Comandancia de la 2a. División de la Escuadra", firmado por el Capitán de Navío de Chile Roberto Simpson, Casma, 13 de enero de 1839, en: Luis URIBE ORREGO, *Las Operaciones Navales durante la Guerra entre Chile i la Confederación Peru-Boliviana. 1836-37-38*, p. 173.
"Bergantin [de guerra] Arequipeño, en completo descabro, anclado en el puerto de Payta".— *Calendario y Guía de Forasteros de Lima para el Año bisiesto de 1840. De Orden Superior.*— Lima, Imprenta de José Masías, sin año, p. 63.
18. LOPEZ URRUTIA, Carlos... *Op. cit.*, p. 189.
19. Decreto del 13 de diciembre de 1839, en: *El Peruano*, Lima, 18 de diciembre de 1839— T. II, N° 71, p. 2, col. 3a. y p. 3, col. 1a.
20. Decreto Supremo de 8 de enero de 1840, en: *El Peruano*, Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 22, col. 3a.

NOTAS AL CAPITULO

- FITZROY, Robert... *Narración de los Viajes de Levantamiento de los buques de S.M.B. Adventure y Beagle en los años 1826 a 1836.*— Buenos Aires, Biblioteca del Oficial de Marina, 1933.— T. IV, p. 592.
- BASADRE, Jorge... *Historia de la República...*— Lima, 1968.— T. II, p. 205.
21. El Decreto Supremo de creación de la Escuela Central de Marina está fechado en Lima, 8 de enero de 1840 y reproducido en: *El Peruano*, Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 22, col. 3a.
 22. El Reglamento de la Escuela Central de Marina está contenido en Decreto Supremo, Lima, 8 de enero de 1840 y aparece en: *El Peruano*, Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 22, col. 3a. y p. 23, col. 1a.
 23. "Reglamento del Gobierno y Policía que se observará en la Escuela Central de Marina"; se publicó en: *El Peruano*.— Lima, 12, 16, 19 y 23 de junio de 1841.— T. V, Nos. 65-68. También puede encontrarse en Mariano Santos de QUIROS, *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicadas en el Perú desde su Independencia en el año de 1821, y abraza el tiempo desde 1° de enero de 1838 hasta el 31 de diciembre de 1841.*— Lima, Imprenta de José Masias, 1842.— T. VI, pp. 564-575.
 24. Tanto el Decreto Supremo por el que se establece la Escuela Náutica de Paita como el que determina su Reglamento son de Lima, 8 de enero de 1840 y fueron publicados en: *El Peruano*, Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 23, cols. 1a-2a., respectivamente.
 25. *Calendario y Guía de Forasteros de Lima para el Año Bisiesto de 1840*, pp. 62-63.
 26. Oficio del Ministro de Guerra, General Antonio Gutiérrez de La Fuente, al Comandante General de Marina, Lima, 12 de enero de 1840, en: *El Peruano*.— Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 23, cols. 2a-3a. En el comienzo de este oficio se dice: "S.E. el Presidente considerando que en la actualidad la República no sostiene ningún buque de guerra armado...".
 27. Oficio de Lima, 12 de enero de 1840, del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina, en: *El Peruano*, Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 23, cols. 2a-3a.
 28. Dicha ley fue promulgada en Lima, el 2 de enero de 1840 y publicada en: *El Peruano*.— Lima, 4 de enero de 1840.— T. III, N° 2, p. 5, col. 1a.
 29. Decreto Supremo de 11 de mayo de 1840, en: *El Peruano*, Lima, 13 de mayo de 1840.— T. III, N° 39, p. 151, col. 3a. y p. 152, cols. 1a-2a.
 30. Decreto Supremo de 8 de enero de 1840, en: *El Peruano*, Lima, 18 de enero de 1840.— T. III, N° 6, p. 22, cols. 2a-3a.
 31. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicadas en el Perú desde su Independencia en el año de 1821...*— T. VI, p. 548.
 32. Decreto Supremo de 5 de agosto de 1840, en: *El Peruano*, Lima, 12 de agosto de 1840.— T. IV, N° 13, p. 49, cols. 1a-3a. y p. 50, col. 1a.
 33. Orden, Lima, 20 de octubre de 1840, en: *El Peruano*, Lima, 28 de octubre de 1840.— T. IV, N° 35, p. 138, col. 1a.
 34. Orden contenida en oficio al Comandante General de Marina, Lima, 6 de octubre de 1840 en: *El Peruano*, Lima, 14 de octubre de 1840.— T. IV, N° 31, p. 122, cols. 1a-2a.
 35. Decreto Supremo de 16 de noviembre de 1840, publicado en: *El Peruano*, Lima, 17 de febrero de 1841.— T. V, N° 23, p. 55, cols. 1a-3a.
 36. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicados en el Perú desde su Independencia en el año de 1821...*— Lima, 1831.— T. I, p. 154.
 37. *Ibidem*, T. IV, p. 322.
 38. *Ibidem*.
 39. Decreto Supremo de 5 de agosto de 1840, en: *El Peruano*, Lima, 14 de octubre de 1841.— T. IV, N° 31, p. 121, col. 2a.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

40. *Ibidem*, T. IV, N° 31, p. 121, col. 3a.
41. *Ibidem*, T. IV, N° 31, p. 121, col. 3a.
42. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1968.— T. II, p. 317.
43. *Ibidem*.

Capítulo XXVIII

LOS PRIMEROS BUQUES A VAPOR

LOS PRIMEROS INTENTOS

El primer barco impulsado a vapor que navegó frente a las costas occidentales de América del Sur fue el *Rising Star*. Sobre este buque no hay referencias muy precisas; hasta su nombre ha sido cambiado por el de *Rising Sun* en varios libros¹.

R. A. Fletcher afirma que el *Rising Star* fue "... probablemente el primer buque de guerra propulsado a vapor que haya ido al mar... Fue ciertamente el primero en atravesar las aguas del Atlántico desde el Norte al Sur, y el primer buque de guerra a vapor que circunvaló el Cabo de Hornos y pasó al Pacífico.

"El *Rising Star* fue un buque notable en muchos aspectos. Fue construido en Rotherhithe por el décimo Conde de Dundonald cuando, como Lord Cochrane, fue contratado por el Gobierno de Chile para crear y tomar el comando de la Armada Chilena, y estipuló que el buque a vapor debía ser construido como el mejor modo de neutralizar la diferencia entre las fuerzas navales de Chile y España. El *Rising Star* fue realmente ejecutado gracias al Comandante Honorable William Cochrane. Debido a variadas demoras en su construcción, no llegó a tiempo para participar en la guerra... Arribó a Valparaíso en abril de 1822. ¿Cómo era impulsado? Es también materia de conjetura. En algún momento debió tener remos de alguna clase, después ruedas, pero al dejar Inglaterra parece que fue adoptado un sistema distinto que debió ser el de propulsión a chorro, por el cual el buque era impulsado

arrojando corrientes de agua a través de aberturas en su casco debajo de la línea de flotación"².

Cuando en aguas chilenas se le quiso hacer navegar sólo a vapor entre Valparaíso y Quintero, el *Rising Star* fracasó³ y la historia no registra más sus hechos. Este buque tenía, además de su máquina a vapor, velamen de tres mástiles con aparejo equivalente al de una fragata⁴.

Pocos años después escribe Rosendo Melo:

"Cúpole en suerte al Perú ser uno de los primeros países sudamericanos cuyas playas visitó antes que otras... el Telica visitó [nuestros] puertos del Norte en 1829.

"Fue el vapor Telica un velero que vino de Europa a Guayaquil trayendo en su bodega una maquinaria, que se le colocó hallándose al ancla en dicho puerto, del cual, concluida la instalación, salió para los del Perú navegando a vapor con carga y pasajeros. Lo piloteaba su mismo dueño y armador de apellido Mitrovich [o Mitrovic].

"Todo género de dificultades se amontonaron en su camino para entorpecerlo: falta de mecánicos, de simples herreros, de fierro especial y, sobre todo eso, la falta de combustible aparente, traían violento al armador, víctima por otra parte del humorismo desconsiderado de los pasajeros, difíciles de satisfacer aun en las navegaciones entabladas.

"Al llegar a Huarney, en donde debía proveerse de leña, las dificultades aumentaron. Los pasajeros se fueron a tierra so pretexto de que a bordo Mitrovich los mataba de hambre y se negaban a regresar diciendo que ni el buque ni el capitán les inspiraba confianza.

"En el pueblo, habitado por indios, estaban intrigados con este barco que había entrado sin velas, echando humo, como si estuviera ardiendo y no querían venir a su costado.

"Súbitamente se vio desde tierra una explosión tremenda, después de la cual el Telica voló en pedazos.

"Sólo escapó el marinero Jump, que llegó a tierra nadando. Por él se supo que el Capitán había disparado con su pistola sobre un barril de pólvora puesto en la cubierta, que al disparo siguió un estrépito terrible y que al darse cuenta de si mismo estaba el nadador Jump en el agua, y como había desaparecido su buque nadó para tierra.

"Cuál fue la causa determinante de la resolución violenta de Mitrovich no supo decirlo Jump y era el único que pudo saberlo.

DOCUMENTOS

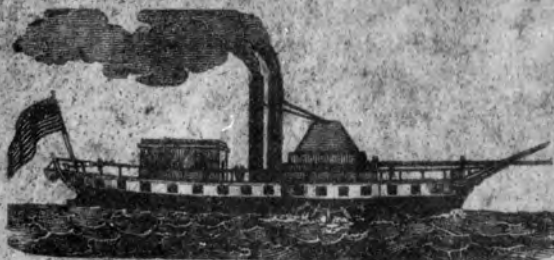
RELATIVOS A LA PROYECTADA COMPANIA

DE

NAVEGACION POR EL VAPOR

EN EL

PACIFICO.



LIMA.

IMPRESA DE JOSE M. MASIAG.

1876.

"El Telica al volar arbolaba bandera colombiana"⁵.

También en 1829 William Ratcliff presentó un proyecto para construir dos vapores de casco de madera, de 300 toneladas cada uno, con una máquina de vapor de 100 caballos de fuerza. Debían ser capaces de embarcar 100 toneladas de carga y 50 pasajeros. Uno de los vapores debía atender el tráfico entre el Callao y Panamá; el otro, entre Portobelo y Nueva York, con obligación de hacer doce viajes redondos al año en sus respectivas rutas, de forma que los pasajeros, después de cruzar el istmo de Panamá, pudieran efectuar los transbordos convenientes. La velocidad media debía ser de ocho millas y el costo de cada uno sería cien mil pesos. La ruta a través de Panamá, tanto para ir a Estados Unidos como a Europa, se utilizaría con frecuencia, especialmente por pasajeros que quisiesen evitar el arriesgado viaje por el Cabo de Hornos y acortar la duración del viaje. El inconveniente mayor era la insalubridad de Panamá. Esta ruta se empleó hasta la apertura del Canal de Panamá en el presente siglo⁶.

El caso del *Telica* y el proyecto de Ratcliff no fueron los dos únicos intentos para desarrollar la navegación a vapor en nuestras costas⁷. Pero sólo el esfuerzo de William Wheelwright, nacido en 1798 en Newburyport, población marítima del estado de Massachusetts en Estados Unidos, llevó a la práctica ese proyecto. Después de cursar estudios teológicos, a los 13 años se dedicó a la navegación como grumete. Tenía 25 años cuando en 1823 naufragó muy cerca de Buenos Aires. *"Dobló el Cabo de Hornos y como sobrecargo de un buque norteamericano cuando Bolívar acababa de consumir la independencia. Navegó muchas veces por las costas del Pacífico entre Valparaíso y Panamá. Fue luego Cónsul de Estados Unidos en Guayaquil... Se trasladó al puerto chileno [de Valparaíso] en 1829 a establecer un servicio de paquetes a vela con Cobija, y tomó él personalmente el mando de la goleta mercante Veloz Manuela de 60 toneladas"*⁸.

WILLIAM WHEELWRIGHT

Conviene decir que los paquetes o paquebotes eran embarcaciones especializadas en llevar con presteza correspondencia y pasajeros⁹. Los buques de la Pacific Steam Navigation Co. en su propaganda mantendrían ese nombre y en la primera publicidad que se hizo, aparece un aviso con una viñeta que muestra un vapor con la leyenda: *"Buques de Vapor. Para Valparaíso tocando en Pisco, Islay, Cobija, Copiapó, Huasco y Coquimbo. El muy hermoso y velero paquete Perú..."*¹⁰. El

yanqui de Nueva Inglaterra, venturoso empresario desde su inicio como naviero, se preocupó por las comunicaciones veloces entre los puertos. En esa línea tenía que germinar en su imaginación el gran proyecto de establecer la navegación a vapor en la costa occidental de la América del Sur. Dice Basadre: "...uno de sus más vivos recuerdos [de Wheelwright] de niño había sido haber tenido ante sus ojos el primer ensayo del buque a vapor por Fulton"¹¹.

Por lo menos desde 1835, Wheelwright inició los trabajos de formar una empresa para la navegación a vapor en la costa occidental de América del Sur. Sus primeros proyectos limitábanse a prestar servicios entre el Callao y Valparaíso para extenderlos después hasta Panamá. Como los más importantes comerciantes en nuestras costas eran los británicos, Wheelwright trató de interesarlos en el plan. Tuvo éxito, y recibió en el Perú el entusiasta apoyo del Cónsul General de Gran Bretaña Belford Hinton Wilson, quien patrocinó abiertamente el proyecto de Wheelwright, haciendo circular entre los comerciantes británicos y otros residentes en el Perú una invitación el 18 de junio de 1836 con el fin de formar una comisión que asegurase el proyecto. En dicha circular se lee:

"Pasado el tiempo que parezca conveniente para considerar este negocio bajo todos sus puntos de vista, se reunirá una junta pública, a fin de asegurar una franca discusión sobre los méritos respectivos de los diferentes planes que se propongan y saber de este modo más plena y satisfactoriamente la opinión general de las partes interesadas en establecer una comunicación directa entre la Gran Bretaña y la costa occidental de Sudamérica, sobre el plan que debe adoptarse para realizar este objeto.

"No limitándose únicamente a los súbditos británicos los beneficios que necesariamente han de resultar de la comunicación directa entre los diferentes puertos del Pacífico y Panamá y entre éste y la Jamaica, y de allí con Europa, este Consulado General recibirá con gratitud de los extranjeros, todos los informes o datos que le puedan suministrar sobre los puntos arriba indicados.

*Belford Hinton Wilson
Cónsul General*

A los comerciantes y demás súbditos británicos residentes en Lima y el Callao"¹².

A la invitación mencionada acudieron el 12 de agosto de 1836 los comerciantes y otros súbditos británicos de Lima y Callao. La asamblea se efectuó en el Consulado General de

S.M.B., presidida por el Cónsul Wilson. Allí se convino en la importancia del proyecto y nombróse una comisión "... encargada de examinar y dar un informe sobre la conveniencia y posibilidad de cualquier proyecto para el establecimiento de una comunicación periódica entre los diferentes puertos del Pacífico y Panamá, que se someta a su consideración... un proyecto para efectuarla, especificando al mismo tiempo el cálculo de los gastos, el modo de satisfacerlos y una razón aproximada del total de la correspondencia que pueda pasar por esa vía"¹³.

La comisión, presidida por el Cónsul y compuesta por los comerciantes Guillermo Dauff, Samuel Lang, Carlos L. Pflücker y Juan Thomas, después de un examen concienzudo —hoy se llamaría estudio de factibilidad— recomendó entusiasmada el proyecto de la "*Compañía de Navegación de Vapor en el Pacífico*" propuesto por Wheelwright. El documento está fechado en Lima el 5 de setiembre de 1836¹⁴.

Miembro honorario de la Comisión fue nombrado el comandante del buque de guerra de S.M.B. *Basilisk*, Gordon Gallie Macdonald¹⁵, quien al agradecer al Cónsul Wilson su nombramiento, le decía: "Sólo tengo que añadir que, habiendo examinado el informe de la comisión y los estados y datos adjuntos a él, no vacilo en asegurar que están de acuerdo con mis miras y suministran racionales esperanzas de buen éxito"¹⁶.

El 7 de setiembre en el Consulado General Británico en Lima volvíase a reunir la Junta Pública; se aprobó el informe, y se ordenó la publicación, en inglés y español, del informe y de los cuadros preparados¹⁷.

Anteriormente, Wheelwright, en junio de 1835, había reunido en Valparaíso a los comerciantes británicos y chilenos, junto con hombres de gobierno, entre ellos el propio Diego Portales, para exponer su plan. Habiendo obtenido el acuerdo de los congregados en la primera reunión, incluso la aquiescencia de Portales, logró que en breve plazo y por ley se le concediese el "... privilegio exclusivo por diez años para establecer la navegación por buques de vapor entre nuestros puertos abiertos al comercio de cabotaje y ríos, con las exenciones y privilegios concedidos o que en adelante se concedieren a las embarcaciones mercantes nacionales"¹⁸. Esta ley fue promulgada el 25 de agosto de 1835.

El 12 de setiembre de 1836 el Gobierno de los estados Nor y Sud peruanos, por orden suprema, le concedía privilegio similar al otorgado por el Gobierno de Chile¹⁹. Por Decreto Supremo de 6 de noviembre, el Gobierno de Bolivia extendió los mismos privilegios a Wheelwright²⁰.

LOS PRIMEROS BUQUES A VAPOR

Son interesantes los cálculos que se hacían para la duración de los viajes directos entre los distintos puertos de la costa. Véanse algunas de las estimaciones más significativas:

| | A LA VELA | | A VAPOR | |
|--------------------------------|-----------|-------|---------|-----------------|
| | DIAS | HORAS | DIAS | HORAS |
| <i>Del Callao a Valparaíso</i> | 22 | | 7 | 12 |
| <i>Del Callao a Iquique</i> | 18 | | 3 | 12 |
| <i>Del Callao a Arica</i> | 18 | | 3 | |
| <i>Del Callao a Islay</i> | 18 | | 2 | |
| <i>Del Callao a Huanchaco</i> | 4 | | 1 | 3 |
| <i>Del Callao a Paita</i> | 6 | | 2 | 5 |
| <i>Del Callao a Guayaquil</i> | 8 | | 3 | 2 |
| <i>De Valparaíso al Callao</i> | 11 | | 6 | 6 |
| <i>De Iquique al Callao</i> | 7 | | 3 | |
| <i>De Arica al Callao</i> | 6 | | 2 | 12 |
| <i>De Islay al Callao</i> | 4 | 12 | 1 | 18 |
| <i>De Huanchaco al Callao</i> | 7 | | 1 | 12 |
| <i>De Paita al Callao</i> | 15 | | 2 | 7 |
| <i>De Guayaquil al Callao</i> | 21 | | 3 | 4 ²¹ |

El lector podrá observar que cuando los buques de vela navegaban a favor de la corriente de Humboldt, por ejemplo de Valparaíso al Callao, y las circunstancias eran favorables, el viaje podía durar ocho días. En cambio, si se viajaba en contra de la corriente y de los vientos alisios, esto es, del Callao a Valparaíso, una navegación feliz requería por lo menos dieciocho días. El tiempo que estimaban los comerciantes ingleses como promedio era de veintidós días. El vapor acortaba las diferencias, pues el mismo viaje de Valparaíso al Callao se estimaba en seis días y seis horas, y el viaje de retorno a Valparaíso en siete días y medio. Bueno es recordar que el buque a vapor o motonave podía navegar en línea recta o casi recta entre dos puertos, lo que rara vez sucedía en un buque a la vela, que necesita dar las bordadas exigidas por los vientos.

Los costos de viaje solían ser distintos entre los mismos puertos según se fuese bajando la corriente o surcándola. En el Decreto Supremo de 27 de diciembre de 1826 figura una "Escala de Señalamiento de Puertos desde el Callao, ida y vuelta, con asignaciones de pagos", y así el costo del pasaje para un oficial entre el Callao y Valparaíso, según dicho Decreto, era de 94 pesos; pero el pasaje de Valparaíso al Callao sólo importaba 35 pesos²².

En el estudio de la comisión presidida por el Cónsul Wilson se registran los siguientes precios:

| | A LA VELA | A VAPOR |
|--------------------------------|-----------|--------------------|
| <i>Del Callao a Valparaiso</i> | 102 pesos | 68 pesos |
| <i>Del Callao a Iquique</i> | 85 " | 34 " |
| <i>Del Callao a Arica</i> | 85 " | 34 " |
| <i>Del Callao a Islay</i> | 85 " | 34 " |
| <i>Del Callao a Huanchaco</i> | 34 " | 17 " |
| <i>Del Callao a Paita</i> | 34 " | 17 " |
| <i>Del Callao a Guayaquil</i> | 51 " | 25 " |
| <i>De Valparaiso al Callao</i> | 68 " | 42 " |
| <i>De Iquique al Callao</i> | 51 " | 34 " |
| <i>De Arica al Callao</i> | 51 " | 34 " |
| <i>De Islay al Callao</i> | 22 " | 17 " |
| <i>De Huanchaco al Callao</i> | 42 " | 25 " |
| <i>De Paita al Callao</i> | 85 " | 42 " |
| <i>De Guayaquil al Callao</i> | 102 " | 85 " ²³ |

Como puede apreciarse, los más importantes clientes posibles, tanto pasajeros como para carga, de la costa occidental del Pacífico, los comerciantes británicos, acogieron con entusiasmo la idea de establecer la navegación a vapor en el Pacífico. Recibió idéntica acogida de los gobiernos del Perú, Bolivia y Chile. Los cuadros preparados por los comerciantes británicos eran minuciosos y calculaban gastos, consumo de carbón, etc. Dan entre otros datos el número de piezas de correspondencia que se suponía debían ser transportadas por dichos buques, y de allí resulta que el movimiento que estimaban para los ingleses era de 72 mil piezas contra 30 mil para sudamericanos o de otro origen²⁴.

Otro factor importante era el cumplimiento de los itinerarios. Los buques a vapor no dependían regularmente de los vientos; y como apunta el Comandante de la Marina Mercante G. G. Macdonald, quien compara la navegación en nuestras costas con la del Atlántico: "...que lla considero en favor de estos mares, por su naturaleza verdaderamente pacífica, de modo que su navegación no puede ocasionar una hora de retardo en todo el curso del año"²⁵.

LA PACIFIC STEAM NAVIGATION C°

Premunido de tan auspiciosos informes y de la seguridad que le daban los privilegios otorgados por los gobiernos, Wheelwright había logrado las bases para promover la fundación de su ansiada compañía. Viajó a los Estados Unidos, su país natal, a fin de obtener los capitales para la empresa. No tuvo suerte. Se trasladó a Liverpool, donde después de muchas vicisitudes logró fundar la Pacific Steam Navigation Co., el 6 de setiem-



Carta de navegación otorgada por la Reina Victoria a favor de la Pacific Steam Navigation C^o,
17 de febrero de 1840.
Tomada de: Arthur C. Wardle, *El vapor conquista el Pacífico. Anales de hazañas marítimas, 1840-1940*. Valparaíso, Imprenta y Litografía Universo S. A., 1940.

bre de 1838. La sociedad tenía un capital autorizado de £ 250,000, distribuido en cinco mil acciones de £ 50 cada una, de las cuales 1,000 se reservaban para ser colocadas en Sudamérica.

"Un año después, en julio de 1839, la Pacific Steam Navigation Co., sólo había logrado reunir £ 5,000 y el tiempo apremiaba, ya que el plazo para establecer la navegación a vapor regía sólo por dos años renovables por un máximo de dos años más, es decir, ya se había vencido el primer plazo. Wheelwright había obtenido la renovación por dos años más, pero se estaba corriendo el peligro de que este segundo período de gracia también se venciera sin que la Compañía hubiera siquiera conseguido fletar un barco a vapor.

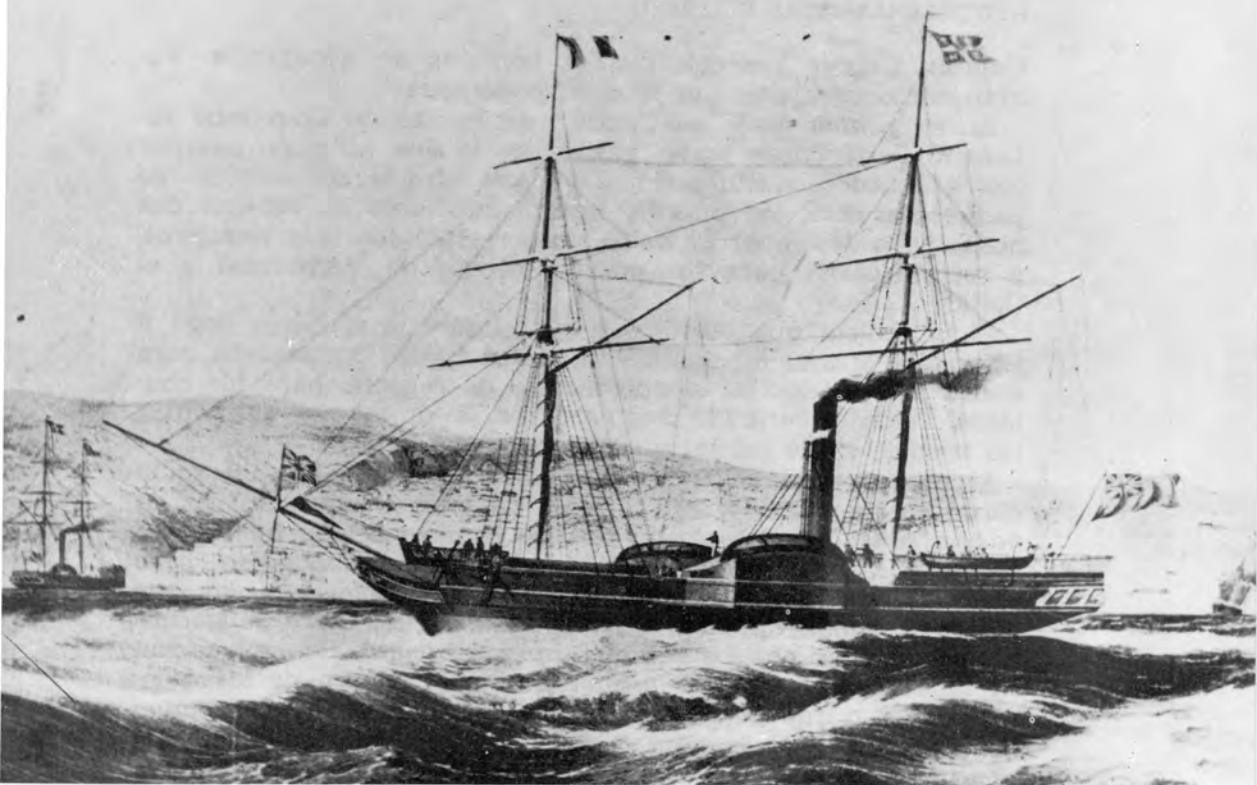
"Eventualmente, el 10 de octubre de 1839, Wheelwright obtuvo del Directorio de la Compañía que firmara un contrato con los armadores de Londres, Curling, Young & Co., para la construcción de dos cascos de madera de 700 toneladas cada uno, a un costo de £ 17.5.0 la tonelada, estipulando que ambos deberían ser clasificados A-1 por Lloyd's por un período de 12 años y que serían lanzados a los doce meses de firmarse el contrato.

"Los dos cascos fueron botados al agua el 18 y 21 de abril de 1840, bautizados con los nombres de Perú y Chile, respectivamente. El Chile zarpó de Falmouth con destino a Sudamérica el 27 de junio del mismo año y el Perú le siguió el 4 de julio. Ambos barcos, después de hacer escala en Río de Janeiro y Port Famine, en la región de los canales, llegaron a Valparaíso el 15 de octubre de 1840, apenas dos días después de haber vencido el período de gracia de dos años que había concedido el Gobierno chileno. Sin embargo, este período fue renovado inmediatamente y el privilegio de diez años se dio por iniciado"²⁶.

Ambos buques eran gemelos. Una descripción de la época explica: "... sus máquinas que son del poder de 50 caballos cada una, son de la admirable construcción y manufactura de los bien conocidos maquinistas Miller y Rabenhill"²⁷. Venían con botes salvavidas de último modelo, se impulsaban por dos ruedas de paletas, cada una con su propia máquina, y traían aparatos contra incendios.

LA LLEGADA DEL VAPOR PERU AL CALLAO

El 3 de noviembre hacía su entrada en el Callao el vapor *Perú*, después de ocho días de navegación de Valparaíso, su



El Perú, primer vapor de la Pacific Steam Navigation, que llegó al Callao el 4 de noviembre de 1840.
Tomado de: Arthur C. Wardle, *El vapor conquista el Pacífico. Anales de hazañas marítimas, 1840-1940*. Valparaíso, Imprenta y Litografía Universo S.A., 1940.

Capitán George Peacock, con 41 hombres de tripulación. Venían como pasajeros tan sólo ocho personas²⁸.

En su primer viaje, el Capitán de Puerto de Coquimbo estuvo al *Perú* veinte horas, razón por la que no pudo cumplir con exactitud su itinerario. El buque ofrecía un servicio de paquebote para los puertos intermedios, sólo se detenía dos horas para desembarcar valija de correspondencia y pasajeros, y recibir carga para los puertos finales de Valparaíso y el Callao.

El periodista que visitó el *Perú* relata que el barco llegó a Chorrillos el 3 al mediodía y siguió al Callao lentamente para entrar allí a las 3.30, siendo motivo de regocijo para los chalacos. Tenía el *Perú* 180 pies de quilla, 30 de manga, sin contar las ruedas, 15 de puntal y calaba 12 pies²⁹.

El mismo escritor explica que el buque tenía *... un salón de 65 pies de largo y cerca de 28 de ancho, adornado con la misma sencillez y elegancia que los camarotes que tiene a los costados... Todo está bien calculado para la comodidad, para el verdadero confort inglés, que comparándolas con las que ofrece el buque de vela mejor atendido, cualquiera se decidiría para viajar por los vapores aunque hicieran la navegación en igual tiempo que los primeros; sólo el ahorro de las incomodidades a que han estado sujetos los pasajeros en la navegación común es un gran bien. Veinte y tantos días son necesarios para llegar a Valparaíso sin contar con las calmas u otros incidentes que pueden alargar indefinidamente el viaje; un buque que muchas veces no es el recinto más aseado, sin sociedad y unido todo esto a la monotonía de la perspectiva y a una mesa no siempre bien servida, hacen tedioso un viaje, que de hoy en adelante se hará en ocho o diez días, visitando puertos, con víveres frescos y en hermosísimos buques como nuestros vapores. ¿Quién no viajará no ya sólo por necesidad sino por diversión y placer?*³⁰.

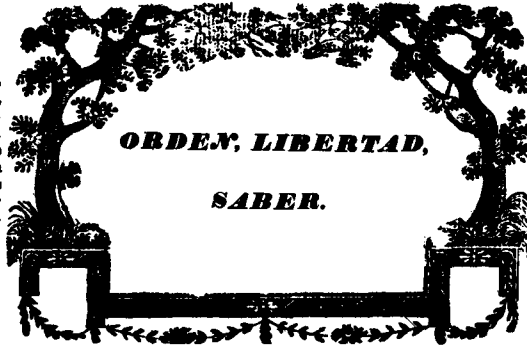
El cronista expresa su admiración por el vapor y su gratitud al señor don Guillermo Wheelwright, *... su principal creador y promovedor, nos parece muy justo que los accionistas de Sudamérica insinúen a los de Londres que el primero de los vapores que nuevamente destinen a esta empresa, lleve su nombre, siendo éste un testimonio de que apreciamos el mérito de los que contribuyen a nuestro bien*³¹.

Tan importante acontecimiento no podía ser ignorado por el Presidente Gamarra, quien manifestó su disposición para visitar el *Perú*. Los agentes de la compañía propietaria invitaron al Presidente, *... a los ministros del despacho, Presidente*

Este periódico se publica todos los días excepto los festivos en la IMPRENTA DEL COMERCIO calle de San Pedro Numero 63, se le entrega á los Señores Suscriptores en sus habitaciones. Se despacha en esta Capital en la tienda del Señor Dorado calle de Judios, y en la Botica Inglesa calle de la Merced. En ambas partes se reciben las suscripciones. Se remite al interior al lugar que indicaren los SS. Suscriptores y se paga adelantado el

Precio.

Suscripción al mes... 2 pesos.
 Números sueltos... 1 real.



Los avisos que deban salir en este Diario, se remitan á la Imprenta antes de las nueve de la mañana del día mismo de su publicación, abonando adelantado por cada uno de ellos dos REALES por inserción.

Los avisos que pasen de doce líneas así como los comunicados sobre materias particulares, pagarán por separado según convenio con el encargado de la imprenta. Las comunicaciones sobre asuntos públicos se insertarán gratis y deberán venir francas de porte y rotuladas á los EDITORES DEL COMERCIO.

EL COMERCIO.

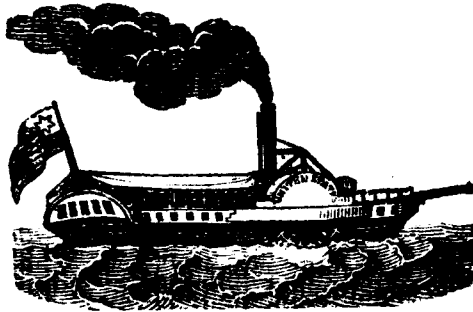
DIARIO COMERCIAL, POLITICO Y LITERARIO.

Tomo 2.º)

Lima, Jueves 5 de Noviembre de 1840.

(Numero 441.

AVISOS.



BUQUES DE VAPOR.

Para Valparayso, tocando en Pisco, Islay, Cobija, Copiapo, Huasco y Coquimbo.

El muy hermoso y velero paquete:

PERU,

DEL porte de 700 toneladas, su capitán Jorge Peacock, saldrá para aquel destino el Domingo 15 del corriente, á las 5 de la tarde. Admite carga solo para Valparaiso, y pasajeros para los puntos arriba indicados, para lo que tiene comodidades de primer orden. Se advierte á los pasajeros que sus equipages váyan marcados con sus respectivos nombres y lugar de su destino. El que quiera tratar puede verse con—

TEMPLEMAN Y BERGMANN.

Calle de Valladolid.

v9. p1.

del Consejo, los [miembros] del Cuerpo Diplomático, comandantes de las estaciones extranjeras, Prior y Cónsules del Consulado y a muchas otras autoridades y personas de distinción, para que acompañen al Jefe de la República.

"A las doce y media del día [sábado] 7 de noviembre se embarcó S.E. y toda la comitiva en medio de salvas que hacia la plaza del Callao y los dos cañones del vapor. Recibidos con la música de a bordo, pasearon las cámaras, y examinaron la maquinaria, quedando sumamente complacidos con el majestuoso aparato de ésta, y las comodidades de aquellas, tan bien consultadas y dispuestas para la conducción de los pasajeros. Mayor fue el agrado cuando el buque se puso en movimiento por la maquinaria, en medio de salvas de artillería que a ese momento principiaron a hacer los buques extranjeros de guerra. Gran concurrencia llenaba en aquel momento el muelle, balcones, azoteas y aun las murallas de la plaza de tierra, desde donde admiraban la facilidad, desenvoltura y presteza con que el vapor, a razón de 9 y media millas por hora, se fue voltejando hasta el cabezo de la isla de San Lorenzo; mientras tanto se servía un lucido banquete en el salón principal al que se sentaron 102 caballeros. Como gracias a la civilización del tiempo, las mesas no están hoy ceñidas a sólo satisfacer los goces del paladar, sino que se mezcla a éstos el agradable placer de expresar y oír expresar los sentimientos de la reunión, hubo brindis y brindis al uso moderno, a la inglesa, es decir, discursos largos, llenos de ideas, de pensamientos; porque éste es el único modo de generalizar los sentimientos de que cada uno está poseído en la ocasión"³².

En su brindis, Wheelwright después de agradecer la presencia del Presidente Gamarra dijo: "Seis años hace que plenamente convencido de que en todo el globo no hay una parte que convide más a la navegación por vapor que las costas del Pacífico, por lo manso de sus mares, ni una parte donde sea más necesaria porque lo fragoso y vasto de los terrenos hace difíciles las comunicaciones por tierra"³³.

Pronunciaron brindis el Presidente, el Sr. Bergmann, el Comandante Claxton, los Ministros Ferreyros, Ramón Castilla, y Charún, los señores D'Aponte, Sealy, Garrido y Prevost, los señores Távora, Calmet, Torrico, Iguain y Elías, el Capitán Peacock y otros más. El almuerzo duró hasta las cuatro y media de la tarde, hora en que se brindó por la Reina Victoria de Inglaterra³⁴.

El domingo 8 de noviembre, continúa el cronista de *El Comercio*, fue día en que "...el movimiento y agitación de la ciudad ofrecía el aspecto de uno de aquellos días de fiesta ci-

vica en que se toma mucho interés. A caballo y en carruaje, toda persona que pudo marchó al Callao, los ómnibus, coches de alquiler y hasta los ya casi jubilados balancines fueron tomados, y a las nueve de la mañana no se encontraba un asiento que poder comprar; el Perú estuvo constantemente lleno de visitantes, sin que desde las once de la mañana hasta las cinco de la tarde a ninguna hora hubiese menos de 200 personas.

"El vapor se ha hecho el tema de la conversación general, no hay una clase que a su modo no exprese algo de las ventajas que nos traerá esta empresa; nosotros felicitamos por ella al país y a los accionistas por los beneficios que van a reportar de ella nuestras pacíficas costas, donde sobreponiéndose el vapor a corrientes y vientos constantes que reinan en ellas, será mas útil que en ninguna otra parte su navegación, ojalá se trabaje con tesón para hacer el ferrocarril hasta el Callao, entonces la capital del Perú, marchando de mejora en mejora, ocupará muy pronto el eminente puesto a que está destinada"³⁵.

El periódico oficial *El Peruano* relata también la visita del Presidente Gamarra. Anota que antes de visitar el Perú había inspeccionado la Aduana y demás establecimientos públicos del Callao; a bordo "... S.E. examinó con un espíritu nimio y escrupuloso todas y cada una de las partes de que se compone la máquina portentosa, que venciendo y dominando los elementos, presenta al hombre en toda su elevación y lo pone en la primera escala de la omnipotencia"³⁶.

Cuando en forma extraordinaria *El Peruano* informa de la llegada del Perú al Callao el 3 de noviembre, expresa la complacencia general, las esperanzas que se fundaban y asegura que "... el Gobierno interesado, más que nadie, en que la empresa de los vapores corresponda al objeto de la especulación y radique las previsiones juiciosas de la clase mercantil, se ha anticipado en sus congratulaciones. Ha dictado de antemano las providencias más ejecutivas para que se busque en todos los puntos litorales el carbón de piedra, que es tan necesario para los vapores, ha dado premios a los que lo han encontrado, y ha hecho, en fin, cuanto le era dable para proporcionar los elementos que los empresarios necesitaban del país. Hasta aquellas dificultades que podían provenir de nuestra legislación municipal contra la celeridad del viaje de los vapores, las ha allanado, posponiendo para esto las mismas seguridades del Fisco contra sus deudores... Lo que importa es que la hermosa perspectiva que ofrece esta empresa no se desmienta en sus primeros ensayos; que todos concurren a sostenerla po-

*niendo algo de su parte y queriendo hacer lo que, aunque no sea necesario, sea oportuno y conveniente. Multipliquense los viajes, acérquense los hombres de todas distancias y empiece la vida de movimiento, que hasta ahora no se ha tenido*³⁷.

*LOS PRIMEROS AÑOS
DE LA PACIFIC STEAM NAVIGATION C^o.*

Se anunció que el *Perú* saldría del Callao el domingo 15 de noviembre a las 5 de la tarde. Sólo se admitía carga para Valparaíso; pasajeros para todos los puertos de escala y el final, o sea Pisco, Islay, Cobija, Copiapó, Huasco y Coquimbo³⁸. Transportaría también correspondencia.

Durante los doce días de su permanencia en el puerto publicáronse avisos dando facilidades para visitar el buque. A este aspecto promocional el público respondió entusiasmado. Se publicó parte del reglamento de la Compañía, donde se exigía al personal la más estricta neutralidad, cumplir las leyes de los países; así como la exactitud en la salida de los buques³⁹.

El Comercio del 16 de noviembre relata la salida del *Perú*. "Ayer emprendió su primer viaje del Callao el vapor *Perú* a las cinco en punto de la tarde, en medio de hurras y vivas repetidas por más de cuatro mil espectadores que, desde el muelle del Callao y llal playa, contestaban a las señales de despedida de los pasajeros de su bordo. Jamás ha tenido nuestro puerto una concurrencia parecida; después de las seis todo el camino [del Callao] hasta la portada era una de las calles más frecuentadas, tanta era la gente a pie, en caballo y en carruaje que volvía del Callao... Muy pocas de las acciones de la Compañía destinadas a venderse en esta capital, quedan por tomarse. No ha habido un solo día que el *Perú* no haya estado lleno de visitas y el Gobierno ha prestado a esta empresa cuanta protección ha estado de su parte, teniendo que sobreponerse a costumbres arraigadas, como la de hacer correr un expediente con doce informes de distintas oficinas al que tenía que viajar, cuya providencia parecía calculada, más para que se despidiera o pidiera órdenes de los empleados el que pensaba en moverse, que para detener a ningún deudor al Estado o arraigado judicialmente, pues éste podía eludir los trámites con mucha facilidad... Tenemos fundamento para esperar que el porte de la correspondencia será arreglado bajo de bases sumamente liberales..."⁴⁰.

En el Callao se embarcaron cerca de 90 pasajeros⁴¹; esto equivale a decir que la salida del *Perú* fue todo un éxito, tanto por el número de pasajeros a bordo, cuanto por la precisión en la

salida, anunciada con varios días de anticipación. El buque salió a la hora señalada, "... las cinco en punto de la tarde". Puntualidad casi imposible si se hubiese tratado de un buque de vela, sujeto a esperar viento propicio para partir.

Poco más de un año de haberse iniciado el servicio, el Capitán George Peacock escribía en carta personal al director del *National Magazine* de Londres: "... le agradecerá saber que la Compañía está floreciente. El último viaje del Chile, o más bien el primer viaje debía decir, recibimos casi dieciocho mil dólares en un mes, que debía dejar una ganancia líquida de dos mil libras esterlinas, y creo que haremos mejor todavía, pero necesitamos más vapores y más grandes; es una de las especulaciones más seguras que se haya propuesto y a pesar de que tuvimos mil dificultades la cosa se ve mejor y la gente tiene la mayor confianza en el vapor... Desde que el Perú salió de Inglaterra ha navegado más de 50,000 millas y ganado en catorce meses, incluyendo el viaje acá, en total ciento veinte mil dólares; un excelente comienzo..."⁴².

El interés del Gobierno peruano en el éxito de la línea de buques a vapor se refleja en el hecho de que, antes de la llegada del Perú al Callao, el 14 de octubre, el Ministro de Hacienda, General Ramón Castilla, comunicó al Prior y Cónsules del Tribunal del Consulado, que ese Tribunal, por orden del Presidente Gamarra, debía suscribir 20 acciones de la Compañía de "... los fondos de arbitrios que administra"⁴³.

No obstante los favorables auspicios, la Compañía hallábase en serias dificultades por falta de un adecuado capital de trabajo para organizar distintos aspectos, especialmente el referente al carbón, combustible imprescindible en los buques.

"La Compañía se encontraba en 1841 en una difícil situación financiera. El pasivo ascendía a más de £ 50,000 y sólo se habían colocado dos mil trescientas acciones con un ingreso de £ 115,000, menos de la mitad del capital autorizado [de 250,000 libras]. Para contrarrestar estas dificultades, la Pacific Steam Navigation Co. contrató empréstitos con las firmas Overend Gurney & Co. y The Royal Exchange Assurance Co. por sumas de £ 10,000 y 20,000, respectivamente.

"La difícil situación de la compañía no mejoró. En la junta de accionistas del año 1843, se informó que la P.S. N. Co. adeudaba la suma de £ 111,630 y que la explotación de las naves, a pesar del éxito inicial, acusaba una pérdida neta de £ 13,695. La Junta estimó que a pesar de los elevados gastos fijos y de explotación, la etapa crítica ya se había pasado y aprobó una nueva emisión de capital

para financiar la construcción de una tercera nave. Una de las consecuencias importantes de esta reunión fue el despido de Wheelwright, de su puesto en la compañía y el cambio total del Directorio. Se comprobó que gran parte de las dificultades financieras se debían a la falta de previsión en el suministro de combustible y a la mala organización administrativa y contable de los asuntos de la compañía en la costa del Pacífico. Wheelwright tuvo una violenta correspondencia con el Directorio y fue separado de su cargo el 7 de octubre de 1843. Sin embargo, la siguiente reunión de accionistas, celebrada el 15 de enero de 1845 terminó con la renuncia de todo el Directorio y su reemplazo por un nuevo cuerpo ejecutivo que repuso a Wheelwright en sus funciones”⁴⁴.

Según Rosendo Melo, “. . . La Compañía desarrolló muy poco en sus cinco primeros años de actividad; no se estimaba el valor del tiempo, el comercio se rehacía muy lentamente, los recursos en los puertos eran escasos y los dos vapores tenían su centro muy distante, siendo infinitamente menos traficados que años después. Es indudable que ella hubiera agotado sus recursos económicos, antes de afianzar la regularidad y ampliación de sus operaciones; pero en 1846 obtuvo del gobierno inglés un subsidio de 175,000 duros anuales [(£ 20,000)] con cargo al servicio postal y a título semejante le asignaron el Perú 14,400 pesos, Chile 66,800, Bolivia 5,000 y 4,200 Colombia.

“Establecida para entonces la exportación de guano que traía a estas costas numerosos veleros trasatlánticos, éstos en gran parte venían con lastre de carbón, los montes del litoral fueron sujetándose a cultivo, y pronto pudo esta empresa normalizar su acción y ampliarla holgadamente”⁴⁵.

En 1847 la situación de la compañía era satisfactoria y dos nuevos barcos, de cascos de hierro, fueron adquiridos y bautizados con los nombres de *Ecuador*, de 350 toneladas, y *Nueva Granada*, de 650 toneladas⁴⁶.

“En 1852 aumentó su flota con cuatro vapores de 1,100 toneladas y 450 caballos de fuerza: Lima, Santiago, Quito y Bogotá; y con este refuerzo se llevaron los viajes hasta Panamá . . .”⁴⁷.

En el curso de pocos años la Pacific Steam Navigation Co. llegó a ser una de las compañías de navegación más grandes y poderosas del mundo⁴⁸. El vapor permitió usar el estrecho de Magallanes y evitar la dura y peligrosa travesía por el Cabo de Hornos. En 1868 establecióse definitivamente el servicio regular de navegación directa a vapor entre la costa del Pacífico y Gran Bretaña⁴⁹.

NOTAS AL CAPITULO

1. FLETCHER, R. A. ... *Warships and their History*.— Londres, Casell and Company, Ltd., 1911, pp. 88-89.
2. *Ibidem*, p. 88.
3. VELIZ, Claudio... *Historia de la Marina Mercante de Chile*.— Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, p. 68.
4. Véase la ilustración frente a la pág. 86 del citado libro de R. A. FLETCHER, en la que se reproduce un grabado de época en posesión del Conde de Dundonald.
5. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— T. I, p. 113.
6. *Ibidem*, pp. 113-114.
7. *Ibidem*, p. 114.
8. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, 1968.— T. II, p. 333.
9. ZEROLO, Elías, TORO Y GOMEZ, Miguel de, ISAZA, Emiliano y otros... *Diccionario Enciclopédico de la Lengua Castellana*.— Paris, Garnier Hermanos, Libreros-Editores, 1895.— T. II, p. 467, col. 4a., artículo Paquebote.
10. En el diario *El Comercio*, Lima, 5 de noviembre de 1840.— T. II, N° 441, p. 4, col. 2a.
11. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, T. II, p. 333.
12. Ver "Nota. Lima, junio 18 de 1836", en: Anónimo, *Documentos relativos a la proyectada Compañía de Navegación por el Vapor en el Pacífico*.— Lima, Imprenta de José M. Masías, 1836. Aunque no hay paginación, el texto a que hacemos referencia va en la primera página, ya que no habiendo portada, ésta la describimos de la tapa. De este folleto circuló una edición en inglés con el título de *Documents relating to Steam Navigation in the Pacific*.— Lima, Printed by Joseph Masías, 1836.
13. "Apunte de los acuerdos de los comerciantes y demás súbditos británicos residentes en Lima y el Callao, en una Junta Pública celebrada en Lima en el Consulado General de S.M. el 12 de Agosto de 1836", en: *Ibidem*, p. 2.
14. "Informe de la Comisión nombrada en una Junta Pública de los comerciantes y demás súbditos Británicos residentes en Lima y el Callao, para examinar la conveniencia y posibilidad de establecer una comunicación periódica entre la Gran Bretaña y la costa occidental de Sud América, por la vía de Panamá", en: *Ibidem*, pp. 3-5.
15. O'BYRNE, William R. ... *A Naval Biographical Dictionary*... , p. 693.
16. *Documentos relativos a la proyectada Compañía de Navegación por el Vapor en el Pacífico*, ya citada, p. 6.
17. *Ibidem*, p. 7.
18. *Ibidem*, p. 8.
19. *Ibidem*, p. 9.
20. *Ibidem*, p. 10.
21. Véase: "Estado B. Plan que manifiesta las distancias en millas náuticas entre los varios Puertos del Pacífico; el tiempo que se ocupa ahora, y el que se necesitará por los Barcos de Vapor, para comunicar entre uno y otro; los precios presentes, y los proyectados para los pasajes", en: *Ibidem*.
22. Decreto Supremo de 27 de diciembre de 1826, en: *Registro Oficial de la República Peruana*.— Lima, 31 de diciembre de 1826, Libro I, N° 23, pp. 10-14.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

23. Ver el "Estado B" que se menciona en la nota 21.
24. "Estado N° 1. Razon aproximada del número de Cartas que se conjetura podrán conducirse anualmente de varios puertos del Pacifico a la Gran Bretaña por la via de Panamá, con especificación del monto del porte que puede cobrarse por la proyectada Compañía de la Navegación por Vapor en el Pacifico" y "Estado N° 2", en: *Documentos relativos a la proyectada Compañía de Navegación por el Vapor en el Pacifico*, ya citada.
25. Carta de G. G. Macdonald al Cónsul General de S.M.B. Sr. Belford Hinton Wilson. A bordo del *Basilisk*, en el Callao, 1836, en: *Ibidem*.
26. VELIZ, Claudio... *Op. cit.*, p. 71.
27. Anónimo... "Vapor Perú", en *El Comercio*, Lima, 14 de octubre de 1840.— T. II, N° 422, p. 3, col. 3a.
28. "Noticias Maritimas. Puerto del Callao, Entradas", en: *El Comercio*, Lima, 4 de noviembre de 1840.— T. II, N° 440, p. 2, col. 1a.
29. Noticias tomadas de Arthur C. WARDLE, *El Vapor conquista el Pacifico. Anales de las hazañas maritimas. 1840-1940*.— Valparaíso, Imprenta y Litografía Universo, 1940; y de "Vapor Perú", en: *El Comercio*, Lima, 14 de octubre de 1840.— T. II, N° 422, p. 3, col. 3a.; "Del Mercurio", en: *El Comercio*, Lima, 4 de noviembre de 1840.— T. II, N° 440, p. 3, col. 2a.; y "Vapor Perú", en: *El Comercio*, Lima, 5 de noviembre de 1840.— T. II, N° 441, p. 3, cols. 2a-3a.
30. "Vapor Perú", en: *El Comercio*, Lima, 5 de noviembre de 1840.— T. II, N° 441, p. 3, col. 3a.
31. *Ibidem*.
32. "Visita de S.E. el Presidente al Vapor Perú", en: *El Comercio*, Lima, 9 de noviembre de 1840.— T. II, N° 444, p. 3, col. 2a.
33. *Ibidem*.
34. *Ibidem*, cols. 2a-3a.
35. *Ibidem*, col. 3a.
36. "Vapor", en: *El Peruano*, Lima, 7 de noviembre de 1840.— T. IV, N° 38, p. 4, col. 3a.
37. "Vapores", en: *El Peruano*, Lima, 4 de noviembre de 1840.— T. IV, N° 37, p. 4, col. 3a.
38. Véase el aviso "Buques de Vapor", en *El Comercio*, Lima, 5 de noviembre de 1840.— T. II, N° 441, p. 4, col. 2a.
39. Véase el aviso "Buques de Vapor", en: *El Comercio*, Lima, 10 de noviembre de 1840.— T. II, N° 445, p. 1, cols. 1a-2a.
40. "Lima", en: *El Comercio*, Lima, 16 de noviembre de 1840.— T. II, N° 450, p. 3, col. 3a.
41. Véase "Noticias Maritimas. . . Salidas . . . Idem Idem Perú", en: *El Comercio*, Lima, 16 de noviembre de 1840.— T. II, N° 450, p. 2 col. 1a.
42. WARDLE, Arthur C. . . . *Op. cit.*, pp. 60-62.
43. "Ministerio de Hacienda", en: *El Peruano*, Lima, 17 de octubre de 1840.— T. IV, N° 32, p. 3, col. 2a.
44. VELIZ, Claudio.. *Op. cit.*, pp. 72-73.
45. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— Lima, 1907.— T. I, p. 115.
46. VELIZ, Claudio... *Op. cit.*, p. 73.
47. MELO, Rosendo... *Ob. cit.*, T. I, p. 115.
48. Véase Arthur C. WARDLE, *op. cit.*
49. VELIZ, Claudio... *Op. cit.*, pp. 74-75.

Capítulo XXIX

SEGUNDA PRESIDENCIA DE GAMARRA Y CONFLICTO CON BOLIVIA

LA REBELION DE VIVANCO DE 1841

El año 1841 se inicia bajo el signo de la lucha civil. El 23 de diciembre de 1840 se había sublevado contra el gobierno del Presidente Agustín Gamarra el Coronel Manuel Suárez en Ayacucho. El 1º de enero se proclamó Jefe Supremo en Arequipa el Coronel Manuel Ignacio de Vivanco habiéndose rebelado en el Cuzco, el día anterior, 31 de diciembre de 1840, su adicto el Coronel Valentín Boza¹. El 3 lo hizo en Puno el Coronel Juan Francisco Balta; y también se pliega a Vivanco la provincia (hoy departamento) de Moquegua. En el Sur del Perú sólo las provincias de Tacna y Tarapacá (del entonces departamento de Moquegua) gracias a los esfuerzos del Prefecto, Coronel Manuel de Mendiburu, mantuviéronse leales al gobierno de Gamarra. Si bien en la misma Tacna el orden fue perturbado por unos días, la situación pudo ser controlada por Mendiburu².

El 11 de enero llegó a Lima la noticia de los pronunciamientos³ y el Presidente Gamarra, entre las primeras medidas que tomó para contener la rebelión, decretó ese mismo día que los puertos y desembarcaderos "...entre Caballas e Iquique y costa de Tarapacá hasta la punta de Carapacho...", quedaran cerrados hasta que se hubiese restablecido el orden legal⁴. Digamos de paso que hubo error en los dos nombres geográficos que marcaban los confines de la costa cerrada al comercio, pues no se encuentra *Caballas*⁵, y sí *Caballa*, en el viejo Dic-

cionario Geográfico-Histórico de Antonio de Alcedo⁶; el nombre le fue cambiado en el siglo XIX por el de *Puerto Caballos*⁷, en la costa de la actual provincia de Nazca⁸. El topónimo *Carapacho*, Alcedo lo registra como *Carapucho* y los repositorios geográficos del siglo XIX lo nombran *Caramucho*; antiguos y modernos lo sitúan al Sur de Iquique⁹.

Pocos días después, el 18 de enero de 1841, el Presidente decretó que "...*El bergantín Félix y la goleta Porcia que se han armado en guerra, nombrarán, el primero Bergantín Constitución y la segunda Goleta Libertad*"¹⁰. El Capitán de Navío José Boterín, Comandante General de Marina¹¹, sólo contaba con la barca de guerra *Limeña*, que había estado en desarme¹².

Las necesidades de la guerra civil y del conflicto internacional con Bolivia hicieron necesarias las adquisiciones indicadas y otra más. A fines de 1841 nuestra Escuadra se reducía a lo siguiente:

"Corbeta Yungay de 22 cañones, al mando del Capitán de Corbeta D. José de la Haza.

"Barca Limeña de 16 cañones, comandante el Teniente 1º Diego de la Haza.

"Bergantín Constitución, de 16 cañones, comandante Capitán de Navío D. Juan de Iladoy.

*"Goleta Libertad de un cañón de coliza y 2 carronadas, comandante el Teniente 1º Francisco Román"*¹³.

Ante las noticias del levantamiento de Vivanco, que en unos días se extendió por el Sur del Perú, el gobierno de Gamarra tuvo que dictar providencias para debelarlo y con este propósito envió una columna por tierra al Cuzco bajo el mando del General Ramón Castilla. Otra columna menos poderosa salió del Callao comandada por el General Antonio Gutiérrez de La Fuente; embarcóse en la fragata de transporte *Amalia* y en el bergantín armado de guerra *Constitución* (ex *Félix*), a cuyo bordo iba el General La Fuente. Este arribó al puerto de Islay el 13 de febrero de 1841¹⁴. La goleta armada en guerra *Libertad*, que salió junto con los buques de La Fuente, se dirigió a Arica, y dejó dicho puerto el 20 de febrero con rumbo a Islay¹⁵, a donde llegó el 23¹⁶. El 26 de febrero, a las 4 de la tarde, entró en el puerto de Islay la fragata *Amalia*, transportando el grueso de la pequeña columna de La Fuente¹⁷. Este salió el 28 para Quilca con la *Amalia* y el bergantín *Constitución*, donde llegó el mismo día, procediendo a desembarcar su fuerza, preparándola para hostilizar a las de Vivanco, y días después se internó hacia Sihuas, Chuquibamba, Aplao y Yanque, cumpliendo su misión de hostigamiento. Finalmente,

como consecuencia de la victoria de Castilla en Cuevillas, el 30 de marzo, pudo La Fuente adelantarse a aquél y entró en Arequipa el 7 de abril, asumiendo el mando militar de la ciudad del Misti. La Fuente tenía el nombramiento de Comandante General de los Departamentos de Arequipa y Moquegua¹⁸, subordinado al General Castilla, General en Jefe del Ejército de Operaciones¹⁹.

La rebelión de Vivanco, que se había iniciado bajo auspicios tan favorables para el joven caudillo limeño, no sólo se detuvo sino que decayó con la misma presteza con que había comenzado. Si en su origen había contado con las guarniciones de Ayacucho, Cuzco, Puno y Arequipa y parcialmente con la de Moquegua, a fines de ese mes ya no tenía ni Ayacucho, ni el Cuzco, ni Tacna; sólo quedaba con Arequipa y parcialmente con Puno, y la provincia de Moquegua, ya que la inactividad de Vivanco había permitido a los hombres del gobierno anular al Jefe Supremo. También afectó a éste la defección del General Juan Crisóstomo Torrico, quien, lejos de sumarse al esfuerzo de Vivanco, se quedó en Chile. A Torrico le temía Gamarra a tal extremo, que La Fuente, en las *"Instrucciones que deberán observar el comandante del Bergantín Constitución y el de igual clase de la Goleta Libertad en el tiempo de su estadía en este puerto"*, fechadas en Islay, el 27 de febrero, en la cláusula décima le ordena: *"Teniendo probabilidad de que el ex-General Torrico deba zarpar de Valparaíso para uno de estos puertos obrará en este caso arreglado en un todo a las instrucciones que se le pasó por separado"*²⁰, y en el pliego separado: *"Islay, Febrero 27, 1841. Reservada A los Comandantes del Bergantin de guerra nacional Constitución y Goleta Libertad. Llegado el caso que previene el artículo 10º de las instrucciones que con esta fecha se le pasan a U., procederá a capturar a cualquier individuo o individuos que vinieren en la compañía del ex-General Torrico, extrayéndolos por la fuerza de cualquier buque a cuyo bordo estén, transbordándolos al suyo, asegurando sus personas como lo crea conveniente y fusilando inmediatamente al expresado ex-General Torrico por exigirlo así la seguridad de la Goleta Libertad o Bergantin Constitución, al mismo tiempo que la seguridad pública. Dios guarde a U. [Antonio Gutiérrez de La Fuente]"*²¹.

Pero como la confusión era general, el temor a Torrico no sólo lo padecían los gamarristas sino el propio Vivanco, quien, a su vez, *"...ordenó en toda la costa del Sur que por ningún motivo se le admitiese, y que si se presentaba allí se le expeliese al momento"*²².

Debilitadas las fuerzas de Vivanco, Castilla había llegado al Cuzco el 13 de febrero de 1841 (el mismo día en que arribó La Fuente a Islay) de donde avanzó a Sicuani para unir sus tropas con las de San Román, quien el 17 de enero había ganado a favor del gobierno de Gamarra las tropas sublevadas por el Coronel Boza a favor de Vivanco, con la ayuda del Deán Pedro Pascual Bernales, tío político de Gamarra²³.

Así reforzado marchó Castilla a Arequipa, mientras los vivanquistas se retiraban hacia la misma ciudad, centro de operaciones y foco del entusiasta apoyo de los arequipeños. Castilla situó sus fuerzas en Cachamarca, lugar cercano, y esperó a que llegasen Gamarra y La Fuente con tropas y elementos de refuerzo; pero Vivanco no quiso aguardar y con el apoyo ciudadano sorprendió y batió a Castilla el 25 de marzo, obligándolo a retirarse hacia Puno.

“Vivanco dijo, en proclamas llenas de hinchazón, que la derrota de Castilla era completa y que iba de fuga hacia Puno; que había mandado que una parte del ejército lo persiguiese y que miraba la fuerza [de Castilla] como concluida. Y, en vez de ir él personalmente con todo su grueso, se baja a Arequipa, donde los aplausos y la celebridad no tuvieron límites. Encarga la persecución de Castilla al Coronel Ugarteche, argentino, con otros tres coroneles también efectivos, sin pensar, lo que es la obediencia entre iguales y rivales”²⁴. Días después, Castilla sorprende y deshace a Ugarteche en Cuevillas (6 de abril). Rápidamente contramarchó sobre Arequipa, cuando Vivanco estaba en Moquegua, de donde con la noticia del triunfo de Castilla, se retiró a Bolivia.

El 20 de marzo de 1841 el Presidente Gamarra se embarcó en la *Limeña* con destino a Arica²⁵. Con él navegaron: el bergantín toscano *Maria Teresa* conduciendo dos compañías de infantería; el bergantín español *Veloz* con el escuadrón Granaderos de la Guardia, una compañía de infantería y un piquete de artilleros; y la barca sarda *Invencible Peruana* llevando 223 infantes y 27 artilleros. La *Limeña* y el *Maria Teresa* llegaron a Arica el 7 y 5 de abril respectivamente; el *Veloz* y la *Invencible Peruana* el 12 y el 14 del mismo mes anclaban en dicha rada²⁶. Posiblemente unos días antes llegó a Arica el Teniente Coronel D. José Félix Iguain con ciento veinte hombres de infantería y caballería procedentes del Callao.

Una parte del numeroso Batallón Ayacucho que viajó en la fragata *Sirena*, después de una mala travesía y de haber tocado en Ilo, volvió a Islay para desembarcar esa tropa²⁷.

A su llegada a Arica el Presidente Gamarra recibió la grata sorpresa de que la rebelión había sido sofocada y de que Vi-

vanco fugaba a Bolivia. Para Mendiburu "...*Fue tal la medida y moderación del Presidente en Tacna que cuando una persona se ofreció a pasar la cordillera y cruzar el camino que llevara el Coronel Vivanco, con el fin de tomarlo, no le pareció bien al General [Gamarral esa tentativa y prohibió se hiciese. Nadie le oyó ni una palabra que ofendiera al Coronel Vivanco ni a otros que lo habían agraviado; sólo del General Torrico se quejó, dando muestras de un profundo resentimiento*"²⁸.

Una vez más quedó demostrada la importancia de la Marina de guerra en la emergencia bélica. El dominio del mar había ayudado al Presidente Gamarra, permitiéndole el transporte de las tropas de La Fuente, que pudo realizar operaciones para distraer al enemigo y crear un nuevo y simultáneo frente. Condujo al propio Presidente con refuerzos a Tacna. Esta ciudad pudo ser auxiliada con noticias y municiones que le fueron llevadas por la goleta de guerra *Libertad*, que se movía entre Islay y Arica, como puede verse en *El Mensajero de Tacna* en el registro de movimiento marítimo y por el testimonio del propio Prefecto de Moquegua, Coronel Mendiburu, que expresa: "...*el 6 de marzo, fondeó en Arica la goleta de guerra Libertad, con algunas municiones, pero sin llevar el armamento que tanto había yo pedido y de que tenía tan grande necesidad, ni tampoco tropa, a pesar de haber enviado a Lima, con el fin de solicitarla, al Coronel Layseca*"²⁹. Igualmente, gracias al transporte marítimo se había trasladado dinero desde Tacna para el pago de las tropas gobiernistas³⁰.

El Presidente Gamarra y su comitiva dejaron Arica el 30 de abril de 1841, embarcándose en la barca de guerra *Limeña* para Islay³¹. Pasó a Arequipa, donde el 28 de mayo dictó un Decreto de amnistía³², perdonando a los civiles, salvo a aquellos que hubieran acaudillado la rebelión. Estos debían salir del Perú en el término de seis días. Los jefes y oficiales del Ejército rebelados seguían sometidos a los tribunales respectivos. Un contemporáneo de los hechos, Modesto Basadre, dice que Gamarra, en Arequipa, "...*trató de apaciguar los ánimos y adquirir voluntades*"³³.

LA CAMPAÑA DE BOLIVIA

El Presidente regresó a Lima el 18 de junio³⁴, y mientras se preparaba a reasumir el mando supremo (28 de junio)³⁵, recibió de Bolivia noticias del levantamiento del Coronel Sebastián Agreda, que proclamó al Gran Mariscal Santa Cruz.

Como éste, en el Ecuador, había tenido noticias abultadas de la derrota de los gamarristas en Cachamarca, ordenó al Coronel Manuel Angulo, tacneño y partidario suyo, que ingresara al Perú por el Norte³⁶. Angulo desembarcó en Talara el 7 de mayo, y tomó posesión de Piura; pero el Gobierno de Lima, a pesar de sus apuros, mandó una pequeña división a Paita, la que derrotó por completo a Angulo, recapturando Piura el 28 de mayo. Angulo fue fusilado el 2 de junio³⁷.

Al mismo tiempo Santa Cruz ordenó a los Coroneles Sebastián Agreda y Gregorio Goitia, bolivianos, levantarse contra el General Velasco en Bolivia, asegurándoles que a fines de junio estaría con ellos³⁸. La orden se cumplió y el "... 10, 12 y el 15 de junio estallan sucesivamente tres conatos revolucionarios en Cochabamba, Sucre y la Paz"³⁹. Se proclamó el nombre de Santa Cruz como Presidente y asumieron el mando interinamente el Coronel Agreda (10 de junio) y el Vicepresidente de Santa Cruz Dr. Mariano Enrique Calvo (9 de julio)⁴⁰, respectivamente.

El Consejo de Estado de la República Peruana declaró la patria en peligro (6 de julio de 1841) y en tal virtud, otorgó al Presidente Gamarra facultades para hacer la guerra a Santa Cruz, aumentar las fuerzas de mar y tierra, levantar empréstitos, hacer alianzas, mandar el Ejército y la Armada fuera del territorio de la República si fuere necesario, juzgar como traidores por Consejo de Guerra a quienes conspirasen en favor de Santa Cruz, extrañar a los sospechosos y limitar la libertad de imprenta⁴¹.

Delegó el mando Gamarra en el Presidente del Consejo de Estado, don Manuel Menéndez (13 de julio de 1841)⁴² y al día siguiente se embarcó en el Callao hacia Islay, "... remitiendo por tierra y por mar todos los recursos de armas, pertrechos, etc., que se necesitaban para abrir la campaña proyectada sobre Bolivia"⁴³.

El General José Ballivián, distinguido militar y político boliviano asilado en Tacna, entró en negociaciones con el Presidente Gamarra, y logró su protección para volver a Bolivia y proclamarse Presidente. "Se dijo entonces [—escribe el analista boliviano Manuel Sánchez de Velasco, contemporáneo de los acontecimientos—], que el General Gamarra habia combinado con el General Ballivián, en Arequipa todos los planes que le facilitasen [a Ballivián], su ingreso a Bolivia, a trueque de las ventajas que aquél se proponia [obtener] en la posesión del departamento de La Paz, declarándolo territorio peruano, y en la destrucción del puerto de Cobija por la Aduana común de Arica..."⁴⁴.

Las tropas peruanas empezaron a concentrarse en el departamento de Puno en el mes de agosto. Mientras tanto, el hábil Prefecto de Moquegua, Manuel de Mendiburu, ya desde el 3 de marzo había indicado por carta al Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores la necesidad de tomar medidas para evitar que Santa Cruz regresase a Bolivia; pedía no sólo tropas en su departamento sino un buque de guerra en Arica. Consciente del apoyo británico a Santa Cruz, indicaba la necesidad de prever la protección que los buques ingleses se suponía darían a Santa Cruz.

El 21 de julio de 1841 por decreto prefectural ordenó impedir por la fuerza el desembarco del Mariscal Santa Cruz, en cumplimiento de la ley de 21 de setiembre de 1839, que facultaba a tomar a Santa Cruz vivo o muerto en territorio peruano⁴⁵.

LA OCUPACION DEL PUERTO DE COBIJA

No obstante, Mendiburu creía que se requerían medidas radicales. En sus *Memorias* dice:

"La idea inseparable de mí era la ocupación militar de Cobija; y, cuando yo lamentaba la poca actividad del Gobierno y mi falta de medios para realizar aquella, apareció en Arica la barca de guerra Limeña⁴⁶ y recibí del Ministerio de Guerra orden para conservarla en dicho puerto a disposición del General en Jefe; para enviar a Puno los pertrechos y un piquete de artilleros que había llevado a su bordo; y para poner en obra el plan que voy a referir: Que el Mayor graduado don Juan Buendía pasase, con 200 milicianos de Tarapacá, a situarse entre los pueblos de Atacama y Calama, con el intento de impedir el paso a Santa Cruz. Buendía debía ser el director de esta incursión...

"...Para proceder de una manera rápida y fructífera, como el caso y apuro lo requerían, me decidí no cumplir... sino a tomar a Cobija y cargar sobre mí el peso de tanta responsabilidad. Al Gobierno le contesté, en 5 de agosto, que entre [Atacama y Calama no había punto alguno en que situar tropas; que de esos lugares a los confines de la provincia de Tarapacá existían largas distancias, desiertos sin agua, arenales ardientes, que no franqueándolos sendas practicables, hacían imponible la pensada expedición...]"⁴⁷.

El día anterior (4 de agosto) había escrito al General Castilla, General en Jefe del Ejército, comunicándole: "...no ha-

biendo aquí destino que dar a la barca de guerra Limeña, he determinado que pase a situarse al puerto de Cobija, llevando a su bordo cuanta tropa pueda yo reunir en el de Arica, en el menor tiempo posible.

"Las instrucciones que lleve el comandante de la barca y las que yo dé igualmente al Jefe de las fuerzas que ha de ocupar el puerto de Cobija, las remitiré a V.S. en copia..."⁴⁸.

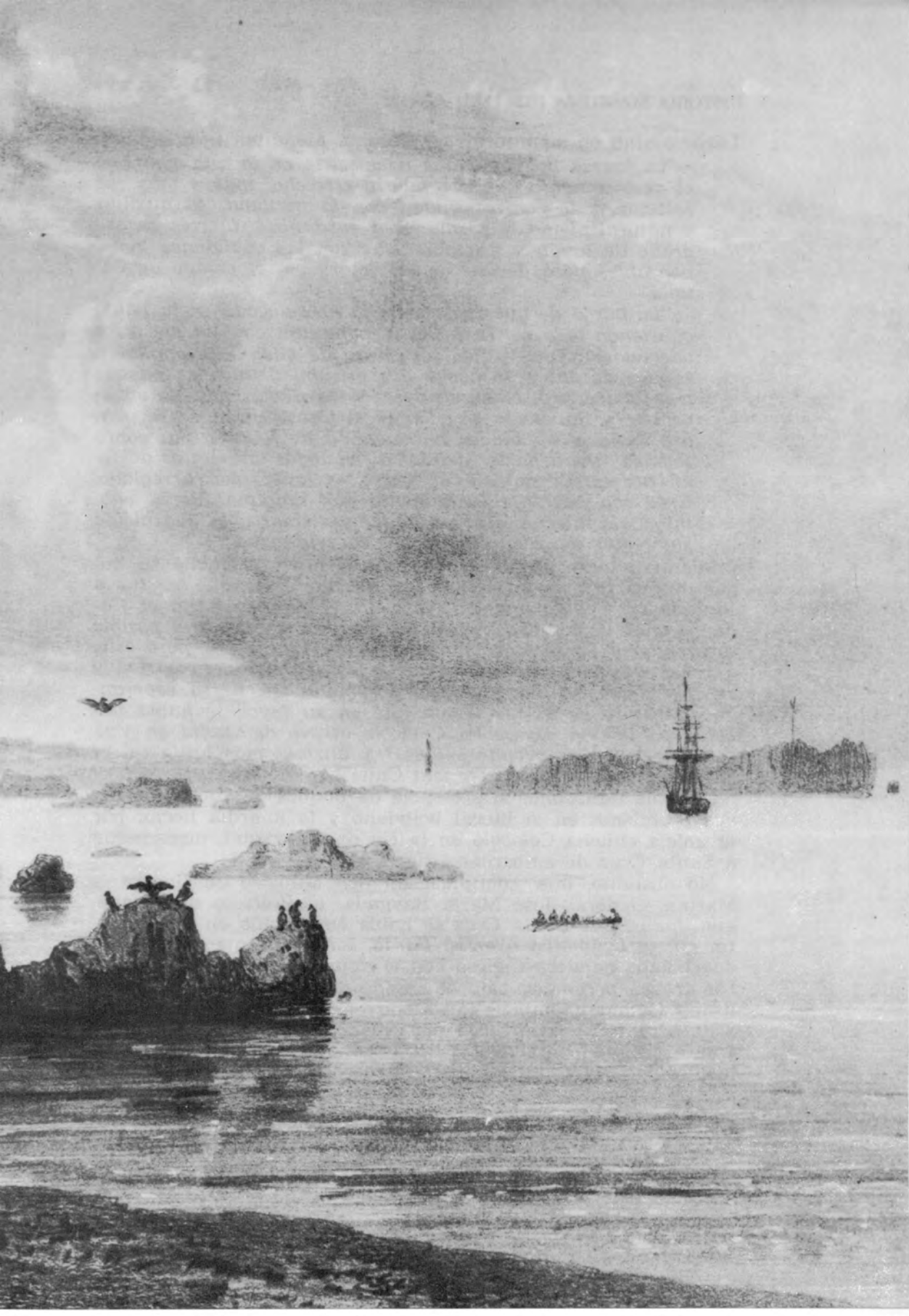
El 17 de agosto salió de Arica para Cobija la barca de guerra *Limeña*, conduciendo al Coronel Carlos Lagomarsino y a las fuerzas expedicionarias sobre aquel puerto⁴⁹.

La operación fue hecha, según Mendiburu, de acuerdo con el General Ballivián, y con la aprobación del General en Jefe peruano Ramón Castilla. La fuerza de desembarco se componía de dos compañías de infantería, una de bolivianos ballivianistas y otra del Ejército peruano.

La *Limeña* llegó a Cobija o Puerto La Mar el 7 de junio y el Coronel Lagomarsino notificó al Gobernador de Cobija, Félix Valdivieso, su intención de desembarcar en Cobija o Puerto La Mar. Los habitantes de esta localidad habíanse pronunciado por Ballivián el 26 de julio de 1841 y el Prefecto o Gobernador Valdivieso, ballivianista, contestó: *"...no he vacilado un momento en acceder a la solicitud de U.S. permitiéndole desembarcar la tropa que trae a bordo, para que pueda refrescar en tierra y permanecer en este puerto, interín el Jefe Supremo provisorio de mi República, General de División D. José de Ballivián, de quien depende la autoridad que ejerzo en este distrito, disponga a este respecto lo que tenga por más conveniente. Con este motivo, por mi parte y en nombre de este vecindario, que ha abrigado y conserva siempre los afectos de la más cordial fraternidad hacia el pueblo peruano, agradezco el vivo interés que demuestra su gobierno porque cesen los males que desgraciadamente pesan sobre Bolivia. Espero, pues, que animado U.S. de esta misma simpatía, que debe ser un vínculo de unión para todo americano, sabrá contribuir en cuanto le sea accequible a la reorganización de mi patria; por lo que merecerá U.S. en toda época la gratitud del pueblo boliviano, y particularmente la de quien se suscribe su atento y obsecuente servidor.— Señor Coronel. Félix Valdivieso"*⁵⁰. Las tropas empezaron a desembarcar el 8 de setiembre con el beneplácito de las autoridades bolivianas. Lagomarsino se encontró con la novedad de que 80 hombres al mando del Mayor santacrucista Manuel Peña se hallaban a 42 leguas de Puerto La Mar o Cobija, en Calama. Los santacrucistas no se atrevieron a avanzar sobre las fuerzas de Lagomarsino. La vida continuó normalmente en la población.

Rada de Cobija (1836).
Voyage autour du Monde.
Exécuté pendant les années 1836 et 1837.
Sur la corvette La Bonite, commandé par
M. Vaillant.— *Album Historique*, Paris,
Arthus Bertrand, Editeur.





Lagomarsino en su informe al Coronel Mendiburu, le decía:

“La fuerza boliviana que hace parte en la que compone el destacamento de este puerto estrecha más y más sus relaciones de confraternidad con la peruana, su auxiliar y natural aliada, y permanecen entrambas, fuertes en ese grado de unión y disciplina que son las cualidades indispensables para decidir de la victoria en el campo de batalla.

“La barca de guerra Limeña la he colocado en la bahía cubriendo todo el frente de la población con los encargos adecuados y que exigen los casos; de ellas se desprenden rondas de día y de noche que cruzan la línea de buques del fondeadero, extendiéndose a las demás caletas adyacentes; y tan luego que llegue el Constitución se le pondrá en igual vigilancia, bordeando, de Norte a Sur sobre toda la ribera hasta Mejillones, en todos los puntos de fácil acceso. El servicio de tierra se halla bien arreglado: Creo con bastante fundamento que ninguna fuerza enemiga del interior podrá intentar desalojar a la guarnición sin temor de pagar bien cara su temeridad”⁵¹.

Mientras tanto el Gobierno de Chile envió a Cobija su buque de guerra más importante, la fragata Chile, que *“... fue a situarse en Cobija, mientras la Colocolo avanzó hasta el Callao, y aún llegó a Guayaquil. En este puerto se creyó posible sorprender a Santa Cruz al tomar una embarcación; pero éste, a pesar de las promesas hechas a sus parciales en cartas y en proclamas, se mantuvo cautelosamente en tierra esperando el triunfo de la revolución que en su favor se había iniciado en Bolivia. La goleta Colocolo estuvo de vuelta en Valparaíso el 22 de noviembre (1841) y un mes más tarde (el 24 de diciembre) volvía la fragata Chile”⁵².*

La toma de Cobija, la presencia de buques de guerra peruanos y chilenos en el litoral boliviano y la guardia hecha por la goleta chilena Colocolo en la ría de Guayaquil, disuadieron a Santa Cruz de embarcarse hacia el Sur.

No obstante, una comunicación del Ministro de Guerra y Marina, General José María Raygada, al Prefecto de Moquegua, indicó que Santa Cruz se había embarcado en el bergantín goleta *Ludomilia* o en el *Dardo*, señalando que el primero enarbolaba bandera inglesa con el nombre de *Reina Victoria*⁵³. Las tropas peruanas, bajo el mando del Presidente y Generalísimo Gamarra, habían ingresado en territorio de Bolivia el 2 de octubre⁵⁴ y avanzaron por Huancané y Moho para penetrar a Bolivia por el Norte del Lago Titicaca. Como anota el historiador boliviano Manuel Carrasco: *“... El Norte de Boli-*

via se iría con el Perú, para lo cual no faltaban ardientes partidarios en La Paz⁵⁵. Ballivián, que ya había sido proclamado Presidente provisorio de Bolivia, trató de persuadir a su aliado Gamarra de que no siguiese avanzando en territorio boliviano, pero éste decidió seguir adelante conforme a lo previamente convenido con aquél. El 7 de octubre de 1841 Ballivián declaró rotas las hostilidades⁵⁶. Como parte de la estrategia, Ballivián, que había facilitado la entrada en Cobija de las fuerzas expedicionarias mandadas por el Coronel Lagomarsino, ordenó a su partidario el Comandante boliviano Suárez, que mandaba la compañía boliviana, que a la traición aprisionase a su jefe el Coronel Lagomarsino y se apoderase de cualquier modo de nuestros buques de guerra, y usamos el plural porque el bergantín de guerra peruano *Constitución*, salido de Arica el 28 de setiembre⁵⁷, llegó a Cobija en los primeros días de octubre.

LA COMPRA DE LA CORBETA YUNGAY

El Gobierno del Perú deseaba adquirir armamento. No encontró facilidades en el Gobierno de Chile, que trataba de evitar una confrontación bélica entre el Perú y Bolivia⁵⁸. Recurrió entonces a diversos intermediarios, entre los que destacó el italiano, radicado en Chile, Pedro Alessandri, armador y comerciante, y activo en el negocio de compraventa de buques⁵⁹. La compra más importante que se le hizo fue la corbeta mercante *Jeneral Bulnes*. Debió ser entregada al Perú en condición de fletada en julio de 1841, pues en los gastos de la Tesorería General correspondientes a dicho mes aparece un egreso en "*gastos de Guerra*", donde se le entrega a don Pedro Alessandri, "*Por fletamento e indemnización del buque Jeneral Bulnes, ocho mil pesos*"⁶⁰.

La operación de compra se perfecciona en setiembre del mismo año; en las salidas de la Tesorería General aparece la compra de dicha corbeta por ochenta y seis mil pesos⁶¹. La corbeta debió ser adquirida antes del 17 de setiembre, pues en esta fecha se ordenó al Comandante General de Marina se le cambie el nombre por el de *Yungay*⁶².

La corbeta *Jeneral Bulnes* estuvo, antes de la perfección de su compra, o sea en setiembre, comprometida al Perú; la prueba es que en una carta fechada en Guayaquil el 25 de agosto, se dice: "*Sabiendo que el Gobierno del Perú había comprado la corbeta de don Pedro Alessandri, las miras del Protector y demás comparsas se dirigían últimamente sobre aquel buque...*"⁶³.

Apenas comprada la *Yungay* aparece en las cuentas de la Comisaría General de Guerra y Marina haberse pagado 2,972 pesos 2 ½ reales en los arreglos e implementos para la corbeta; otro pago de 1,150 pesos por compra de artillería, cureñas e instalación de los cañones en la *Yungay*; más otro gasto de 440 pesos para el enganche de marineros para su tripulación⁶⁴.

La corbeta *Yungay* debió quedar habilitada para hacerse a la mar como buque de guerra en octubre. En los egresos de la Comisaría General de Guerra y Marina, para ese mes, aparece el pago de 2,050 pesos 6. 3/4 reales por los haberes de jefes, oficiales, tripulación y guarnición de la corbeta; pago del saldo por la artillería; compra de medicinas y otros gastos, así como el pago de don Pablo Romero de 2.025 pesos por víveres y artículos navales, y, finalmente, otro pago al Comisario Pagador de Marina de 476 pesos y 7 reales por carne y pan fresco⁶⁵.

En esta forma la corbeta *Yungay* de 22 cañones, con su comandante el Capitán de Corbeta José de la Haza, se convirtió en el buque más importante de nuestra Escuadra en octubre de 1841⁶⁶.

LOS TERCIOS NAVALES

Las milicias navales fueron reorganizadas con el nombre de Tercios Navales a mérito de una orden del Ministro de Guerra y Marina, General Juan José Salas, reglamentaria del Decreto Supremo de 5 de agosto de 1840⁶⁷.

En 1841 se inició el funcionamiento de la nueva organización en la forma que sigue: Tercio Naval del Departamento de Lima, su comandante Capitán de Fragata Ramón Valencia, Capitán de Puerto del Callao; Tercio Naval del Departamento de La Libertad, su comandante Capitán de Fragata Manuel Sauri, Capitán de Puerto de Huanchaco; Tercio Naval de la Provincia Litoral de Piura, su comandante Teniente Coronel de Caballería José Florentino Villamar; Tercio Naval del Departamento de Arequipa, su comandante el Teniente Coronel de Infantería del Ejército Pedro Palacios, Capitán de Puerto de Islay; y Tercio Naval del Departamento de Moquegua, su comandante el Teniente Coronel de Infantería del Ejército José Cruz Hernández, Capitán de Puerto de Arica⁶⁸. Conforme a su reglamento el Sub Inspector o jefe de los Tercios Navales era el Comandante General de Marina, en esos meses el Coronel José Félix Jaramillo. El lector habrá notado la anomalía de que las milicias o tercios navales tenían como jefe a un Coronel de Ejército y que de los cinco tercios navales, sólo dos eran

mandados por oficiales de Marina y tres por oficiales de Ejército, incluido uno de caballería.

Componían las milicias los matriculados como pescadores, lancheros, cargadores de playa, marinos mercantes, etc. Periódicamente este personal debía pasar revista, en forma tal que se pudiese tener una idea cabal de sus aptitudes y número. Cada Tercio Naval se subdividía en Partidos Navales, cuya jefatura tenía el Capitán de Puerto respectivo. Los comandantes de los Partidos estaban obligados a informar mensualmente al comandante del Tercio las noticias correspondientes a su unidad y trimestralmente debían elevar un resumen general de todos los individuos que componían la matrícula.

A fines de 1841 el editor del *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana, para el año de 1842*⁶⁹ no pudo recoger la información del personal subalterno de los Tercios Navales, no obstante que ya estaban funcionando estas milicias, pues en las Cuentas de la Comisaría General de Guerra y Marina aparece un pago de 226 pesos para los cívicos acuartelados en la Brigada de Marina⁷⁰; y el 20 de enero el Supremo Gobierno exoneraba del pago de patente industrial a los matriculados de la Provincia Litoral del Callao, "... por razón de sus respectivos oficios u ocupaciones en la Marina", pues se les habían abonado sus jornales disminuidos por razón de prestar servicio en su Tercio Naval⁷¹.

LA CAMPAÑA TERRESTRE

La situación de Bolivia era caótica en setiembre de 1841, a tal extremo que el General Castilla tenía razón cuando escribió, desde Puno, el 23 de setiembre, al Ministro de Guerra y Marina: *"La ocupación del puerto de Cobija por la expedición peruana, la presencia de S.E. el Generalísimo Presidente al frente del Ejército, que hace días se puso en marcha sobre Bolivia, la aproximación de parte de las fuerzas al punto del Desaguadero, ... igualmente la multitud de balsas mandadas construir para salvar el indicado punto y ocupar de una vez el territorio de Bolivia, produjeron el resultado que naturalmente se esperaba: que el Ejército Boliviano, situado en Laja y Viacha se pronunciasse por el Señor General Ballivián proclamándole Jefe Supremo de aquella nación"*⁷².

*"Volvamos ahora a Bolivia, donde los sucesos se desenvolvían con extraordinaria rapidez en favor de Ballivián, Cochabamba se pronunciaba el 16 de setiembre. Potosí y Sucre el 25, y después Tarija y Santa Cruz"*⁷³, nos dice José María Santiviáñez, historiador boliviano. Ante estas novedades, en el

Ejército peruano, protector de Ballivián, se presentaron dudas sobre si se debía retener a Ballivián y no dejarlo acompañar al General Gamarra en su ingreso a Bolivia. Había motivos para recelar de su lealtad, mas el General Ramón Castilla —que después sería tratado con crueldad por los sayones de Ballivián— hizo predominar su voto para que se le dejase pasar a su patria, concluyendo su opinión con estas palabras: *“Si se pone [Ballivián] en oposición contra nosotros, tanto mejor, tendremos que combatir con un jefe valiente”*⁷⁴. Y así Ballivián con la protección de Gamarra y su ejército penetró en Bolivia, pero, como dice el más notable de los historiadores altoperuanos, Gabriel René - Moreno: *“Debemos considerar como cosa fuera de duda, mientras no se presente prueba mejor en contrario, que aún después de proclamado Presidente de Bolivia por el Ejército, Ballivián estipuló y puso en ejecución la entrada del enemigo en su patria. Juzgaba por el suyo el corazón de sus compatriotas. Creyó posible en tales momentos para la patria una nueva sublevación anárquica en favor de Santa Cruz. Con el apoyo de las armas peruanas quería prevenir esta infidelidad del ejército boliviano contra su persona”*⁷⁵.

“Al acercarse [Ballivián] a los primeros pueblos andinos de su tierra había lanzado su acostumbrada proclama...”, nos dice el historiador boliviano Alcides Arguedas⁷⁶. Ese documento que señala el ingreso de Ballivián en territorio altoperuano está fechado el 24 de setiembre de 1841⁷⁷. Tres días después, en Tiahuanaco, por propio decreto, se autonombraba recipiendario de *“...la suma de los poderes políticos”*, que decía le habían investido los pueblos. Tanta fue su prisa que no aparece en tal decreto ni el título que detentaría⁷⁸. Pocos días después figura como Presidente provisorio de la República boliviana⁷⁹.

En los primeros días de octubre el Ejército peruano siguió avanzando. Gamarra ocupó La Paz el 15 de octubre de 1841. Hay un desorientador cambio de correspondencia entre ambos ejércitos y sus jefes, que sí dejan en claro una desconcertante situación: en un día, el 7 de octubre, lanzan proclamas insultantes asegurando *“...que el General Gamarra encontrará su tumba en el suelo boliviano...”*⁸⁰, y al día siguiente, el propio General Ballivián en carta personal al Presidente Gamarra, le ofrece su amistad personal y la de su pueblo⁸¹.

El rompimiento de hostilidades era efectivo por lo menos desde el 7 de octubre; un decreto de Ballivián, sin decirlo expresamente, declara el estado de guerra⁸².

Gran Mariscal Agustín Gamarra.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: Victor Chambi).





Heroica muerte del Gran Mariscal
Agustín Gamarra, en la batalla de Ingavi.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: *Victor Chambi*).

El primer combate de cierta importancia es el de Mecapaca, donde tropas peruanas, el 21 de octubre, al mando de San Román consiguen la victoria sobre los bolivianos del Coronel Basilio Herrera⁸³.

Entre tanto, la fuerza del Coronel Carlos Lagomarsino seguía ocupando Puerto La Mar o Cobija, pero, como hemos dicho, parte de ella era una compañía boliviana, cuyo jefe era el Comandante Suárez. Noticiado Suárez de la situación entre Gamarra y Ballivián, trató de sorprender a los peruanos y capturar sus tropas y sus buques. Al no lograrlo trató de fugarse de Cobija. Lagomarsino reaccionó rápidamente. Usando su tropa con el apoyo de dos lanchas cañoneras, batió a Suárez, tomándolo prisionero junto con dos de sus oficiales y trece soldados, dispersándose los demás. Los oficiales prisioneros fueron remitidos a Lima y los soldados a Arica⁸⁴.

Ballivián consiguió unir bajo su mando a las facciones que dividían Bolivia, que habían reconocido como jefes al propio Ballivián, al General Velasco y al General Santa Cruz. Después de distintos movimientos de carácter estratégico, ambos ejércitos se encontraron en un lugar cercano al pueblo de Viacha, en el departamento de La Paz, que era parte de la hacienda de Incahue.

LA BATALLA DE INGAVI

El 18 de noviembre se inició la batalla que la historia conoce con el nombre de Ingavi. Se luchó con bravura por ambas partes y el ejército peruano integrado por 5,000 hombres fue derrotado por el boliviano de unos 4,000.

Parece que el uso de un nuevo fusil, llamado *hanoveriano*, que disparaba una bala y balín simultáneos, dio al ejército de Ballivián positiva ventaja sobre los peruanos⁸⁵. Dice el historiador boliviano Alcides Arguedas: "*Los esfuerzos de Gamarra fueron inauditos de temeridad y valor heroico. Aquello de ver vacilar a su gente y huir acosada por el adversario, al que creía con la moral rota, vencido antes de combatir, le llenaba de consternación y espanto. 'Prefiero morir antes que volver al Perú', decía; y obcecado por la idea de la derrota, atacaba personalmente yendo a lo más duro de la refriega, remudando los caballos que perdía, ... y, el jefe peruano recibió una descarga quedando muerto él, su caballo y el indio que tenía las riendas de su bruto*"⁸⁶. Otro historiador boliviano, José Manuel Aponte, quien ha estudiado con detenimiento esta batalla, afirma que Gamarra, a quien le habían muerto un caballo y cabalgaba en otro, "*... luchando con valor extraordinario,*

al ver la enorme cantidad de proyectiles que caían a su alrededor, ocasionando una mortandad aterradora, exclamó: 'He asistido a 100 campos de batalla y jamás había visto una lluvia semejante de balas'. Eran los hanoverianos que, provistos de doble proyectil, duplicaban las fuerzas bolivianas⁸⁷. El General Castilla, dice nuestro historiador militar Dellepiane, "... se empeñó en sostener el ala en que se hallaba, y siguió combatiendo con las tropas que quedaban y con los dispersos que reunía, pero pronto, después de haber cedido el terreno palmo a palmo, los bolivianos lo hicieron prisionero con los últimos combatientes.

"San Román se retiró por Viacha al Desaguadero, cuyo puente cortó para evitar la persecución, impidiendo el paso de los peruanos dispersos que quedaron dentro de una trampa, presos de su conquista, en número de 2,500"⁸⁸. Aponte dice que: "Junto con Gamarra se contaron 500 muertos, entre los que se encontraban gran número de jefes y oficiales y 442 heridos"⁸⁹. También se perdieron 3,400 fusiles, 8 piezas de artillería y todo el parque y tren militar peruanos⁹⁰.

Entre los pocos que pudieron retirarse estuvo el Coronel Manuel de Mendiburu, quien reasumió la prefectura del Departamento de Moquegua el 26 de noviembre⁹¹. El 15 de noviembre llegó a Arica la corbeta de guerra nacional *Yungay*⁹², que debió pasar a Cobija para recoger al Coronel Carlos Lagomarsino y sus fuerzas. El 20 de diciembre estaba Lagomarsino en Arica a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, como consta de una carta del Prefecto accidental de Moquegua, Matías Téllez⁹³. En Arica el 22 de diciembre se hallan la corbeta de guerra *Yungay* al mando del Capitán de Corbeta José de la Haza y la goleta de guerra *Libertad*, su comandante Teniente Primero Francisco Román, y algunas lanchas cañoneras, los que proporcionaron elementos a los milicianos que iniciaban su lucha contra los invasores bolivianos⁹⁴.

LOS BOLIVIANOS INVADEN EL DEPARTAMENTO DE MOQUEGUA

"El 29 de diciembre [—nos dice el historiador tacño Modesto Basadre y Chocano—] llegó Ballivián al río Desaguadero; hizo componer el puente y pasó al territorio peruano, marchando sobre Puno. San Román, con las pequeñas fuerzas que existían en Puno, se replegó hacia el Cuzco, donde, con su acostumbrada actividad, comenzó a organizar un ejército.

“Una división del ejército boliviano, a órdenes del Coronel Magariños, se dirigió sobre Tacna, cuya ciudad ocupó sin resistencia. El Coronel Mendiburu se dirigió a Lima en busca de recursos. Las fuerzas de Tacna se embarcaron en Arica dirigiéndose a Iquique. Magariños ocupó Tacna el 9 de diciembre. El 22 de diciembre el Coronel Rojas con una columna boliviana ocupó el puerto de Arica”⁹⁵.

LA MARINA BLOQUEA ARICA Y COMBATE A LOS BOLIVIANOS

La columna boliviana del Coronel Bernardo Rojas que se apoderó de Arica estaba formada por un batallón de infantería de 400 plazas y una compañía de caballería de coraceros⁹⁶. Fue nombrado gobernador político y militar de ese puerto el Coronel boliviano José de Borja; otro boliviano asumió la administración de la aduana⁹⁷.

Momentos antes de la ocupación de Arica, tanto el Coronel Carlos Lagomarsino, que actuaba como Comandante General del Departamento de Moquegua, como el Prefecto provisional don Matías Téllez, por delegación de Mendiburu, se embarcaron en la corbeta de guerra *Yungay* en la rada ariqueña⁹⁸.

“Cuando yo salí para el Callao [—refiere en sus Memorias el Coronel Mendiburu—] dejé mandado se embarcasen en la corbeta Yungay los cañones que existían en Arica y que, en caso de no alcanzar el tiempo para hacerlo así, se reventasen. No se obedeció esta orden estrictamente; y, clavadas y atoradas las piezas, quedaron a merced de los bolivianos, quienes auxiliados por unos pocos extranjeros lograron alistarlas; y, careciendo de montaje, las empotraron y pudieron con ellas molestar a la marina, haciendo algunos disparos”⁹⁹. Parece que esas piezas de artillería, con las que los bolivianos formaron una batería, eran *“... tres cañones de a 18, dos de a 12, todos listos, y uno de a 24 montado en su cureña”*, pues esto fue lo que encontraron los nuestros al retirarse los bolivianos de Arica¹⁰⁰. Mendiburu en sus *Memorias* inéditas relata que careciendo los bolivianos de artilleros, esos cañones fueron operados por europeos santacrucistas contra nuestros buques.

Antes de embarcarse para el Callao, el Coronel Mendiburu, Prefecto del Departamento de Moquegua, por sí y ante sí, vista la inevitable ocupación de Arica, que daba a los bolivianos la posesión de la aduana, la fuente más importante de ingresos fiscales del Departamento, resolvió el bloqueo de Arica, empleando a la corbeta *Yungay* y la goleta *Libertad*¹⁰¹. Posteriormente el Gobierno confirmó el bloqueo por el Decreto Supremo

de Lima, 27 de diciembre de 1841, comprendiéndose en él las costas adyacentes¹⁰². El Coronel Lagomarsino ordenó que dos lanchas cañoneras mandadas por los guardiamarinas Carlos Alayza y José Pérez, atacasen a los ocupantes. La operación se ejecutó por la tarde sosteniéndose el fuego por media hora. Según informes recibidos de los vecinos de Arica, había conseguido dar muerte a un oficial y algunos soldados bolivianos. La tropa boliviana, según esos informes, se había empavorecido por la eficacia y el coraje con que nuestros marinos los habían cañoneado¹⁰³. A partir de ese momento la artillería de la goleta *Libertad* y de la corbeta *Yungay* iniciaron sus tiros contra los bolivianos, conteniéndolos durante el día y la noche¹⁰⁴.

El 22 otra lancha cañonera al mando del Alférez de Fragata Joaquín Guerra, se trabó en un corto tiroteo con los bolivianos de tierra haciéndoles algún daño. Esta lancha se aproximó tanto a tierra que resultó acribillada por los disparos de los ocupantes del puerto. Salió contuso el Alférez y un tripulante¹⁰⁵. El 23 otra lancha mandada en observación hacia el sector del morro, al mando del guardiamarina José Manrique, repitió la aproximación a tierra. Tanto Manrique como un marinero resultaron levemente heridos¹⁰⁶.

La artillería de la *Libertad* y de la *Yungay* siguió disparando sobre los parapetos hechos por los bolivianos en la población.

Los ariqueños que se comunicaban con los buques por medio de hábiles nadadores o utilizando balsas tuvieron el coraje de pedir a Lagomarsino que no dejase de disparar, "... *sin cuidado sobre sus casas para que sus techos no sirvan de sombra a los invasores, y aún las mismas mujeres [se ufanaban] de que estaban acostumbrados a vivir entre balas, [—prosigue Lagomarsino—], cuyas consideraciones no debían detenernos al lanzárselas con tal de que hiciesen perecer a los enemigos de su patria*"¹⁰⁷.

Las hostilidades desde el mar, sumadas a las montoneras peruanas de Lluta y Azapa, obligaron al Coronel boliviano, jefe de la guarnición que ocupaba Arica, a pedir a Lagomarsino que adoptase una actitud pacífica. El Coronel boliviano Rojas se quejó de haber sido atacado por montoneros peruanos cuando marchaba de Tacna hacia Arica¹⁰⁸. Por carta personal, de Arica, 23 de diciembre de 1841, el Coronel Rojas le insiste a Lagomarsino, después de ponderar el valor de éste, que no desea continúen las hostilidades; que los propósitos de los bolivianos eran de paz, que él (Rojas) como viejo soldado no se asustaba de las balas, pero que quería evitar angustias a los pobladores, que trataban de abandonar la población, lo que él no podía permitir. Le recordaba que la esposa de Lagomarsino es-

taba en Arica, y que ésta, según palabras textuales de Rojas: "... *muy amable y respetable señorita señora de U.S. es la primera que está muy sobresaltada al oír los tiros de a bordo...*"; le aseguraba "... *que se le guardarán todos los respetos y consideraciones que se merece*"¹⁰⁹.

Lagomarsino al rechazar las propuestas del jefe boliviano Rojas, le expresa que no puede aceptar que la invasión fuese pacífica, pues en sí era un acto de guerra, a lo que se agregaban las depredaciones, rapiña y crueldades realizadas en el valle de Sama; que su honor de peruano y soldado le obligaban a cumplir los deberes de defender su patria y que si no se retiraban a Tacna (desde donde se podrían entablar las negociaciones que el jefe boliviano solicitaba) no podía "... *librar... a la heroica ciudad de Arica de una ruina que jamás podrá olvidarse y bajo cuyos escombros enterraré a los invasores de mi patria, aunque en sus edificios habiten hoy mi esposa y mis hijos o lo que tenga de más querido*"¹¹⁰.

A la carta personal de Rojas, el Coronel Lagomarsino contestó el mismo 23 de diciembre reiterándole su decisión de continuar en el estado de guerra, e insistiendo en que "... *Nadie es capaz de interesarse más que yo en la conservación de la ciudad de Arica, porque pocos han tocado como yo tan de cerca el entusiasmo de ese heroico pueblo y, también, porque en él existen ahora mismo las más caras afecciones de mi corazón; pero cuando la patria está de por medio, no hay en la tierra consideración que pueda arredrarme, y sin duda alguna le haré fuego hasta verla reducida a escombros o libre de la fuerza extranjera que hoy la ocupa y la tiene en consternación. En manos de U.S. está pues de evitarle del desplomo infalible que la amenaza y del que sólo se libertará retirándose U.S. a la capital*". Lagomarsino concluye su carta al jefe boliviano: "*Espero que mi señora no será expuesta a ningún riesgo y que volverá al asilo de donde se le hizo salir. Así como que se le expedirá pasaporte para la provincia de Moquegua. De lo contrario protestaré, y desde ahora protesto, contra la barbaridad boliviana*"¹¹¹.

En las negociaciones (en las que representaba a Lagomarsino don Casimiro Negrón), el jefe peruano planteó al boliviano, que suspendería el cañoneo siempre que Arica fuese desocupada por los bolivianos; que no se extrajeran los efectos depositados en la aduana; que cesasen las actividades militares tanto en la ciudad cuanto contra los montoneros de Lluta y Azapa, mientras el acuerdo fuese sometido a la aprobación del jefe boliviano residente en Tacna y que el cónsul británico, a pedido de las partes, diera garantías para el personero de

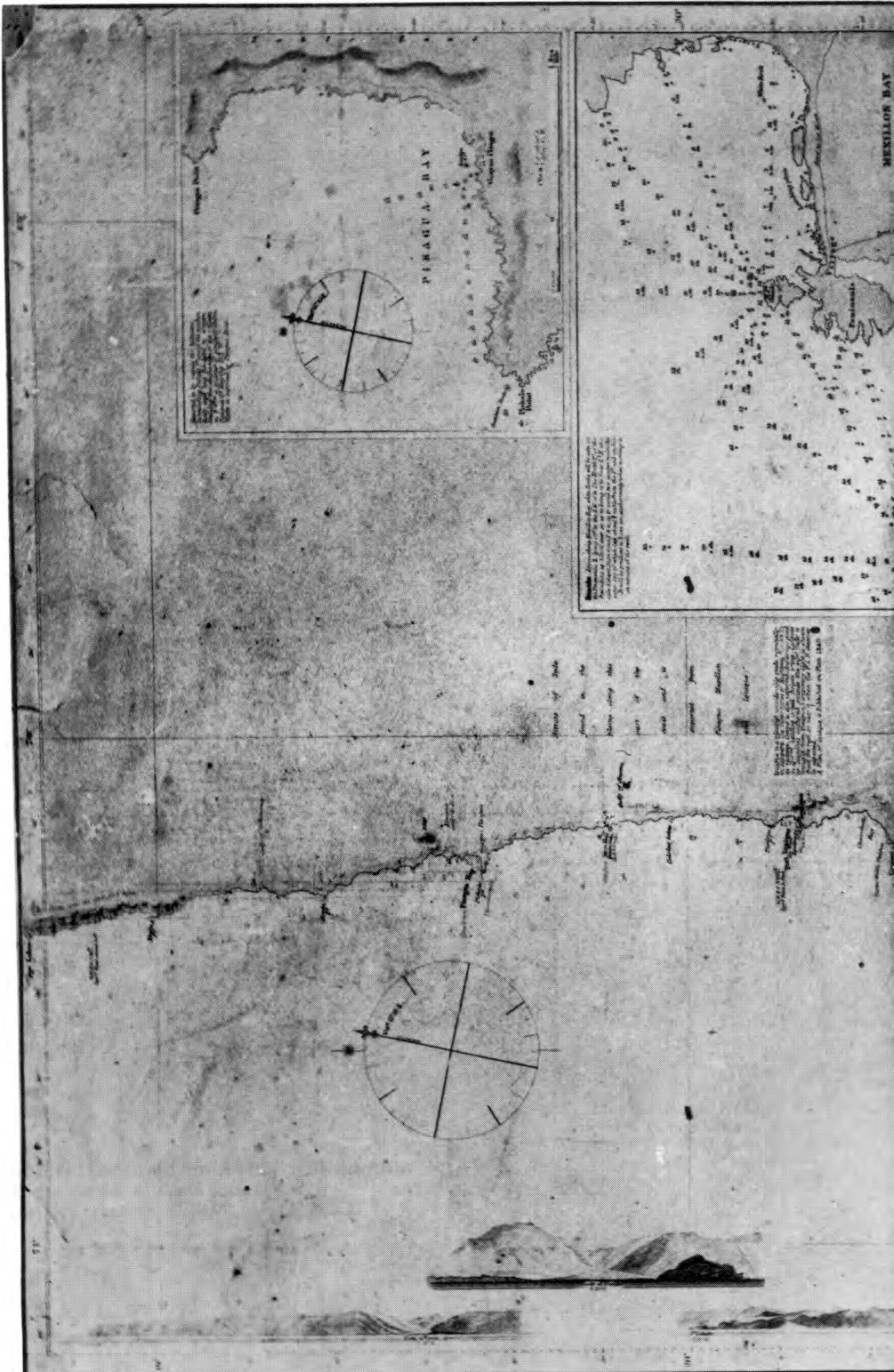
Lagomarsino en Arica, encargado de vigilar el fiel cumplimiento de las obligaciones de los bolivianos¹². La respuesta de los bolivianos fue dada por el gobernador Borja, en el sentido de que esperaba las instrucciones de su superior¹³.

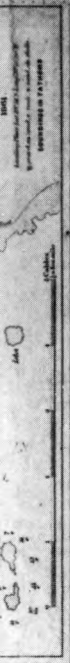
*LAS OPERACIONES ANFIBIAS CONTRA LOS BOLIVIANOS.—
LAS MONTONERAS PERUANAS.— LA PAZ*

El Coronel Mendiburu, vuelto de Lima, donde el Gobierno le concedió facultades extraordinarias para poder enfrentar la situación del invadido departamento a su cargo, retomó el mando político y el de las pocas fuerzas peruanas, trabajando con actividad incesante y con el patriótico apoyo de moqueguanos, tacneños, ariqueños y tarapaqueños. Formó una fuerza disciplinada de más de mil hombres, aprovechando de los prisioneros peruanos enrolados a la fuerza en las filas bolivianas, quienes apenas se les presentó la ocasión que les daban las montoneras peruanas, corrían hacia nuestros combatientes. También recibió apoyo del General Domingo Nieto, nombrado por el Gobierno del señor Menendez, Comandante General de los Departamentos de Arequipa y Moquegua, o sea su jefe inmediato superior¹⁴. El Deán Valdivia, contemporáneo de los hechos y amigo de Nieto, nos dice que éste llegó a Arequipa el 28 de diciembre de 1841 y que fue reconocido en su cargo, "... *pero la fuerza que guarnecía la plaza estaba... adicta a la voluntad y planes de Vivanco. Había dos pequeños batallones: el uno como de 300 plazas a las órdenes del Coronel Ríos [José Gabriell]; y el mismo fuerte a las órdenes del Coronel Manrique*"¹⁵, habiendo tomado contacto Nieto con Mendiburu y conocedor del dominio del mar que ejercía Mendiburu, y "... *conociendo Nieto su falsa posición en Arequipa, tomó el batallón de Ríos y se puso en marcha para Pocsi, en dirección a Moquegua, no determinándose a tomar el de Manrique, cuyo jefe y oficialidad eran obstinadamente adictos a Vivanco*"¹⁶. La posición del General Vivanco en Arequipa no fue muy clara. Es cierto que después de Ingavi puso sus tropas a las órdenes de Mendiburu; pero a medida que disminuía el peligro, a pesar de que el ejército boliviano invadía el territorio peruano, empezó a actuar en forma partidista¹⁷.

Mendiburu no se contentó con hostilizar a los bolivianos, sino que aprovechó su dominio del mar. Usando los buques de guerra, especialmente la goleta *Libertad*, que comandaba el Teniente 1º Francisco Román, y arrendando buques guaneros y un mercante de don José Sevilla, atacaba distintos puntos de la extensa costa del departamento de Moquegua, (desde el

Carta hidrográfica del Almirantazgo Británico
levantada bajo la dirección del
Capitán de Navío Robert FitzRoy.





SOUTH AMERICA

WEST COAST

SHEET XI

BOLIVIA AND PERU

CAPE PAQUICA TO CAPE LOBOS

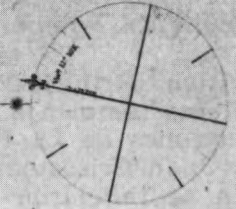
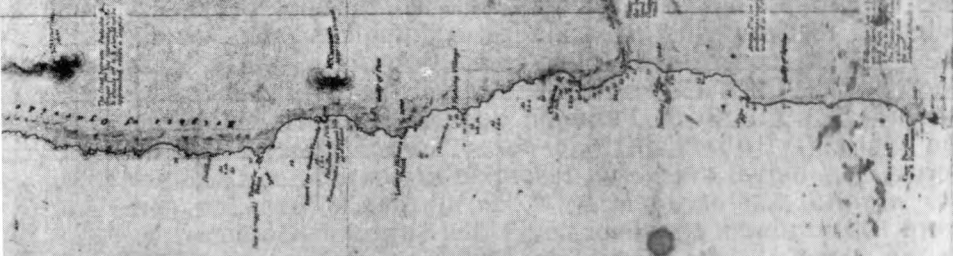
By
CAPT ROBERT FEEB, U.S.N.

and
THE OFFICERS OF THE U.S. BRIGADE

1851-1872

WASHINGTON: 1872

This map is published by authority of the War Department, and is sold at the War Office, Washington, D.C. It is also sold at the principal bookstores in the United States.



Norte del puerto de Ilo hasta el río Loa y aun sobrepasando dicho límite para llegar a playas bolivianas); tenía en jaque a los bolivianos. Dada la movilidad que le permitía el dominio del mar, no sólo aseguraba el bloqueo de Arica, sino que con operaciones anfibas atacaba con éxito distintos puntos, obligando a los bolivianos a hacer considerables movimientos de tropas. Pudo así Mendiburu recuperar el territorio de Tarapacá, dominar los territorios de Arica y Tacna, con excepción de las ciudades mismas. En la provincia de Moquegua, operaciones de este tipo obligaron a que el propio General Ballivián enviase una división para reforzar las guarniciones de Tacna y Arica, prácticamente aisladas. El ejército boliviano tuvo que desocupar totalmente el territorio de Moquegua y concentrarse en el departamento de Puno entre Lampa y el Desaguadero a comienzos de marzo de 1842.

Ballivián, consciente del peligro permanente que era la Esquadra, trató sin éxito de sublevar a la tripulación de la corbeta de guerra *Yungay*. El gobernador boliviano de Arica, Coronel Borja, confiado en sus intrigas con la tripulación se atrevió a anunciar a Ballivián, "... desde Arica, que de un momento a otro una insurrección pondría en poder de los bolivianos la corbeta de guerra *Yungay*"¹¹⁸.

Mendiburu obtuvo que el puerto de Iquique fuese declarado provisionalmente Puerto Mayor el 11 de enero de 1842¹¹⁹, de modo de facilitar las exportaciones e importaciones de la zona.

El dominio del mar permitió a Mendiburu adquirir armamentos en Valparaíso para las fuerzas bajo su mando. Le permitió además resolver sus necesidades económicas más urgentes. Celebró un contrato con las casas Robson y Smith, y la de Ildefonso de Zavala; vendió así dos mil quinientas cincuenta toneladas de guano de Pabellón de Pica al precio de 15 pesos en plata, "... libras de todo cargo, obligándose los compradores a poner el dinero en tesorería al contado y sin ganar interés alguno por el adelanto"¹²⁰. Poco tiempo después este contrato fue anulado por disposición del Supremo Gobierno fechada en Lima, 12 de marzo de 1842 por reclamaciones de Quirós, Allier & Compañía; Puimirol, Poumaroux & Cia.; y Gibbs, Crawley & Cia.¹²¹.

Desgraciadamente, la división partidista entre los peruanos no sólo afectaba al Ejército sino también a la Marina. Los disgustos y celos entre las facciones de La Fuente (General en Jefe del Ejército del Sur) y Juan Crisóstomo Torrico (Jefe del Ejército del Norte) también se reflejaron en la Marina. Los partidarios de Torrico obtuvieron que el Ministro de Guerra y Marina de Lima hiciese regresar al Callao a la corbeta *Yungay*, aún antes de la desocupación boliviana¹²². Evacuadas

las ciudades de Tacna y Arica, Mendiburu tuvo que reorganizar la administración departamental, entre otros aspectos el muy importante de la economía fiscal. Afirma Mendiburu en sus *Memorias* que los bolivianos, durante la ocupación, sacaron el mayor dinero posible con los despachos de la Aduana de Arica. Que algunos extranjeros prestaron servicios útiles al enemigo, "... unos ayudando a los de Bolivia en alistar piezas de artillería y disparar contra los buques peruanos; otros, favoreciéndoles públicamente en sus preparativos y operaciones. Mandé ponerlos en arresto y, después de formarse un sumario en que sus malas obras fueron probadas, los envié al Callao a disposición del Gobierno"¹²³.

LAS BALAS DEL NIÑO JESUS

Fue ejemplar la valerosa lucha de los moqueguanos, tacneños, ariqueños y tarapaqueños contra los invasores de su territorio. Avanzada la noche del día 6 de enero de 1842, los ciudadanos de Tarapacá, bajo el mando del Mayor Juan Buendía, atacaron una columna boliviana que días antes, el 3 de enero, había ocupado la población y acuartelándose en la casa del Cabildo. Los combatientes peruanos rodearon el cuartel y rompieron fuego en forma sostenida. Según don Ricardo Palma, a las 4 de la mañana del día 7, los peruanos atacantes, si bien tenían pólvora, se encontraban faltos de balas. Para subsanar tal deficiencia fundieron la imagen de plomo de un Niño Jesús, muy venerada, con lo que pudieron continuar abaleando a los sitiados bolivianos. El Coronel José María García, comandante de los invasores, cayó mortalmente herido a las 6 "... Y a las 7 de la mañana, agotadas ya sus municiones, aquellos valientes soldados de Bolivia se rindieron a discreción"¹²⁴.

LA LUCHA CONTRA LOS INVASORES

La noticia de la derrota de Ingavi no amilanó al gobierno ni al pueblo peruanos. Conforme a la Constitución, Don Manuel Menéndez ejercía el mando supremo como Presidente del Consejo de Estado por la muerte en campaña del Presidente de la República. La respuesta de la ciudadanía al viril llamado de su gobernante no se hizo esperar y los peruanos respondieron con fervor y así, civiles y militares, ofrendaron con generosidad vidas y bienes a la Patria en peligro. Hay que reconocer que fueron muchos los extranjeros radicados en nuestro suelo que se sumaron a la defensa de la causa del Perú.

La revisión de los periódicos limeños a partir del 1° de diciembre de 1841 nos hace conocer el sacrificio al que todos es-

tuvieron dispuestos con tal de ver la patria libre. La ofrenda humana y económica no tuvo límites, y seguro del patriotismo de su pueblo, el Gobierno informó con toda franqueza la triste nueva de la derrota de Ingavi y de la invasión boliviana.

Largas son las relaciones de quienes ofrendan servicios y bienes. Con sensatez, que lamentablemente duró poco, cesaron las diferencias internas y se formó un solo frente destinado a arrojar al invasor del suelo patrio. En la primera relación de voluntarios, aparecida en *El Peruano* del 8 de diciembre, figuran los nombres ilustres del General Domingo Nieto, del Capitán de Navío Juan Iladoy, del Capitán de Corbeta Francisco Forcelledo, del de igual clase Manuel Rodríguez, del Teniente 1º Juan Geraldino, entre otros jefes y oficiales que junto con civiles, habían prestigiado nuestra historia¹²⁵.

La debilidad mostrada por el Perú quiso ser explotada por Santa Cruz y por el Presidente del Ecuador Juan José Flores. Flores debió de encontrar muy oportuna la ocasión para reiniciar reclamaciones y quejas. Es posible que apoyase un intento de Santa Cruz, haciendo ingresar fuerzas a territorio piurano, "... a las órdenes del mencionado Coronel Herculles, que concluyó con la capitulación o tratado de Cupusalá en [20 del] enero de 1842"¹²⁶. El fracaso de Herculles frenó por un tiempo los conatos del Gran Mariscal Santa Cruz, asilado en el Ecuador, pero obligó al gobierno limeño a movilizar tropas y buques hacia el Norte¹²⁷. Pero Flores no cejó en sus propósitos y aprovechando que el Perú enfrentaba una amenaza por el Sur, prosiguió con empeño en plantear reclamos y quejas a nuestro gobierno, que tuvo que atender un nuevo frente¹²⁸. Creáronse así dos ejércitos: el Ejército del Sur al mando del General Antonio Gutiérrez de la Fuente y el Ejército del Norte, del General Juan Crisóstomo Torrico¹²⁹.

Pero el patriotismo de puneños y moqueguanos no esperó la formación de esos ejércitos. Apenas los invasores hollaron el suelo nacional¹³⁰, los montoneros comenzaron las hostilidades, y no desistieron hasta la firma del tratado preliminar de paz, luchando con denuedo y eficacia. Sus esfuerzos contribuyeron no poco a la consecución de una paz honrosa.

No obstante que las rivalidades y ambiciones personalistas de los jefes de los dos ejércitos en formación, causaron órdenes y contraórdenes inconvenientes, que alcanzaban también a la Escuadra y a los buques puestos bajo las órdenes de Mendiburu, la actividad de los peruanos con el correr de los días hizo que el General Ballivián viese acrecentarse el Ejército del Sur que debía combatirlo.

Las guerrillas y el bloqueo dieron sus frutos y las fuerzas bolivianas tuvieron que retirarse de Arica el 19 de febrero y

de Tacna el 21 de febrero de 1842 dirigiéndose todas hacia el Lago Titicaca¹³¹.

Entretanto, "... En la provincia de Huancané, Choquecallata; en la de Lampa, los Pimenteles, Mendoza y otros; en la de Chucuito, Eduardo Loza; en los pueblos inmediatos a Puno, Tomás Infantes, etc., daban continuos asaltos a las avanzadas enemigas, cortaban los convoyes [y] alentaban la deserción del gran número de prisioneros de Ingavi, violentamente enrolados en los batallones de Ballivián. El General [boliviano] Lara en Sama publicó una orden general, imponiendo la pena de muerte a todo montonero tomado con las armas en la mano, orden para la cual alegaba las notables pérdidas ocasionadas por Choquecallata, Miranda, etc.

"Choquecallata sorprendido fue fusilado en el acto. Infantes y su partida, sorprendidos en Pichacani, fueron en el acto muertos todos. [Perú] las guerrillas de Pimentel en Motoni derrotaron una columna boliviana; con sus armas, etc., se formó el afamado batallón Motoni. En Sama, provincia de Tacna, formó una montonera don Manuel Lavayen; derrotaron una compañía de infantería [boliviana] que se hallaba de guarnición en ese valle y la persiguieron hasta los cerrillos"¹³². "La escolta del general argentino don Juan Lavalle, que había conducido el cadáver de este jefe a territorio boliviano y que había sido incorporada a la escolta del presidente Ballivián, por sugestión de algunos prisioneros peruanos, se pasó al Perú. La destrucción y desolación de los pueblos del Departamento de Puno alcanzó extremos pavorosos"¹³³.

Se había conseguido formar el Ejército del Sur a costa de mil sacrificios. Las fuerzas a órdenes del General Antonio Gutiérrez de la Fuente aumentaban en hombres y en armamentos, al punto que la división de vanguardia bajo el mando de San Román avanzó hasta Sicuani.

Por otra parte Chile, interesado¹³⁴, urgía a que se hiciera la paz entre los dos países beligerantes. Al ofrecer su mediación ésta fue aceptada por ambas partes. Después de algunas demoras en las negociaciones entre los plenipotenciarios peruano y boliviano, intervino como representante de la potencia mediadora el plenipotenciario chileno Ventura Lavalle. Hubo una conversación entre los generalísimos Ballivián y La Fuente y el tratado de paz se firmó en Puno, el 7 de junio de 1842¹³⁵.

Pesó en el ánimo de Ballivián la debilidad de su frente interno, que le restaba eficacia en la guerra internacional. Como escribe el historiador boliviano Luis M. Guzmán: "Si las exigencias de la campaña, le imponían el deber de continuar en el Perú, las de la reorganización política de la República le

Bolivial, después de la demolición del gobierno anterior, le atraían todavía con más fuerza hacia Bolivia"¹³⁶.

Alcides Arguedas no sólo concuerda con la opinión de Guzmán, sino que da el crédito debido a los montoneros peruanos, cuando expresa: "... porque el ejército [boliviano], paralizado en una inactividad aplastante, comenzaba a dar muestras de impaciencia por volver al país, pues su sola ocupación era batirse con las montoneras que se habían levantado en toda la comarca [invadida], y su deseo concordaba con el del caudillo porque la sola garantía de su seguridad era tener consigo a sus soldados para desbaratar cualquier tentativa de parte de los crucistas, siempre empeñados en proclamar las excelencias indiscutibles de su jefe.

"Presentóse entonces a Ballivián como una necesidad urgente de su estabilidad y permanencia pacífica en el gobierno, la de entrar en negociaciones inmediatas con el Perú. Sólo la paz con esa nación sabría darle la posesión absoluta del mando y el tiempo indispensable para no perder de vista a sus enemigos"¹³⁷.

La valiente y tenaz lucha de los montoneros fue agobiadora para los soldados de Ballivián; y a los éxitos menores de los guerrilleros, se agregó el 3 de abril de 1842 el triunfo que obtuvieron comandados por el Coronel Rudesindo Beltrán, sobre la división de vanguardia que tenían los bolivianos en Orurillo a órdenes del Coronel Landaveri, al extremo que después de un sangriento combate la obligaron a rendirse. Estas victorias logradas por los montoneros y el hostigamiento constante sobre los invasores, tuvieron que contribuir a la decisión de Ballivián de retirarse del Perú¹³⁸.

Si bien es cierto que ninguna batalla campal había derrotado a Ballivián, el desgaste que produjeron en sus hombres los montoneros puneños, tacneños, moqueguanos y tarapaqueños; el bloqueo que cortaba sus comunicaciones por mar; la facilidad que contaban los peruanos para mover sus tropas y abastecerlas por el Pacífico; la facilidad del acceso a la adquisición de armamentos y pertrechos, permitieron formar un creciente ejército para oponerlo al de Bolivia. Este se hallaba debilitado por la anarquía de la América Española de ese tiempo, lo que, sumado a las razones expuestas, nos dio una positiva victoria final e incruenta sobre Ballivián, que con su ejército tuvo que retirarse a su tierra natal. Una vez más nuestra Marina, pequeña y pobre en esos días, había contribuido en forma eficaz y positiva a la defensa nacional.

NOTAS AL CAPITULO

1. Hay historiadores que inician el motín del Coronel Valentín Boza el 1º de enero de 1841; queremos indicar que en los periódicos de época, como el oficial *El Peruano Extraordinario*, Lima, 11 de enero de 1841, p. 1, cols. 1a-2a., se reproduce la proclama de Boza fechada en el Cuzco el 31 de diciembre de 1840 y también se publica otra del Presidente Gamarra, datada en Lima, 11 de enero de 1841, donde se dice: "... *El Coronel Boza, ingrato a la patria, alevé y perjuro, se rebeló en el Cuzco el 31 de diciembre contra la autoridad legal, ...*". Lo citado en p. 1, col. 2a.
Esta información queda corroborada por el periódico ministerial del Cuzco, *La Libertad Restaurada*, en sus números 1º del T. III, y *Extraordinaria*, del Cuzco 23, p. 2, cols. 1a-2a.; y 26 de enero de 1841, respectivamente, donde se reitera que la sublevación fue comenzada el 31 de diciembre.
2. Para mayor información sobre la situación del Departamento de Moquegua en enero de 1841, que en esa época comprendía el Departamento de Moquegua y el de Tacna, más los territorios hoy en poder de la República de Chile, de Arica y Tarapacá, teniendo como capital la ciudad de Tacna, puede verse de Félix DENEGRI LUNA, *Manuel de Mendiburu, Prefecto en Tacna (1839-1842)*.— Tacna, Ediciones de la Casa de la Cultura de Tacna, 1965, p. 28; y Manuel de MENDIBURU, Oficio del Prefecto de Moquegua al Ministro de Gobierno, Tacna, 16 de febrero de 1841, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 24 de febrero de 1841.— T. V, Nº 25, p. 1, cols. 1a-3a.
3. Véase *El Peruano Extraordinario*, Lima, 12 de enero de 1841.
4. *Ibidem*, p. 1, cols. 2a-3a.
5. Hemos acudido a Mariano Felipe PAZ SOLDAN, *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú...* — Lima, Imprenta del Estado, 1877; Aurelio GARCIA Y GARCIA, *Derrotero de la Costa del Perú*.— Lima, Imprenta del Estado, 1870; y Rosendo MELO, *Derrotero de la Costa del Perú. Guía Marítimo-Comercial*.— Lima, C. F. Southwell, 1906.
6. ALCEDO, Antonio de... *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América: Es á saber: De los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra Firme, Chile y Nuevo Reyno de Granada. Con la descripción de sus Provincias, Naciones, Ciudades, Villas, Pueblos, ...*.— Madrid, Imprenta de Benito Cano. 1786.— T. I, p. 293, donde se dice: "Caballa, Puerto de la Costa del Perú y Mar del Sur, en la Provincia y Corregimiento de Ica, es pequeño y poco frecuentado por la falta de abrigo y seguridad; está 2 leguas distantes del de Pisco...".
7. "Caballos, antiguamente Caballa, puerto: véase Nazca o Caballos, puerto", en: Mariano Felipe PAZ SOLDAN, *ob. cit.*, p. 112.
Las descripciones que dan los *Derroteros* de GARCIA Y GARCIA y MELO llevan a la convicción de que se trata del mismo lugar geográfico. PAZ SOLDAN ubica esta caleta de Nazca o Caballos a los 14°55'40" de Latitud Sur, *ob. cit.*, p. 609.
8. En el mapa "*Departamento de Ica*", editado por el Instituto Geográfico Militar, 1970, Puerto Caballas figura deshabitado y entre la boca del río Ica (al Norte) y la bahía de San Nicolás (al Sur), coincidente con la ubicación dada en las dos precedentes.
9. "Carapucho, Morro de.— *Monte de la Costa del Perú, en la Provincia y Corregimiento de Carangas*", Antonio de ALCEDO, *ob. cit.*, T. I, p. 370.

- "Caramucho, caleta a los 2043'30" lat.", Mariano Felipe PAZ SOLDAN, *ob. cit.*, p. 158.
10. Decreto Supremo de 18 de enero de 1841, en: *El Peruano*.— Lima, 23 de enero de 1841.— T. V, N° 8, p. 25, col. 3a. y p. 26, col. 1a.
 11. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guia de Forasteros de la República Peruana para el Año de 1841*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1840, p. 258.
 12. *Ibidem*, p. 259.
 13. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guia de Forasteros de la República Peruana para el Año de 1842*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1841, p. 243.
 14. Obra en nuestro poder un legajo que contiene hojas del copiador de correspondencia del General Antonio Gutiérrez de La Fuente, Comandante General de los Departamentos de Arequipa y Moquegua, que hemos encuadernado con el título de *Copiador de las Comunicaciones de la Comandancia General de los Departamentos del Sur (1841)*, de una comunicación al Prefecto de Moquegua, Coronel Mendiburu, fechada en Islay, 21 de febrero, donde se dice: "El día 13 del presente he llegado a este puerto en el Bergantín de Grra, Constitución" (p. 3); de este documento hemos tomado la información.
 15. "Febrero 20. Para Islay la Goleta de Guerra N. Libertad". "Maritima. Puerto de Arica... Salidas", en: *El Mensajero de Tacna*.— Tacna, 20 de marzo de 1841, N° 75, p. 2, col. 3a.
 16. "Islay. Febrero 24, 1841. Al Sr. General Ministro de Guerra y Marina. Sr. M. A las once de la mañana del día de ayer ha fondeado en este puerto procedente de Arica la Corbeta de Guerra Nacional Libertad...", *Copiador de las Comunicaciones de la Comandancia General de los Departamentos del Sur (1841)* ya citado, p. 6.
 17. "Islay, Febrero 26. Al Sr. Gral. Ministro de Guerra y Marina. Sr. M. Tengo el gusto de comunicar a V.S. que a esta hora, que son las cuatro de la tarde, está entrando al puerto la Fragata que transporta la tropa. Amalia... Antonio Gutiérrez de La Fuente", *Ibidem*, p. 7.
 18. *Passim. Ibidem*.
 19. Oficio del Ministro de Guerra y Marina, General Juan José Salas, al General Ramón Castilla, de Lima, 11 de enero de 1841, nombrándolo General en Jefe del Ejército de Operaciones; y oficio del General Castilla al Ministro de Guerra y Marina, de la misma fecha, aceptando la designación, en: *El Peruano*.— Lima, 13 de enero de 1841.— T. V, N° 4, p. 1, col. 2a. bajo el rubro de "Ministerio de Guerra y Marina".
 20. *Copiador de Comunicaciones*, ya citado, pp. 8-10, lo acotado es de la p. 10.
 21. *Ibidem*, p. 10.
 22. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*.— Lima, Publicación del Instituto Histórico del Perú, 1963, p. 405.
 23. *Ibidem*, p. 449.
 24. *Ibidem*.
 25. "... el General Gamarra que el día de hoy ha zarpado del Callao para los departamentos del Sur con el objeto de encargarse por sí mismo de la destrucción de los revolucionarios...". "El Gobierno", en: *El Peruano*.— Lima, 20 de marzo de 1841.— T. V, N° 34, p. 94, col. 3a.
 26. Véase: "Maritima. Puerto de Arica. Entradas...", en: *El Mensajero de Tacna*.— Tacna, 22 de mayo de 1841, N° 88, p. 4.
 27. La Sirena tomó agua y viveres en Ilo, el 29 de marzo. Véase "Puerto de Ilo... Salidas", en: *El Mensajero de Tacna*.— Tacna, 22 de mayo de 1841, N° 88, p. 4, col. 3a.
 28. MENDIBURU, Manuel de... *Memorias*, inéditas.
 29. *Ibidem*.
 30. *Ibidem*.

NOTAS AL CAPITULO

31. "Marítima. Puerto de Arica. ... Salidas... Abril 30 - Barca Nacional Limeña para Islay. Conduce a S.E. el Presidente y su comitiva", en: *El Mensajero de Tacna*.— Tacna, 22 de mayo de 1841, N° 88, p. 4, col. 3a.
32. Decreto Supremo, Arequipa, 28 de mayo de 1841, en: *El Peruano*.— Lima, 19 de junio de 1841.— T. V, N° 67, p. 195, col. 1a.
33. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Diez Años de Historia Política del Perú. 1834-1844*.— Lima, Editorial Huascarán, 1953, p. 103.
34. "El Peruano. Regreso de S.E. el Presidente", en: *El Peruano*.— Lima, 19 de junio de 1841.— T. V, N° 67, p. 198, col. 1a.
35. SANTA-CRUZ SCHUHKRAFFT, Andrés de... *Cuadros Sinópticos de los Gobernantes de la República de Bolivia. 1825-1956 y de la del Perú, 1820-1956*.— La Paz, Edición financiada por la Fundación Universitaria Simón I. Patiño, 1956, p. 90.
36. Véase *El Peruano*.— Lima, 30 de junio de 1841.— T. V, N° 70, pp. 208-209.
37. Véase [Joaquín TORRICO], *Invasión Filibustera*.— Lima, Imprenta del Estado, 1878, pp. 1-16; Modesto BASADRE Y CHOCANO, *ob. cit.*, p. 102 y la nota 8 de Félix DENEGRI LUNA a esa misma obra, *Ibidem*, p. 102.
38. SANCHEZ DE VELASCO, Manuel... *Memorias para la Historia de Bolivia. Desde el año 1808 a 1848*.— Sucre. Editorial Charcas, 1938, pp. 331-336.
39. CRESPO, Alfonso... *Santa Cruz. El Cóndor Indio*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1944, p. 325.
40. Véase Andrés de SANTA-CRUZ SCHUHKRAFFT, *op. cit.*, p. 19.
41. "El Consejo de Estado de la República Peruana", en: *El Peruano*.— Lima, 14 de julio de 1841.— T. VI, N° 4, p. 13, cols. 2a-3a.
42. "El ciudadano Agustín Gamarra, Jeneralísimo y Presidente de la República, & & &", en: *Ibidem*, p. 13, col. 3a.
43. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Ob. cit.* p. 105.
44. SANCHEZ DE VELASCO, Manuel... *Ob. cit.*, p. 332. Es fundamental ver la obra del historiador boliviano M. Rigoberto PAREDES, *El General Ballivián antes de Ingavi* (Oruro, sin pie de imprenta, 1909), donde se narra el compromiso de Ballivián para que las tropas peruanas ingresasen como auxiliares a Bolivia, para cuyo efecto dio órdenes a sus partidarios para que recibiesen con toda clase de ayuda a los peruanos en el territorio de Bolivia.
45. "El ciudadano Manuel de Mendiburu, Prefecto y Comandante General del departamento de Moquegua", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 31 de julio de 1841, N° 101, p. 1, col. 1a.
46. "Marítima. Puerto de Arica. Entradas... Agosto 1° - Barca Nacional de guerra Limeña, Comandante D. Diego de la Haza, procedente del Callao en 25 días. Conduce a su bordo varios jefes y oficiales, y artillería, armamento y municiones con destino al Ejército", en: *El Mensajero*... — Tacna, 6 de octubre de 1841.— T. II, N° 115, p. 2, cols. 2a-3a.
47. MENDIBURU, Manuel de... *Memorias*, inéditas.
48. Esta carta está transcrita por su autor Coronel Manuel de MENDIBURU, en sus *Memorias*, inéditas.
49. "Marítima... Salidas... Agosto 17. Para Cobija la Barca N. de guerra Limeña, conduce a su bordo al B. Sr. C. D. Carlos Lagomarsino, y las fuerzas expedicionarias sobre aquel puerto", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 6 de octubre de 1841.— T. II, N° 115, p. 2, col. 3a.
50. "Gobierno Litoral del Puerto Lamar a 8 de Setiembre de 1841", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 22 de setiembre de 1841.— T. II, N° 111, p. 1, col. 1a.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- En ese mismo periódico, página y columna y bajo el rubro de "Copia" se reproduce el texto del oficio de Lagomarsino que se titula a si mismo Comandante General de la División Auxiliar sobre el Puerto La-Mar. Estos documentos evidencian el acuerdo de Ballivián con el Presidente Gamarra para el ingreso de tropas peruanas en territorio boliviano.
51. La información sobre el desembarco peruano en Puerto La Mar (que era el nombre oficial) o Cobija, la tomamos del parte del Coronel Lagomarsino al Coronel Manuel de Mendiburu, Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua y extraemos de ese mismo documento la parte transcrita textualmente.
El Parte aparece bajo el rubro de "*República Peruana. Comandancia General de la División de Operaciones. Puerto La-Mar, Setiembre 12 de 1841*", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 22 de setiembre de 1841.— T. II, p. 1, cols. 1a-2a., lo transcrito en la col. 2a.
 52. BARROS ARANA, Diego... *Un Decenio de la Historia de Chile. 1841-1851*.— Santiago de Chile, Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1905.— T. I, p. 411.
 53. "*Ministerio de Guerra y Marina. Casa del Supremo Gobierno en Lima a 6 de Octubre de 1841*" al Sr. C. Prefecto del Departamento de Moquegua, en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 23 de octubre de 1841.— T. II, N° 118, p. 1, cols. 1a-2a.
 54. GUZMAN, Luis M. ... *Historia de Bolivia*.— Cochabamba, Imprenta del Siglo, 1883, p. 125.
 55. CARRASCO, Manuel... *José Ballivián. 1805-1852. Estampas Históricas*.— Buenos Aires, Hachette, 1960, p. 80.
 56. SANTIVANEZ, José María... *Vida del General José Ballivián*.— New York, 1891, p. 106.
 57. "*Maritima. Puerto de Arica... Salidas... Setiembre 28 - Para Cobija el Bergantin Nacional de guerra Constitución*", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 6 de noviembre de 1841.— T. II, N° 121, p. 2, col. 3a.
 58. MONTANER BELLO, Ricardo... *Negociaciones Diplomáticas entre Chile i el Peru. Primer Periodo (1839-1846)*.— Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1904, pp. 100-104.
 59. DONOSO, Ricardo... *Alessandri, Agitador y Demoleedor. Cincuenta años de historia política de Chile*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1952.— T. I, pp. 11-28.
 60. "*Tesorería Jeneral. Manifiesto de lo acopiado y satisfecho desde el 1° hasta el 31 de Julio de 1841, con arreglo a las determinaciones del Supremo Gobierno... Gastos de Guerra... [Entregados...] Idem a D. Pedro Alejandri, por fletamento e indemnización del buque General Bulnes, 8.000 pesos*", en: *El Peruano*.— Lima, 4 de agosto de 1841.— T. VI, N° 10, p. 37, col. 2a, y p. 38, col. 1a.
 61. "*Tesorería Jeneral. Manifiesto de lo acopiado y satisfecho del 1° al 30 de Setiembre del corriente año de 1841, con arreglo a las disposiciones del Supremo Gobierno... Gastos de guerra... [Entregados...] Idem a D. Pedro Alexandri valor de la corbeta General Bulnes que le ha comprado el Gobierno, 86.000 pesos*", en: *El Peruano*.— Lima, 23 de octubre de 1841.— T. VI, N° 34, p. 137, col. 3a. y p. 138, cols. 1a-2a.
 62. "*Casa del Supremo Gobierno en Lima a 17 de setiembre de 1841. Benemérito Sr. Coronel Comandante General de Marina. S.E. el Presidente del Consejo de Estado encargado del Poder Ejecutivo ha dispuesto en acuerdo de este día que la corbeta General Bulnes se nombre corbeta Yungay (a) General Bulnes. Digolo a U.S. para su cumplimiento. Dios guarde a U.S. José María Raygada*", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 20 de noviembre de 1841.— T. II, N° 124, p. 1, col. 1a. y, en: *El Peruano*.— Lima, 18 de setiembre de 1841.— T. VI, N° 23, p. 90, col. 3a.

NOTAS AL CAPITULO

63. La carta en cuestión aparece publicada bajo el título de "Ecuador", en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 9 de octubre de 1841.— T. II, N° 116, p. 1, col. 3a. y p. 2, col. 1a.
64. "Comisaría Jeneral. Manifiesto de ingresos y egresos de la Comisaría General de Guerra y Marina desde el 1° hasta el 30 de Setiembre de 1841... Gastos extraordinarios... Al comisario pagador de marina, por la composición y artículos necesarios para la corbeta de guerra Yungay... 2.972. 2 1/2 pesos. Al mismo para enganche de los individuos de mar necesarios, para llenar las clases de la tripulación de dicha corbeta... 440 pesos... Al pagador de artillería, por cuenta del importe del armamento, material y mano de obra de los artículos de guerra mandados construir para la corbeta de guerra Yungay... 1.150 pesos", en: *Suplemento al Peruano* N° 38.— Lima, 6 de octubre de 1841, p. 156, cols. 1a-3a. y p. 157, col. 1a.
65. Véase "Manifiesto de ingresos y egresos de la Comisaría Jeneral de Guerra y Marina desde el 1° hasta el 31 del mes de Octubre de 1841", en: *Suplemento al Peruano* N° 55.— Lima, 18 de diciembre de 1841, p. 224, cols. 1a-3a., y p. 225, col. 1a.
66. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1842*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1841, p. 243, bajo el rubro "Buques de guerra armados".
67. "Casa del Supremo Gobierno en Lima a 6 de Octubre de 1840", en: *El Peruano*.— Lima, 14 de octubre de 1840.— T. IV, N° 31, p. 122, cols. 1a-2a.; y Decreto Supremo de Lima, 5 de agosto de 1840, en: *El Peruano*.— Lima, 12 de agosto de 1840.— T. IV, N° 13, p. 50, col. 1a.
68. CARRASCO, Eduardo... *Op. cit.*, pp. 242-243.
69. *Ibidem*.
70. "Manifiesto de los ingresos y egresos de esta Comisaría Jeneral [de Guerra y Marina] desde 1° hasta 31 de Julio de 1841", en: *El Peruano*.— Lima, 1° de setiembre de 1841.— T. VI, N° 18, p. 69, col. 3a.
71. La disposición que exonera a los matriculados de la Provincia Litoral del Callao está contenida en un oficio del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina, fechado en Lima, 20 de enero de 1842, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 22 de enero de 1842.— T. VII, N° 8, p. 29, cols. 1a-2a.
72. La comunicación del General Ramón Castilla como General en Jefe del Ejército de Operaciones y Comandante General de los Departamentos del Sur, se reproduce bajo el título de "Interesante", en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 1° de octubre de 1841.— T. VI, N° 27, ocupando la única página de dicho periódico.
73. SANTIVANEZ, José María... *Op. cit.*, p. 91.
74. *Ibidem*, p. 92.
75. RENE-MORENO, Gabriel... "El Jeneral Ballivián" publicado en los *Anales de la Universidad*.— Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1895. La copia mecanográfica de este texto nos impide indicar la paginación respectiva.
76. ARGUEDAS, Alcides... *Historia de Bolivia. Los Caudillos Letrados. La Confederación Perú-Boliviana. Ingavi o la Consolidación de la Nacionalidad. 1828-1848*— Barcelona, Sobs. de López Robert y C^a - Impresores, 1923, p. 283.
77. [José BALLIVIAN]... *Campaña de 40 días, hecha por el Ejército Boliviano al mando de S.E. el Jeneral Ballivián contra el Ejército Invasor del Perú a las órdenes del Jeneralísimo de sus Armas D. Agustín Gamarra*.— Valparaíso, Imprenta de M. Rivadeneyra, 1842, pp. 5-6.
78. *Ibidem*, pp. 6-7.
79. "José Ballivián, jeneral de división de los ejércitos de la República Boliviana, Presidente provisorio de ella, etc., etc., etc.", con este titular se encabeza el oficio que Ballivián pasó: "A nuestro grande y buen

- amigo el Exmo. Sr. Gran Mariscal D. Agustín Gamarra, jeneralísimo y presidente constitucional de la república peruana...”, estaba fechado en La Paz de Ayacucho, la ciudad natal de Ballivián, el 1º de octubre de 1841, *Ibidem*, pp. 8-9.
80. *Ibidem*, pp. 28-29.
 81. *Ibidem*, pp. 35-40.
 82. Decreto Supremo de Laja, 7 de octubre de 1841, en: *Ibidem*, pp. 30-34.
 83. Parte del Combate de Mecapaca, firmado por el Comandante General de la División, General Miguel de San Román, en Aguircauto, 21 de octubre de 1841, reproducido en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 11 de noviembre de 1841.— T. II, N° 122, p. 1, cols. 1a-3a.
 84. Las noticias sobre este combate entre los bolivianos del Comandante Suárez y los peruanos del Coronel Lagomarsino las hemos tomado del editorial “*El Mensajero*”, en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 6 de noviembre de 1841.— T. II, N° 121, p. 1, col. 3a. y p. 2, cols. 1a-2a.
 85. GONZALES-PRADA, Alfredo... *Un Crimen Perfecto. El Asesinato del Gran Mariscal Don Agustín Gamarra, Presidente del Perú*.— New York, H. Wolff Book Manufacturing Company Inc., 1941, pp. 47-54; José Manuel APONTE, *La Batalla de Ingavi. Recuerdos Históricos*.— La Paz, Escuela Tipográfica Salesiana Premiada, 1911, p. 51 y pp. 188-189; José María SANTIVANEZ, *op. cit.*, pp. 114-115.
 86. ARGUEDAS, Alcides... *Op. cit.*, p. 301.
 87. APONTE, José Manuel... *Op. cit.*, p. 151 y la nota 2, en esa misma pág.
 88. DELLEPIANE, Carlos... *Historia Militar del Perú*.— T. I, p. 415.
 89. APONTE, José Manuel... *Op. cit.*, p. 154.
 90. *Ibidem*.
 91. “*El B. Sr. Coronel D. Manuel de Mendiburu reasumió la Prefectura y Comandancia Jeneral de este Departamento* [de Moquegua] *el 26 del que rije...*”, en: *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 1º de diciembre de 1841.— T. II, N° 125, p. 2, col. 3a.
 92. *El Mensajero* [de Tacna].— Tacna, 20 de noviembre de 1841.— T. II, N° 124, p. 2, col. 3a.
 93. “*República Peruana. Prefectura accidental del Departamento de Moquegua. Arica, Diciembre 20 de 1841*”, en: *El Peruano*.— Lima, 29 de diciembre de 1841.— T. VI, N° 58, p. 338, col. 1a.
 94. Oficio del Prefecto accidental del Departamento de Moquegua, Matías Telles, al Ministro de Gobierno, Arica, 22 de diciembre de 1841, en: *El Peruano*.— Lima, 29 de diciembre de 1841.— T. VI, N° 58, p. 337, cols. 2a-3a.
 95. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Diez Años de Historia Política del Perú. 1834-1844*, p. 119.
 96. Oficio del Coronel Carlos Lagomarsino, Comandante General del Departamento de Moquegua, al Ministro de Guerra y Marina, fechado a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, al ancla en Arica, 25 de diciembre de 1842, en: *El Peruano*.— Lima, 8 de enero de 1842.— T. VII, N° 3, p. 10, cols. 1a-2a.
 97. Oficio del Prefecto accidental del Departamento de Moquegua, Matías Telles, al Ministro de Gobierno, desde la Corbeta de guerra *Yungay*, al ancla en Arica, 25 de diciembre de 1841, en: *Ibidem*, p. 9, col. 2a. Por error se dice Marcos Telles.
 98. *Ibidem*.
 99. MENDIBURU, Manuel de... *Memorias*, inéditas.
 100. Oficio del Juez de Paz de Arica, Joaquín Ramírez, al Comandante Militar de la Provincia de Tarapacá, Arica, 19 de febrero de 1842, en: *El Peruano*.— Lima, 4 de marzo de 1842.— T. VII, N° 20, p. 77, cols. 1a-2a.
 101. Véase el oficio del Coronel Lagomarsino referido en la nota 96, donde se dice: “... *la goleta Libertad y la corbeta Yungay*”.

NOTAS AL CAPITULO

102. Decreto Supremo de Lima, 27 de diciembre de 1841, en: *El Peruano*.— Lima, 29 de diciembre de 1841.— T. VI, N° 58, p. 236 (la paginación del N° 58, como la última p. del N° 57, están erradas), col. 1a.
103. Decreto Supremo de Lima, 27 de diciembre de 1841, en: *El Peruano*.
104. *Ibidem*.
105. *Ibidem*.
106. *Ibidem*.
107. *Ibidem*.
108. Oficio del Comandante General de la 2a. División Boliviana, Coronel Bernardo Rojas, al Señor Coronel y Comandante General de Mar y Tierra del Perú en Arica, Coronel Carlos Lagomarsino, Tacna, 21 de diciembre de 1841, en: *El Peruano*.— Lima, 8 de enero de 1842.— T. VII, N° 3, p. 10, col. 2a.
109. Carta del Coronel Bernardo Rojas (boliviano) al Coronel Carlos Lagomarsino (peruano), de Arica, 23 de diciembre de 1841, en: *Ibidem*, p. 10, cols. 2a-3a.
110. Oficio de la Comandancia General del Departamento de Moquegua al Comandante General de la Columna boliviana estacionada en Arica, sin fecha, en: *Ibidem*, p. 10, col. 3a. y p. 11, col. 1a.
111. Carta del Coronel Lagomarsino al Coronel Rojas, fechada a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, al ancla en Arica, 23 de diciembre de 1841, en: *Ibidem*, p. 11, cols. 1a-2a.
112. Oficio del Comandante General del Departamento de Moquegua, Coronel Lagomarsino, al Comandante General de la Columna boliviana estacionada en Arica, datada a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, al ancla en Arica, 24 de diciembre de 1842, en: *Ibidem*, p. 11, cols. 2a-3a.
113. Oficio del Gobernador y Comandante Militar de Arica (boliviano), José de Borja, al Comandante General del Departamento de Moquegua Coronel Lagomarsino, Arica, 24 de diciembre de 1842, en: *Ibidem*, p. 11, col. 3a.
114. VALDIVIA, Juan Gualberto... *Memorias sobre las Revoluciones de Arequipa desde 1834 hasta 1866*.— Lima, Imprenta de La Opinión Nacional, 1874, p. 244.
115. *Ibidem*.
116. *Ibidem*, p. 246.
117. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Diez Años de Historia Política del Perú. 1834-1844*, pp. 125-126.
118. Tomado de las *Memorias* inéditas de Manuel de MENDIBURU.
119. Decreto Supremo de 11 de enero de 1842, en: *El Peruano*.— Lima, 15 de enero de 1842.— T. VII, N° 6, p. 17, col. 1a.
120. Transcrito de Manuel de MENDIBURU, *Memorias*, inéditas.
121. Véase en: *El Peruano*.— Lima, 12 de marzo de 1842.— T. VII, N° 23, p. 85, col. 2a.
122. DENEGRI LUNA, Félix... *Manuel de Mendiburu, Prefecto en Tacna. 1839-1842*, p. 48.
123. Hemos tomado la parte correspondiente a la actuación de MENDIBURU de sus *Memorias* inéditas, documento de extraordinario valor para nuestra historia; Juan Gualberto VALDIVIA, *ob. cit.*; Modesto BASADRE Y CHOCANO, *ob. cit.*, y Félix DENEGRI LUNA, *ob. cit.* También son valiosos el periódico oficial *El Peruano* y el diario *El Comercio* de Lima.
124. La documentación oficial se encuentra en: *El Peruano*.— Lima, 22 de enero de 1842.— T. VII, N° 8, p. 29, cols. 2a-3a., p. 30, cols. 1a-3a. y p. 31, col. 1a. Puede verse en: Modesto BASADRE Y CHOCANO, *ob. cit.*, p. 122; y la bella versión de Ricardo PALMA, *Tradiciones Peruanas Completas*.— Madrid, Aguilar, 1964, pp. 1101-1103. Lo acotado es de Palma, *ob. cit.*, p. 1103.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

125. "Relaciones de los señores jefes y oficiales que se han presentado a este Estado Mayor General ofreciendo sus servicios", en: *El Peruano*.— Lima, 8 de diciembre de 1841.— T. VI, N° 51, p. 208, col. 2a.
126. [TORRICO, Joaquín] ... *Invasión Filibustera. Documentos para la Historia*.— Lima, Imprenta del Estado, 1873, p. 1.
127. "El Liberal de Trujillo.— Ayer arribaron al puerto de Huanchaco cuatro buques convoyándolos el bergantín de guerra Constitución, conduciendo una división al mando del Sr. Coronel Arrieta, compuesta de infantería y caballería, y después de tres horas pasaron para Piura", en: *El Peruano*.— Lima, 22 de enero de 1842.— T. VII, N° 8, p. 31, col 1a.
128. BURR, Robert N. ... *By Reason or Force. Chile and the Balancing of Power in South America, 1830-1905*, pp. 64-66.
129. DELLEPIANE, Carlos... *Ob. cit.*, T. I, p. 416.
130. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Ob. cit.*, p. 122.
131. Este relato lo hemos basado en las *Memorias inéditas de Manuel de MENDIBURU* y en nuestro trabajo *Manuel de Mendiburu, Prefecto en Tacna. 1839-1842*.
132. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Ob. cit.*, pp. 122-123.
133. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, 1946.— T. I, p. 179.
134. BURR, Robert N. ... *Op. cit.*, pp. 66-68.
135. DENEGRÍ LUNA, Félix... *Los protocolos de las conferencias de Vilque y Puno (1842)*.— Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva S.A., 1953.
136. GUZMAN, Luis M. ... *Historia de Bolivia*, p. 129.
137. ARGUEDAS, Alcides... *Ob. cit.*, p. 310.
138. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Ob. cit.*, pp. 124-125.

Capítulo XXX

LA ANARQUIA

DON MANUEL MENENDEZ
ENCARGADO DEL MANDO SUPREMO

“La celebración de la paz de Bolivia no trajo ningún beneficio para el Perú, porque no se desarmó el ejército, no se aliviaron los cargos del Tesoro Público, ni volvió la tranquilidad del pueblo; y al contrario, produjo el grave mal de extender a todas partes el contagio de las discordias políticas, convirtiendo al país en un vasto campo de batalla de las luchas civiles. La guerra extranjera había tenido sofocadas las ambiciones de los pretendientes del poder, pero una vez concluida, todas esas ambiciones surgieron y se levantaron tanto más audaces cuanto habían estado contenidas y disimuladas más largo tiempo. La muerte de Gamarra había dejado vacante el puesto de Presidente de la República, que fue, desde entonces, la presa disputada entre todos ellos”¹.

Conforme al artículo 82º de la Constitución de 1839, don Manuel Menéndez, Presidente del Consejo de Estado, había ejercido el mando supremo por delegación del Presidente Gamarra. Al morir éste, quedó encargado provisionalmente del Poder Ejecutivo; mas no pudo cumplir la prescripción constitucional de convocar *“... a los colegios electorales dentro de los primeros diez días de su gobierno para la elección del Presidente”*, por impedirlo la invasión boliviana al territorio nacional. Pero antes del canje de las ratificaciones del tratado preliminar de paz con Bolivia, que tuvo lugar en Lima el 11 de julio de 1842²,

D. Manuel Menéndez, celoso cumplidor de las leyes, inició consultas con el Consejo de Estado y, previo dictamen favorable de este cuerpo, convocó la reunión del Congreso para proclamar al Presidente de la República que resultase elegido, por disposición del 4 de julio de 1842³.

El señor Menéndez, a quien se acusaba de querer perpetuarse en el mando, al día siguiente de ratificado el Tratado de Paz convocó —por decreto supremo de 15 de junio— para que se procediese el 4 de agosto de 1842 a la elección del Presidente de la República⁴. Con razón don Modesto Basadre y Chocano, contemporáneo de los acontecimientos, escribió: *“El honrado y patriota don Manuel Menéndez, Presidente del Consejo de Estado, y, como tal, encargado del mando supremo de la República, por la muerte del General Presidente Gamarra, era, entretanto, víctima de las más atroces calumnias. Unos pretendían que era enemigo declarado del General Torrico, General en Jefe del Ejército organizado en Lima y el Norte; otros aseguraban que, decididamente protegía a Torrico, y perseguía al General La Fuente y sus abnegados compañeros en la ruda campaña contra Ballivián; otros pretendían que Menéndez quería permanecer al frente del Gobierno, usurpando un mando para el cual no tenía aptitudes idóneas. ¿Cómo las habría de tener el honrado Menéndez, cuando las aptitudes idóneas significan el permiso dado por el gobierno para que todos manipulasen los fondos públicos? Aun cuando según la Constitución, no se podían hacer elecciones estando el territorio, en mucha o menor parte, en posesión de fuerzas invasoras, y los tratados celebrados en Acora [y firmados en Punol, el 7 de junio, no se conocían en Lima, la vocinglería de los bullangueros llenaba las columnas de la prensa [diciendo que Menéndez quería perpetuarse], en esta ocasión, como en varias otras, pronta a atacar a la autoridad suprema.*

“El 14 de junio se recibió, al fin, en Lima, la noticia de los tratados. En el acto, convocó el digno señor Menéndez a elecciones populares para el nombramiento de su sucesor. Esperaba patrióticamente que los pueblos, aleccionados por las duras pruebas por las que habían pasado, sabrían llenar su deber eligiendo para el alto puesto de Presidente de la República a un ciudadano idóneo y patriota. Al hacer la convocatoria ignoraba que esa elección ya estaba hecha por los ejércitos del Norte y del Sur; que era dual; y que debía discutirse y votarse a balazos en Agua Santa, Carmen Alto, etc.”⁵.

Con este paso preliminar indispensable, Menéndez daba una muestra inequívoca de su decisión de convocar a elecciones presidenciales, y efectuar la transmisión del mando al legalmente elegido. Lamentablemente los apetitos de los aspirantes a la

presidencia empezaron a evidenciarse aún antes del 8 de mayo, fecha de la primera conferencia entre los plenipotenciarios del Perú y Bolivia, celebrada en el pueblo de Vilque⁶, buscando la paz, cuyo tratado se firmaría en Puno el día 7 de junio. El General Bermúdez, Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Sur, escribió al Plenipotenciario peruano Francisco Javier Mariátegui en Cuzco el 15 de abril de 1842: *"Verá que soy de parecer con usted. En todo lo que pueda haga de manera que se transija nuestra cuestión [con Bolivia]. He visto el ejército, palpo las dificultades insuperables de que pueda subsistir dos meses y usted traducirá lo demás. Esto es hablar con franqueza e interés nacional"*⁷.

Es penosa esta situación, como se ve del documento transcrito, fechado pocos días después de la noche del 3 de abril, en la que guerrillas puneñas "... a órdenes de los jefes Pimentel, etc., y bajo la inmediata dirección del Coronel Rudecindo Beltrán, nombrado Prefecto de Puno, asaltaron la División de Vanguardia que tenía Ballivián en Orurillo, a órdenes del Coronel Landaveri, y, después de un sangriento combate, la obligaron a rendirse"⁸. Los pretendientes con sus ambiciones desarticulaban el esfuerzo nacional que requería de unidad frente al invasor boliviano.

Cuatro eran los aspirantes más peligrosos: los generales La Fuente, San Román, Torrico y Vivanco. Los cuatro mandaban tropas. Vivanco había tenido la nobleza de no prestarse a hacerle el juego al General Ballivián.

Las inquietudes conspirativas se concretaron en hechos de rebeldía e indisciplina cuando, el 12 de junio de 1842, el General San Román desobedeció órdenes de su jefe el General La Fuente y "... con todas sus fuerzas, que nunca se habían mezclado con los demás del ejército, emprendió la marcha más rápida y ordenada que jamás se había visto, sin detenerse, por caminos desusados, y mal poblados, llegó al territorio del Cuzco, en vez de ir a Arequipa como lo anunció, intentando se le reuniese la División de Tacna; pasó por las provincias que están al pendiente de aquella ciudad y bajó hasta Ayacucho, donde vino a hacer parada"⁹.

Desde Velille, el 30 de junio de 1842, San Román ofició al Ministro de Guerra y Marina, General Juan Crisóstomo Torrico, protestando su lealtad al gobierno. Por cartas personales al señor Menéndez, Encargado del Poder Ejecutivo, insistía en su lealtad y daba como "... prueba inequívoca: [de la conspiración de La Fuente] haber hecho en Arequipa Comandante General del Departamento al Coronel [Manuel Ignacio del Vivanco]"¹⁰.

Pronto se descubrieron las sordas maniobras de La Fuente y Torrico para acrecentar los ejércitos que el gobierno les había encomendado frente a las amenazas de Bolivia y Ecuador. Nos dice Modesto Basadre y Chocano, contemporáneo de dichos sucesos, que sólo "... *el Coronel Mendiburu que seguía en esas memorables fechas acantonado en Tacna. [Mantenial sus deseos que eran sostener a todo trance el orden constitucional evitando la anarquía que comprendía, iba a devorar a los inocentes pueblos de la República]*"¹¹. En Arequipa los esfuerzos constitucionales del General Domingo Nieto fueron desbordados por el Coronel Manuel Ignacio de Vivanco y sus partidarios. Estos desobedecieron a Nieto, quien después de diversos esfuerzos, incluidos algunos hechos de armas, tuvo que optar por irse al Cuzco y unirse al General La Fuente¹². La Fuente trató de aumentar los efectivos de su ejército, haciéndolo con las fuerzas de la división de San Román y la del Coronel Mendiburu. Mendiburu tenía órdenes de remitir por mar sus tropas a Lima tan pronto se lograra la paz con Bolivia; desobedeció el mandato ilegal de La Fuente, cumpliendo con despachar sus tropas a Lima¹³.

Mientras tanto el Coronel Vivanco "... *se había adelantado al ejército del Sur, quedando de jefe militar y político en Arequipa*"¹⁴.

El 11 de junio el General La Fuente, por oficio fechado en Lampa, hizo saber al gobierno sus quejas de Mendiburu y que Arequipa negaba la obediencia al General Nieto; y agregaba, mostrándose en franca rebeldía: "... *en esta virtud, pienso dirigirme con fuerza suficiente sobre ambos departamentos a fin de reducirlos a la obediencia real y positiva del Supremo Gobierno*"¹⁵. Sólo después de llenar este cometido, el General La Fuente cumpliría las órdenes recibidas de Lima¹⁶.

La correspondencia publicada por el propio La Fuente en 1843, muestra cómo progresivamente su actitud de rebelión fue haciéndose más franca hasta culminar el 28 de julio de 1842. Reuniéronse este día en casa de La Fuente los generales y jefes del Ejército del Sur y desconocieron al gobierno del señor Menéndez, porque "... *supuesto que el gobierno estaba reducido voluntaria e involuntariamente a la humillante condición de jefe o instrumento de un partido, se había declarado en apoyo del voto público, que había abdicado la Suprema autoridad nacional, y que en consecuencia debía ejercerla el señor General Vidal, Prefecto de este departamento como Vice Presidente del Consejo de Estado hasta que fuese libre y constitucionalmente elegido y proclamado el Presidente de la República*..."¹⁷. Firmaban el acta, entre muchos otros, los generales José María Plaza y Domingo Nieto; los coroneles Manuel Ignacio de Vi-

vanco, J. Bustamante, Alejandro Deustua, Francisco Alvariño, José Alvarez Thomas, Juan Antonio Pezet, etc.¹⁸.

Fue la declaración del General Vidal más cuidadosa que el acta mencionada, ya que en ésta se ignoraba la existencia del Primer Vice-Presidente del Consejo de Estado, don Justo Figuerola, mientras que en la declaración de Vidal, 2º Vice-Presidente de dicho cuerpo, se decía: *"Que es pública y notoria la enfermedad del 1er. Vice-Presidente del Consejo de Estado Sr. D. Justo Figuerola y que en consecuencia: conforme al artículo 101 de la Constitución ejerzo el Supremo Poder Ejecutivo hasta que sea libre y constitucionalmente elegido y proclamado el Sr. Presidente de la República"*¹⁹.

El General Vidal afirmó en su manifiesto publicado en 1845: *"... me encargué del poder con la precisa condición de someter mis tropas al Consejo de Estado tan luego me aproximase a la capital"*²⁰, lo que en su oportunidad no ocurrió.

Antes de conocerse en Lima la noticia de la proclamación de Vidal como Encargado del mando supremo, el gobierno de Menéndez, el 6 de agosto de 1842, en vista de las reiteradas desobediencias de La Fuente, lo destituyó de su cargo y ordenó a las autoridades civiles y militares lo considerasen como a un general rebelde²¹. Horas antes de que supiese en Lima la abierta rebelión de La Fuente y Vidal, el General Juan Crisóstomo Torrico depuso al Encargado legal señor Menéndez, proclamándose por Decreto de 16 de agosto Jefe de la Nación²². El día 18 se publicó la noticia de que en el Cuzco había asumido el mando supremo el General Vidal²³.

Por decreto de 20 de agosto de 1842, el Jefe de la Nación General Juan Crisóstomo Torrico delegó el mando en el General Juan Bautista de Lavalle. Torrico con su ejército marchó hacia Jauja y el 24 San Román lo reconocía como Jefe de la Nación. *"Reunidas las tropas de San Román con las de Torrico todo el ejército se mantuvo así en expectación del ejército de Vidal, que se aproximaba a Ayacucho"*²⁴. Entretanto, el 3 de setiembre llegó Mendiburu al Callao con casi toda su fuerza, pues sólo había dejado en Tacna una compañía comandada por el Capitán Pedro José Chocano²⁵.

El Capitán de Fragata Francisco Forcelledo, ayudante del General La Fuente²⁶ fue enviado por éste a Lima llevando pliegos al gobierno y *"... para que se le instruyese de cuanto había ocurrido en orden a la defección de San Román [—dijo el General La Fuente en su manifiesto—], y los riesgos que corría la integridad de la República si no se obraba enérgicamente con ese rebelde, y en lugar de recibirle y oírle, se le mandó prender en el camino, se le condujo al cuartel de Santa Catalina (en Limal), donde se le mantuvo por algunos días exclusiva-*

mente incomunicado, y se le hizo embarcar para Arequipa, a fin de que no pudiera reunirse prontamente con el Ejército y darme cuenta del trato bárbaro que había recibido, y que no se da igual a un enviado del mayor enemigo. Con este paso reveló el gobierno el interés que tenía de sustraer del conocimiento público la verdad de los hechos, para que tuviesen cabida las falsedades que él y Torrico procuraban derramar²⁷.

Lo cierto es que el Capitán de Fragata Forcelledo estaba en el Cuzco el 28 de julio de 1842, pues aparece entre los firmantes del acta que proclamó al General Vidal encargado del Mando Supremo, habiendo ascendido en la ciudad Imperial a Capitán de Navío el 3 de agosto de 1842²⁸.

Don Modesto Basadre y Chocano relata que Forcelledo mantenía buenas relaciones en la Marina, y logró del Coronel José Félix Iguain que éste tomase contacto con los oficiales de la corbeta de guerra *Yungay*, que se encontraba en Paita²⁹ y la barca de guerra *Limeña*, y que habiéndolo hecho, ganó para la causa de Vidal y La Fuente al comandante de la *Limeña*, Manuel Villar, a los tenientes segundos Juan Noel, Joaquín Guerra y José Ortiz de Zevallos, más otros oficiales.

Puestos de acuerdo los conspiradores, detuvieron en Paita al comandante de la *Yungay*, Capitán de Corbeta José de la Haza, al Teniente 1º Pedro Carreño y algunos otros más en la noche del 2 de setiembre. A la una de la mañana del día 3, los oficiales rebeldes firmaron un acta reconociendo la autoridad del General Vidal como encargado del Mando Supremo por la Constitución de la República³⁰.

El mismo día 3 de setiembre la *Yungay* y la *Limeña*, la primera bajo el mando de Villar y la segunda comandada por Juan Noel, se dieron a la vela a Islay. Llegaron después de un mes exacto de navegación, encontrándose con que el bergantín *Constitución* al mando de su comandante el Teniente 1º Diego de la Haza bloqueaba el puerto por órdenes del gobierno de Torrico. Los rebeldes tomaron con facilidad el *Constitución*, capturando a de la Haza y a los oficiales, y los enviaron a tierra³¹.

El General Vivanco, Comandante General del Departamento de Arequipa por el Gobierno del General Vidal, se constituyó en Islay e hizo premiar con cinco mil pesos a las tripulaciones que habían reconocido la autoridad de Vidal; dio las facilidades para que se le fabricara un nuevo timón al *Constitución*, ordenándose que éste saliese para Valparaíso para traer armamento. Proveyó de víveres a los tres buques³².

En esta forma sólo obedecían al gobierno de Torrico las goletas *Libertad* y *Alerta*, cada una de ellas armada con un cañón de coliza o giratorio y dos carronadas³³ y el pailebot *Vigilante*, pequeño buque de 78 toneladas y un cañón giratorio de

a 9, que —según Melo— no pasaba de ser un yate³⁴. Estos buques de guerra, incapaces de oponerse a la *Yungay* de 22 cañones, la *Limeña* de 16 y el *Constitución* de 16³⁵, tuvieron que quedarse inmovilizados en el Callao hasta después de la derrota que sufrió su caudillo en Agua Santa, habiéndose rendido el 19 de octubre³⁶, cuando ninguna otra cosa les quedaba por hacer. El General Torrico se había embarcado para fugar del país junto con San Román, su Ministro General Miguel del Carpio y el Comandante General de Marina, Capitán de Navío Ramón Valencia³⁷.

Noticiados La Fuente y Vidal de que Torrico y San Román habían reunido sus fuerzas en Jauja, decidieron bajar a la costa y "... del 9 al 24 de setiembre se movieron todas las tropas de Vidal sobre Ica"³⁸. "En 26 de setiembre, Vidal, con la mayor parte de su ejército, ocupó Ica, a la vez que Deustua ocupaba Cante con su división [de vanguardial]"³⁹.

"El 1º de octubre Torrico con su ejército llegó a Lima y en el acto trató de marchar al Sur en busca de Vidal, pues sabía la defección de la escuadra, y temía que Vidal embarcase sus tropas a bordo y las condujese a Lima, donde él sabía que existía un fuerte partido favorable a Vidal"⁴⁰.

Se habían desarrollado algunas acciones de armas con suerte varia, aunque podría decirse que favorables a Torrico, como el triunfo del Coronel Lopera sobre el General Zubiaga en Incahuasi el 25 de setiembre. Castilla venció a La Fuente el 22 de setiembre en Intiorco; pero días después, el 29, fue derrotado por los moqueguanos en la misma población de Moquegua. En cambio el Coronel Justo Herculles, que se hallaba en Casma en armas contra Torrico, ofició el 25 de octubre al General Vidal, reconociendo su autoridad⁴¹.

En octubre el General Domingo Nieto que actuaba como General en Jefe del pequeño ejército de Vidal, lo hizo concentrar en Pisco, teniendo en la bahía a la *Yungay*, la *Limeña* y transportes, en actitud de poder embarcar las tropas y tomar Callao y Lima; estos buques estaban bajo el mando del Capitán de Navío Francisco Forcelledo quien había sido nombrado en Ica, en setiembre, Comandante General de la Escuadra⁴². Las fuerzas de Nieto, según el Deán Valdivia, a quien seguimos, sumaban dos mil trescientos soldados de las tres armas⁴³.

El General Torrico y San Román tenían un ejército que largamente duplicaba en número, y mejor armado, al de Vidal y Nieto⁴⁴. En esos días llegó a Pisco el General La Fuente, derrotado en Intiorco por Castilla, con la mala nueva de que Vivanco, hecho General de Brigada por Vidal, había defecionado y no uniría su pequeña división de novecientos hombres a sus anteriores compañeros; y, a pesar de que el General La

Fuente fue reconocido, por su mayor antigüedad en el grado, como General en Jefe y Nieto como su segundo, éste siguió de hecho en el mando del ejército⁴⁵.

Nieto, conocedor de la realidad que enfrentaba, recurrió a un ingenioso ardid militar: tomó todas las disposiciones como para embarcar su tropa con destino al Callao. Esta noticia la conoció Torrico y para evitar el embarque, "...precipitó la marcha de su ejército por escalones y aún en desorden"⁴⁶.

Al amanecer del día 17 de octubre de 1842, las cansadas tropas de Torrico se encontraron con las de Nieto perfectamente formadas y en lugar que le daba todas las ventajas estratégicas, pues los extremos del ejército se apoyaban en unos cerros, de un lado, y, del otro, en unos pantanos; por el frente, una pequeña quebrada lo protegía de un ataque frontal en masa⁴⁷.

Así Nieto pudo triunfar sobre Torrico, en una forma incomprendible, como la califica don Modesto Basadre y Chocano⁴⁸. Una vez más, se repitió la victoria de la previsión y del coraje sobre el mayor número. Nieto fue ascendido a Gran Mariscal y la historia lo recuerda como el Gran Mariscal de Agua Santa. En esta ocasión la victoria correspondió a quienes poseían el dominio del mar.

Años después diría el General Vidal: "*A continuación de la destrucción del ejército rebelde, me encaminé para esta capital [de Limal], donde debía restablecer el orden constitucional, y habiendo ya cesado las causas por las cuales fue necesario asumir el poder ejecutivo, le pasé al Consejo de Estado, que se reunió inmediatamente, la nota siguiente*"⁴⁹, y la transcribe. Esta nota, fechada el 28 de octubre de 1842, ponía a disposición del Consejo de Estado el Mando Supremo, que debía asumir el primer Vice Presidente de ese cuerpo, Dr. Figuerola⁵⁰. En la misma fecha el Consejo de Estado indicaba al General Vidal que habiéndose excusado el Dr. Figuerola, convaléciente de una grave enfermedad, "...habiendo el Consejo estimado legal este impedimento, acordó a continuación que se encargue del Poder Ejecutivo el Benemérito Señor Jeneral Francisco Vidal, segundo Vice Presidente del Consejo; a cuyo efecto se presentará en el día de mañana a las doce en la sala de sesiones a prestar el juramento prevenido en el artículo 86° de la Constitución"⁵¹.

A mediados de diciembre todo el Perú reconocía la autoridad del General Vidal. Pero el 18 de diciembre el Coronel Justo Herculles, nombrado Prefecto y Comandante de Ancash por Vidal, hizo una leva en Huaraz de todos los hombres aptos para servir en filas e inició una sublevación contra el gobierno. Este envió tropas comandadas por el General J. Ildefonso

Coloma que triunfaron y Herculles fue fusilado el 23 de enero de 1843⁵².

"La batalla de Agua Santa había sido ganada a principios de octubre de 1842; en febrero de 1843 se rebeló otra vez el General Vivanco, proclamando la libertad en las elecciones para Presidente y la independencia del Congreso. El segundo Vice Presidente, en ejercicio del Poder Ejecutivo, mandó una división para que, en unión de los que seguirían, marchara hasta el Cuzco, en donde tenía su asiento el general rebelde. El General de la vanguardia se pronunció en favor de éste. A consecuencia de las críticas circunstancias que produjeron estos y otros acontecimientos que sobrevinieron en la capital, el segundo Vice Presidente cesó en el mando, que entregó el primer Vice Presidente que le precedía en el llamamiento de la ley. La autoridad de este magistrado fue combatida mediante maniobras oscuras que abortaron. Se le daba aviso de una de éstas, fraguada en un cuartel en las altas horas de la noche. El mensajero llamaba a grandes golpes en la puerta, ocurrió un criado al balcón para informarse de lo que solicitaba, el importuno contestó que uno o más ministros llamaban a Palacio a S.E. el Vice Presidente porque había revolución. '¡Ah Juanita!', dijo a su hija, '¡Ha de ser por la banda! Tirasela por el balcón'. Su autoridad cesó antes de tres meses, por la llegada del General Vivanco, en cuyo favor se había pronunciado toda la República, reconociéndole por jefe, bajo el nombre de Director. Cuando el General Vivanco se rebeló en el Cuzco, levantó el pendón que hemos indicado. Cuando llegó a Lima, disolvió la junta preparatoria que se había instalado con los diputados existentes en la capital. Desde ese punto, puede decirse que principió a declinar la gran popularidad que había merecido su rebelión. Ni podía ser de otra suerte, había proclamado la independencia de un Congreso, que expelía como primer acto de su autoridad. La sociedad no se conforma con estas versatilidades"⁵³.

Decisiva intervención tuvo la Marina para acelerar el éxito del movimiento de Vivanco. En la noche del 3 de marzo de 1843 subleváronse en la rada del Callao los buques de la Escuadra; aunque el Decreto Supremo represivo de 4 de marzo hace sólo mención específica de la corbeta Yungay, para hablar en futuro de "... todos los buques de guerra nacionales que se defeccionaren"⁵⁴, hay que seguir a Montaner Bello, quien dice: "... los barcos de guerra del gobierno peruano, como la corbeta Yungay, el bergantín [(sic)] Limeña y otros más pequeños que estaban al ancla en la bahía del Callao, abandonaron el puerto

en la media noche del 3 de marzo y haciendo rumbo al Sur fueron a ponerse a las órdenes de Vivanco⁵⁵. En efecto, "... la corbeta Yungay y la goleta Alerta entraron a Islay el 28 de marzo, y fueron recibidas con mucho aplauso..."⁵⁶. Razón tuvo el historiador chileno Montaner Bello, cuando al referirse a esta defección de la Escuadra, expresa que los marinos dieron "...un golpe de muerte a la administración de Vidal, porque la privaban de los únicos elementos que poseía para movilizar sus tropas"⁵⁷.

Lamentablemente la reacción del Gobierno fue inconveniente, porque a los buques de guerra defecionados, los declaró "...Fuera de la protección de las leyes patrias, y desde luego, reputados como piratas, podrán los buques de las naciones amigas y neutrales batirlos y apresarlos donde quiera que los encuentren"⁵⁸. Esta disposición contenida en el D.S. de 4 de marzo de 1843 no era procedente, y además faltaba a la verdad. Un buque rebelde al Gobierno pero con una oficialidad responsable no debía ni podía ser declarado buque pirata. Los actos de los piratas son delictivos porque su objeto es el saqueo y pillaje de los buques sin distinción de bandera. Ello no quiere decir que un buque sublevado por razones políticas deje de crear problemas de carácter jurídico, pero éstos no turban el orden general de los mares.

Ricardo Montaner Bello, historiador y diplomático chileno, transcribe parcialmente el oficio que el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú dirigió al Representante de Chile, en el que decía: "...Con este motivo invito, de orden de mi gobierno a V.E., a quien considero animado de los mejores sentimientos a favor de la moralidad de los pueblos y particularmente de las instituciones del Perú, para que quiera excitar a los señores comandantes de buques pertenecientes a su nación, con el objeto de que persigan a los sublevados como piratas, en inteligencia que si algunos de dichos buques fueren apresados, serán declarados propiedad legítima del gobierno de V.E."⁵⁹. El mismo Montaner Bello agrega: "Esta desacordada medida del General Vidal, fue recibida con asombro por la opinión pública y con absoluta indiferencia por el Cuerpo Diplomático, que se limitó a acusar recibo de la comunicación del gobierno peruano"⁶⁰.

El 15 de marzo el General Vidal renunció el ejercicio del mando supremo ante el Primer Vice-Presidente del Consejo de Estado, Justo Figuerola, encareciéndole se hiciese cargo del mando⁶¹. También renunció el General Antonio Gutiérrez de La Fuente al Ministerio de Hacienda⁶². No le quedó al Dr. Figuerola otro camino que hacerse cargo del Poder Ejecutivo, el mismo 15 de marzo⁶³.

Nombró ministros al Dr. Matías León, al General de División Ramón Castilla y al Coronel Manuel de Mendiburu⁶⁴. El Dr. Figuerola trató de restablecer la paz y lograr la instalación del Congreso elegido⁶⁵. La carta que dirigió desde Lima el 18 de marzo de 1843 al General don Manuel Ignacio de Vivanco, es una de las bellas piezas de nuestra literatura política; en ella, con dignidad y sin desconocer la verdad, pidió al General victorioso respetara las instituciones patrias; que ahorrara la sangre peruana y que reconociera la autoridad legal reivindicada para que Vivanco mereciera el respeto de peruanos y extranjeros, Agregó: *"...si U. pretende la presidencia, lo cual es lícito a todo ciudadano, sea el primer paso, el primer antecedente meritorio, el mejor título, el de ahorrar sangre humana, el de dar una prueba de desprendimiento y nobleza: el reconocer la autoridad legal reivindicada actualmente... Escribame U. pronto, General, desde el punto en que se encuentre. Envieme persona autorizada de su confianza. Dígame con franqueza cuanto quiera, cuanto solicite para arreglar este interesante negocio. A U. le toca. U. está en el caso de hacerlo: llene U. este compromiso por el Perú; yo llenaré el de no perdonar medio (salva la existencia del gobierno legal). Instalaré el Congreso al momento: Allí se ventilarán las cuestiones del día, y yo con honor dejaré este puesto que hoy desempeño. Creo conseguir este intento justo, digno y laudable; y hago a U. el honor de creerlo incapaz de no prestarse a acceder a esta medida que desechada, U. sería el primero que lamentaría al palpar la copia de los males que inundaban la república"*⁶⁶.

La guarnición de Lima se pronunció el 20 de marzo por Vivanco, pidiendo garantías especiales, que correspondían a *"...la conducta patriótica y moderada de los antiguos y buenos servicios que han prestado al país en su larga carrera, y a las garantías de orden que permite la reputación de los señores generales don Domingo de [(sic)] Nieto, don Ramón de [(sic)] Castilla y D. Alejandro Deustua"*⁶⁷. El mismo día fue elegido Prefecto y Comandante General del Departamento de Lima el Coronel José Rufino Echenique⁶⁸.

En los primeros días de la efímera administración del General Vidal, que en buena cuenta no alcanzó los cinco meses de existencia, la Comandancia General de Marina fue ejercida por el Gobernador Político y Militar del Callao, Coronel José Félix Jaramillo⁶⁹. El 29 de octubre de 1842 fue nombrado para ese alto cargo el Capitán de Navío Francisco Forcelledo, quien lo ejerció hasta el 20 de marzo de 1843, fecha en que pasó al retiro y en que la guarnición de Lima reconoció al General Vivanco como Supremo Director de la República⁷⁰. Desempe-

ñaba la dirección general de las Escuelas Náuticas el Capitán de Navío Eduardo Carrasco; Jefe de la Escuela Náutica de Paita era el Teniente 1º Francisco Carrasco; la Escuela contaba con doce alumnos⁷¹.

Forcelledo se preocupó de la instrucción de su personal. Ante la oportunidad de embarcar a dos oficiales subalternos en el bergantín peruano *Rimac*, que por cuenta de los señores Rodrigo y Barreda, de la Compañía Asiática, viajaba a la China bajo las órdenes del Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, obtuvo el consentimiento de los armadores del buque y de la superioridad y fueron embarcados el Teniente 2º Carlos Relaiza y Guardiamarina Guillermo Robinet⁷².

Con la noticia de la sublevación vivanquista, el Gobierno decretó el 9 de febrero de 1843 en estado de bloqueo el puerto mayor de Islay y los menores de Cocotea y Quilca, "... *mientras que Arequipa y sus inmediaciones subsistan oprimidas por las tropas rebeldes*"⁷³. Ese mismo día el Gobierno dispuso que "... *Por ningún pretexto, ni motivo, ni en clase de depósito, podrá desembarcarse en los puertos ni caletas de la República armamento, pólvora ni algún otro artículo de guerra*", salvo en el puerto del Callao, controlado por Vidal⁷⁴.

El 13 de febrero se ordenó el cierre del puerto del Callao para los buques que saliesen con dirección al Sur⁷⁵. El día 17 se decretó su reapertura, condicionándose las salidas al Sur a la prevención a los armadores para que no tocasen en los puertos bloqueados⁷⁶. De poco sirvieron esas medidas, ya que como hemos dicho la Escuadra desconoció al Gobierno de Vidal en la noche del 3 de marzo.

VIVANCO, SUPREMO DIRECTOR DE LA REPUBLICA

El 7 de abril de 1843 hizo su entrada triunfal en Lima el General Manuel Ignacio de Vivanco, Supremo Director provisional de la República. Con propiedad dijo en una proclama a los limeños: "*El voto unánime de los pueblos y la aclamación general del Ejército me han elevado a la Magistratura Suprema*"⁷⁷. "*Esta administración [—dice el General Mendiburu, adversario de Vivanco—], que a nadie pagó sueldos ni pensiones, fue en sus principios aclamada y festejada por una gran mayoría del país que, cansado de malos gobiernos, imaginó que el del General Vivanco sería mejor que los anteriores, aunque fuera por la realización de cualquier parte de las grandes promesas sobre moral y orden [de las] que [se] ocupaban muchas distinguidas plumas; puede decirse sólo, con*

*respecto al Directorio, que de esta dictadura muchos se prometieron de buena fe ventajas para la Nación*⁷⁸.

Al poco tiempo de haber asumido el mando, el Supremo Director tomó impopulares medidas. Por Decreto Supremo de 9 de abril de 1843, obligó que todas "... las autoridades y funcionarios civiles, eclesiásticos y militares" reconocieran y juraran obedecerle, usando la siguiente fórmula: "*Reconozco la autoridad que ejerce el Supremo Director, y juro a Dios y ofrezco a la Patria, obedecer y cumplir sus decretos, órdenes y disposiciones*"⁷⁹. Muy allegado al General Vivanco era en esos días el Coronel José Rufino Echenique quien no obstante admite que tal medida "*fue mal recibida*"⁸⁰.

Haciendo uso de los poderes dictatoriales que detentaba, Vivanco manifestó que para efectuar las grandes y saludables reformas que se proponía era necesario extrañar del territorio de la República, por cierto tiempo, a buen número de personas, entre las que figuraban especialmente militares de alta graduación. De los primeros deportados fueron aquellos que se negaron a prestar el juramento de obediencia a su persona. Algunos de los que rehusaron jurar, como el General Ramón Castilla, optaron por ausentarse de Lima y refugiarse en provincias, motivando la ira del Supremo Director, quien el 11 de mayo de 1843, decretó que, cualquier persona, cualesquiera fuese su clase o condición, "*... que llamada o solicitada por las autoridades por causas políticas, se hubiere denegado o denegare a comparecer ante ellas, abandonando su domicilio para eludir la obediencia debida, será considerada culpable e incurrirá en la pena del extrañamiento del territorio, luego que fuere habida*". Aquellos a quienes el Gobierno hubiera ordenado dejar la República y se escondiesen (el caso de Castilla), o se mantuvieron ocultos, "*... resistiendo el mandato de la Suprema Autoridad, serán considerados como conspiradores contra el orden social, y ejecutados como tales con la última pena*". El juzgamiento lo efectuaría un Consejo de Guerra verbal; identificada la persona, el fusilamiento debía hacerse en el plazo improrrogable de 24 horas⁸¹.

Entre los que se negaron a prestar juramento contáronse militares de prestigio: los generales Domingo Nieto, Pedro Bermúdez y Ramón Castilla, los coroneles Manuel de Mendiburu, Pedro Cisneros, Joaquín Torrico y muchos otros. Desde luego recibieron órdenes para su extrañamiento a Chile

Dice Mendiburu en sus *Memorias*: "*En el vapor que debía conducirme a Chile y zarpó el 12 de mayo [de 1843] del Callao, iban con igual destino los Generales Nieto y Bermúdez, ambos afectos al General Vivanco y que, distantes de pensar en o-*

*nérsese, estaban conformes y gustosos de que gobernase; los Coroneles D. Joaquín Torrico y D. Pedro Cisneros, otros varios jefes y, aun, paisanos que también eran expulsados del Perú. Cada buque que salía llevaba al extranjero crecido número de personas sacrificadas al método expurgatorio que servía de regla en aquel tiempo para que se asegurara, al decir de muchos, la completa organización del País*⁸². Ya en esos días, "...El General [Ramón] Castilla, que estaba oculto en el distrito de Pica, provincia de Tarapacá, fue mandado fusilar por medio del subprefecto, que después mostró la orden oficial en que el Prefecto de Tacna, Coronel Caravedo, transcribía la que había recibido del Gobierno [de Lima]"⁸³.

*"Cuando fondeó el buque en Arica, [el 16 de mayo⁸⁴,] pasaron a bordo, de visita, el Capitán de Puerto, Capitán de Fragata [José María] Salcedo, el Comandante Militar don José Joaquín González, el Gobernador D. Juan Legay, el Párroco y varios vecinos. Todos ofrecieron al Coronel Mendiburu hacer un pronunciamiento por el orden constitucional, asegurando que en la ciudad de Tacna sucedería lo mismo sin más que la noticia del desembarque de los desterrados*⁸⁵.

Y como estuvo previsto, sucedió. El 17 de mayo de 1843, en la ciudad de Tacna, en una reunión presidida por el Gran Mariscal Domingo Nieto y el General Pedro Bermúdez, con la concurrencia de jefes y oficiales, se declaró que Vivanco era usurpador de la Soberanía Nacional y se reconoció al Dr. Justo Figuerola *"... como llamado por la ley para ejercer el mando supremo"*⁸⁶. Nieto asumió el mando político y militar del Departamento de Moquegua⁸⁷. El 9 de junio en una reunión pública, convocada por Nieto, se decidió por los representantes de la ciudadanía constituir una Junta de Gobierno provisional para que actuase en nombre del Dr. Figuerola, imposibilitado, por estar en Lima, de asumir el mando. La componían el General Juan Crisóstomo Torrico, que la presidía, el Gran Mariscal Domingo Nieto, los señores Juan Mariano Goyeneche, Pedro Astete y Manuel Echenique⁸⁸.

El General Ramón Castilla había desconocido en Tarapacá, el 2 de junio, al Gobierno Directorial, basándose en el acuerdo ciudadano tomado el día anterior⁸⁹. El día 15 de junio hizo lo mismo la Provincia de Moquegua, reconociendo al Gran Mariscal Nieto como Jefe Superior Político y Militar del Territorio Libre⁹⁰.

Por el lado de Bolivia y con un aparente apoyo del Presidente José Ballivián, los generales Juan Crisóstomo Torrico y Miguel de San Román hicieron algunas intenciones pero finalmente fueron derrotados por las fuerzas de Vivanco.

El 3 de setiembre de 1843 la Junta del Gobierno Provisorio quedó constituida, bajo la presidencia del Gran Mariscal Nieto, por el General Ramón Castilla, el Coronel Pedro Cisneros, el Dr. José María C. Zegarra y el Coronel de la Guardia Nacional Nicolás Jacinto Chocano⁹¹.

Así se inició una guerra civil que sólo concluyó con la derrota del Supremo Director Vivanco en el campo de Carmen Alto, en las cercanías de Arequipa, el 22 de julio de 1844⁹².

Durante la larga lucha civil la Marina fue leal a Vivanco, quien no sacó el debido provecho a su dominio del mar, pues casi todos los movimientos importantes de sus tropas se hicieron por tierra, con excepción de una expedición que salió del Callao a Islay bajo el mando del General Manuel de la Guarda. Este dejó el Ministerio de Guerra para operar contra los constitucionalistas con el título de Jefe Superior Político y Militar de los cuatro departamentos del Sur⁹³.

El Gobierno de Vivanco, tan pronto conoció que la sublevación de Tacna se difundía, decretó el bloqueo del puerto de Arica el 17 de junio de 1843⁹⁴, y el 18 de julio lo extendió al puerto de Iquique⁹⁵.

El 8 de julio, a las 8 de la noche, "... fondeó en el puerto de Arica la goleta de guerra Libertad, [su Comandante el Capitán de Corbeta Juan Noell trayendo a su bordo 18 hombres de tropa con el fin de bloquear el puerto]⁹⁶. Al día siguiente se acercó al muelle un bote con bandera de parlamento, mas estando ausente de Arica el Coronel Iguain, Comandante Militar del puerto, no pudieron entablarse conversaciones. Al anochecer trataron infructuosamente de desembarcar gente y hostilizar los parapetos. El 11 por la mañana se le hicieron de tierra seis disparos de cañón, por lo que la goleta se alejó de la playa para fondear más lejos de ella⁹⁷. El 15 se hacía cargo del mando de las fuerzas bloqueadoras, por orden del Comandante General de Marina, Capitán de Navío Juan José Panizo⁹⁸, el comandante de la barca Limeña, Capitán de Corbeta graduado José Ortiz de Zevallos⁹⁹. Para su defensa el puerto de Arica sólo contaba con un cañón¹⁰⁰.

Según don Modesto Basadre y Chocano: "*El Coronel Iguain con 20 [hombres] guarnecía Arica. El Comandante [José] Ortiz [de] Zevallos con la Limeña atacó y tomó Arica, julio 17. Castilla reunió a los nacionales de Tacna, y recuperó ese puerto al día siguiente...*"¹⁰¹.

Los partes de los dos jefes contendientes fueron publicados, el de Ortiz de Zevallos en "*El Peruano*"¹⁰² y el de Iguain en "*El Fénix*", periódico oficial de Tacna¹⁰³. El parte de Iguain es largo, coincide básicamente con el de su opositor, y es tan instruc-

tivo de nuestras guerras civiles que merece ser reproducido en su integridad:

"República Peruana - Arica, Julio 23 de 1843.

"Al Benemérito Sr. General Comandante General del departamento.

"S.G.— Por mi correspondencia particular se halla U.S. informado de los sucesos que tuvieron lugar en este puerto en los días 16 y 17 del corriente. Urgentes atenciones del servicio me impidieron extender oportunamente el parte oficial: voy a llenar este vacío persuadido de que ganará mucho nuestra causa, de que sepan los pueblos qué clase de enemigos son los que hacen la guerra a la Nación, por sostener el poder usurpador del ex-Coronel Vivanco.

"El domingo 16 a la primera brisa, la barca Limeña y la goleta Libertad levaron sus anclas, y de la distancia en que estaban, fuera de tiro de cañón, se aproximaron hasta tiro de metralla, al frente de la pieza que teníamos en la playa, con bandera de parlamento en sus topes. Contestada la señal vino un bote a tierra y me entregó la carta que original incluyó bajo el número 1. Como en ella haciendo justicia a mis sentimientos habituales, se me hablara de aliviar a los pueblos de los males de la guerra, acepté gustoso la propuesta, e inmediatamente concurri al paraje que se me señalaba. Allí, previas algunas explicaciones amigables con el comandante Ortiz [del Zevallos, y cediendo a las poderosas consideraciones de que yo no podía oponerme al bloqueo por falta de medios, ni él proporcionarse el puerto por la misma razón; que unas cuantas balas cambiadas en nada harían variar nuestra repentina posición; y que algunas víctimas más o menos inmoladas en el altar de la discordia, nada influirían en el éxito de la actual contienda, puesto que no aquí sino en otra parte debía verificarse el desenlace de la cuestión principal, acordamos —que él se limitaría a llevar al cabo su bloqueo, sin hostilizar a los buques: y que si circunstancias supervivientes nos obligaban a una guerra más activa, procedería el respectivo aviso con designación del correspondiente término. Para la fiel observancia de este convenio verbal empeñamos nuestra palabra de honor, y yo con la mira de que nuestras disensiones domésticas tomasen un carácter distinto del que hasta ahora han tenido, agregué oficiosamente el ofrecimiento de que los oficiales que quisiesen saltar a tierra podían hacerlo, seguros de que serían tratados con nobleza.

“Al día siguiente 17, el oficial de la guardia del muelle me dio parte de que se le habían presentado tres oficiales de los buques, manifestando deseos de pasar a la población a proveerse de viveres; temiendo fundamentadamente que traían otros designios, y hallándome además demasiado ocupado, les mandé decir, que luego que me desocupase e hiciese con su comandante algunos arreglos indispensables, les cumpliría mi ofrecimiento, y que entre tanto se limitasen a decir las especies que necesitaban, para que mis subalternos que ya estaban prevenidos se las facilitasen inmediatamente. Pasadas cuatro horas se anunció un nuevo parlamento; salí a recibirlo y me entregó la nota que va signada con el número 2. Apenas había regresado a mi alojamiento para contestar, cuando sin siquiera esperar el acuse de recibo, los mismos que tantas protestas habían hecho de palabra y por escrito de no hostilizar a la población, rompieron contra ella sus fuegos a bala y metralla, causando una consternación general. A los primeros tiros corrí al sitio donde estaba colocada nuestra única pieza de artillería; hallé que los cuatro hombres destinados a su defensa a la primera descarga habían fugado; entonces me dirigí al cuartel y sacando los dieciséis hombres únicos disponibles que me quedaban, me limité a sostener el muelle donde se dirigían dos lanchas con más de sesenta hombres de desembarco entre soldados y marineros. Tres cuartos de hora de un fuego bien sostenido y que causando graves daños, hacía decaer por instantes el ánimo de los contrarios, me permitieron entregarme a lisonjeras esperanzas; pero no teniendo a la mano siquiera seis hombres de refresco para lanzarme sobre las lanchas, y viendo que ya el cañón estaba tomado por algunos marineros que desembarcaron por la playa sobre mi flanco derecho, y quedaba casi perdida mi retaguardia, di la orden de retirada— retirada que, como casi todas las de su especie entre nosotros, antes de las dos cuadras se convirtió en dispersión, por más esfuerzos que hice, en términos que a mi llegada al puentecito camino de Tacna, solo un sargento me acompañaba. Afortunadamente a poca distancia encontré un arriero que me franqueó la mula en que venía montado, y en ella pude pasar a Chacalluta a esperar los refuerzos que se me habían ofrecido. A las tres y media llegaron los cuarenta y tres Cazadores de la Guardia Nacional de Tacna, y después de un corto descanso emprendí la marcha a éste con el objeto de llegar aquí a las ocho de la noche en que debía hallar todavía en tierra a los invasores, y en estado de

completa embriaguez. Este movimiento bien calculado no produjo los resultados que me propuse, porque desgraciadamente el práctico a quien encargué la dirección de mi descubierta, tomó un punto por otro, y me hizo perder cerca de cuatro horas, diferencia de tiempo que salvó a los enemigos, pues ellos se embarcaron a las nueve y yo no pude entrar hasta las once, en que apenas se logró tomar un prisionero. Nuestra pérdida consiste en nueve hombres de los dispersos, entregados por algunos descontentos; los demás se me han presentado, lo mismo que la mayor parte del armamento sobrante. Los bloqueadores han perdido según el testimonio de personas fidedignas ocho hombres entre muertos y heridos. La conducta de la guarnición durante la refriega nada me dejó por desear; ojalá que igual serenidad hubiesen manifestado en el crítico momento de la retirada, no habría perdido uno solo.

"Por esta sucinta relación documentada, verá US. que he hecho más de lo que debía por salvar a esta ciudad de las venganzas de los directoriales; y que la sangre que se ha derramado, el fin trágico de un infeliz artesano que murió despedazado por una bala de cañón, los estragos que la artillería ha hecho en las casas, y la consternación, ansias mortales, y dispersión de todas las familias que han tenido que andar errantes por los cerros y quebradas, todos estos insignes y deshonorosos atentados pesan exclusivamente sobre los marinos del usurpador, que por el ruin y mezquino interés de ver si lograban apropiarse de algún numerario por derechos de Aduana; han cometido la barbarie de cañonear a una población, pacífica, inocente y peruana, sin exigirle la dura ley de la guerra, sin objeto excusable, y quizá faltando a sus instrucciones, según lo confesó el mismo Ortiz [del] Zevallos. sé de muy buen origen que reunió en la Aduana a varios comerciantes para pedirles el pago al contado de los derechos de algunas mercaderías que debían desembarcar dos buques hamburgueses existentes en la bahía, y habiendo los interesados opuesto algunas dificultades, les repuso: 'Porque UU. me estimularon con la esperanza de este pago, [me] he expuesto a perder los dos buques, he perdido varios marineros, entre ellos mi mejor timonel, he roto mi espada, he faltado a mis instrucciones, y he echado sobre mí una inmensa responsabilidad'.

"Por no aumentar la mengua del nombre peruano habría querido ocultar estos vergonzosos rasgos; pero mi silencio de nada habría servido, porque los hechos han sido demasiado públicos, andan en la boca de todos, y sobre

todo importa mucho que la Nación conozca y sepa quienes son los hijos espurios que le hacen la guerra, de qué modo y con qué miras la hacen.

"Dios guarde a US. José Félix Iguain"¹⁰⁴.

Dice Ortiz de Zevallos en su parte al Comandante General de Marina (17 de julio de 1843): *"Los pocos hombres que habían en Arica se presentaron de muy buena voluntad a tomar las armas en pró del Gobierno [Directorall]; pero como la mayor parte habían emigrado a los valles, no se pudo reunir una fuerza considerable, por lo que me vi en la precisión de restituirme a bordo con mi gente, después de clavar el cañón, quemar la cureña y destruir la trinchera que lo defendía. En la madrugada de hoy he sabido por los vecinos que se hallan a las puertas de Arica cincuenta hombres que venían de Tacna con el Coronel Iguain... y que lo seguía el General Castilla con otro refuerzo"¹⁰⁵. Ortiz de Zevallos recomienda el valor demostrado por el Capitán de Corbeta Juan Noel y los guardiamarinas José Báscones y Angel Rodríguez¹⁰⁶.*

Arica, según otro despacho del mismo Ortiz de Zevallos, fue reocupada por el General Castilla al frente *"... de 200 paisanos de todas armas"* e Iguain con otros cincuenta. *"Castilla se ha ocupado en alistar el cañón que se había clavado y atorado, y teniendo noticia de que se hallaba en estado de servir en la noche de ayer 22, me enmendé [de fondear] afuera saliendo de su tiro"¹⁰⁷.*

El Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, *"... oficial [que —según Modesto Basadre y Chocano—] en todos los encuentros [que intervenía] se portaba con la mayor bizarría"¹⁰⁸*, destacó a la goleta de guerra *Libertad*, mandada por Noel, a cumplir con el bloqueo del puerto de Iquique, ordenado por el Supremo Director¹⁰⁹.

Ortiz de Zevallos envió a Iquique en un bote los documentos del bloqueo. En su navegación el bote encontró una lancha en la que iban quince chilenos que el Coronel Carlos Lagomarsino mandaba a Arica para reforzar la guarnición; como esta gente estaba desarmada, los de la *Limeña* los capturaron sin resistencia; pero los chilenos consiguieron engañar al guardiamarina que los conducía y fugar en la playa de Camarones¹¹⁰.

El bote la *Limeña*, a su vez, cayó, el 27 de julio, en manos de los iquiqueños que mandaba Lagomarsino, quienes le dieron caza a fuerza de remos¹¹¹. En él tomaron prisioneros a dos guardiamarinas y cuatro marineros¹¹².

Al mediar la primera quincena del mes de agosto de 1843, dice don Modesto Basadre y Chocano: *"...la revolución parecía estar concluida. En Moquegua Nieto tenía como 50 hom-*

bres de caballería a órdenes del mayor Javier Masa; en Tacna, Castilla no tenía más tropas que los nacionales, como 200 hombres; dinero y recursos de toda clase no se hallaban"¹¹³. Para el activo comandante de la *Limeña* no podía pasar inadvertida tal situación, y aprovechando las rivalidades locales de tacneños y ariqueños (pues estos últimos se mostraban vivanquistas, mientras que los tacneños eran constitucionalistas), decidió tomar la ciudad poniéndose de acuerdo con una partida de 50 hombres de Azapa, más la complicidad de algunos ariqueños, y desencadenó en la noche del 13 al 14 de agosto de 1843 un ataque que el propio Ortiz de Zevallos encabezó.

Gracias a la tenacidad de la guarnición, formada por tacneños, y al heroísmo de otro hijo de Tacna, el Subteniente Juan Cornejo, que tuvo a su cargo el único cañón que defendía la plaza, con el que según el parte: "... hizo tanto fuego y con tanto éxito, que obligó a la *Limeña* a apagar los suyos", la guarnición tacneña al mando de Miguel Castañón, después de varias horas de lucha, rechazó a los asaltantes, los que dejaron ocho muertos, varios heridos y diez prisioneros. Entre los defensores sólo se contó un muerto y cinco heridos¹¹⁴.

El General Ramón Castilla, Comandante General del Departamento de Moquegua, por oficio de 16 de agosto de 1843, después de felicitar a los defensores, agregaba: "*Rindo a U.S. y a ellos las gracias más expresivas por el distinguido servicio que sosteniendo ese puerto acaban de hacer a la Patria, a cuyo nombre he creído de justicia declarar Teniente Efectivo de Artillería de Ejército al Graduado D. Juan Cornejo y acordar un grado a los demás señores oficiales, que se han hecho acreedores a la consideración nacional...*" Ramón Castilla¹¹⁵. Don Modesto Basadre y Chocano, tacneño y contemporáneo, nos dice: "... de esta circunstancia le dieron [a Cornejo] el apodo de '*Juan Cañón*'. Este valiente hijo de Tacna murió en agosto de 1854 sobre el puente de Izcuchaca en un desgraciado ataque que hizo para tomarlo"¹¹⁶.

En la segunda quincena de agosto llegó a la rada de Arica la corbeta de guerra *Yungay*, de 22 cañones, mandada por el Capitán de Fragata Miguel F. de Saldívar¹¹⁷, quien asumió la comandancia de los buques bloqueadores¹¹⁸.

Después de intimar a la guarnición de Arica comandada por el General Ramón Castilla que evacuase la población dentro las 24 horas, el 21 de agosto por la noche empezó a cañonear Arica usando a la *Yungay* y a la *Limeña*¹¹⁹ en su ofensiva... "*Ante el espectáculo de la nueva guerra civil que se presentaba con todo un cortejo de horrores, el Cónsul de Chile en Arica [Ignacio Rey y Riescol], se aventuró a dar un paso que demostraba su incompleto desconocimiento del carácter*

del cargo que ejercía, aunque honraba sus sentimientos humanitarios: Ofreció la mediación de su gobierno a los jefes de los dos partidos, al General Nieto y al General [Fermín] Castillo, éste jefe de las fuerzas del Gobierno de Vivanco, cuidando de advertirles que no tenía instrucciones ni poderes para actuar en ese sentido". Nos dice el historiador chileno Ricardo Montaner Bello: "... Nieto aceptó la mediación y nombró a dos comisionados para que se entendieran con los de su enemigo; pero Castillo, procediendo con más cordura, rechazó categóricamente la extraña mediación de Rey y Riesco"¹²⁰.

El 29 de agosto, después de un sangriento combate, Nieto y Castilla destrozaron a las fuerzas, muy superiores, de los vivanquistas coroneles Juan Francisco Balta y Pascual Arabena, en el lugar cercano a Tacna llamado San Agustín de Pachía. Tomaron prisioneros al Coronel Arabena, al Teniente Coronel Manuel Vidaurre, veinte oficiales, y más de 300 hombres de tropa con su armamento¹²¹. El triunfo levantó la moral de los constitucionalistas de Nieto y Castilla.

El Capitán de Fragata Saldívar ordenó que la barca de guerra *Limeña* zarpase de Arica para Iquique el 13 de setiembre de 1843. En oficio al Comandante General de Marina le expresa curiosamente: "*Tengo fundamento para esperar que en unión de la goleta Libertad tomarán ese punto. Le mando en sus instrucciones que no exponga nada*"¹²².

El Gobierno de Vivanco, queriendo concentrar sus fuerzas navales sobre Arica, en vista del triunfo de los constitucionales en Pachía, el 12 de setiembre de 1843, decretó levantar el bloqueo de Iquique y confirmar el de Arica¹²³.

Con el título de Jefe Superior Político y Militar del territorio libre, Nieto decretó en Moquegua el 22 de julio que ante el bloqueo de Arica, ordenado por el Supremo Director Vivanco y mientras se restableciese el gobierno nacional en la capital de la República "... *Se habiliten como puertos mayores el puerto de Ilo, la caleta de La Quiaca o Morro de Sama y la de Guaina-Pisagua*". Los funcionarios de la Aduana de Arica debían pasar al puerto de Ilo y los de la Aduana de Iquique a Guaina-Pisagua¹²⁴. Esta medida obedecía a la urgencia de seguir percibiendo los derechos de Aduana, es decir los ingresos fiscales más importantes de la Tesorería del Departamento de Moquegua.

En setiembre de 1843 apareció un aviso periodístico en que se solicitaba un juego de velas para la corbeta de guerra *Yungay* y otro para la goleta *Alerta*; se hace notar que la goleta necesitaba carenarse de firme y forrarse en cobre¹²⁵. El

mal estado de la *Alerta* explica la poca figuración que tuvo al lado de los otros buques de la Escuadra.

La Escuadra permaneció fiel a Vivanco hasta después de la derrota de Carmen Alto¹²⁶. Algunos oficiales, enemigos del Director Supremo (como el Capitán de Navío Francisco Forcelledo), conspiraban contra Vivanco. El 6 de octubre Vivanco dio de baja a Forcelledo¹²⁷. El 8 del mismo mes arribó a la caleta de Camarones la goleta mercante *Paquete Peruano*, conduciendo al Gran Mariscal Santa Cruz, quien desembarcó el 15¹²⁸; para ser aprehendido en Chapiquiña el 2 de noviembre de 1843¹²⁹. Este interesante acontecimiento se trata en su oportunidad.

El 28 de octubre Nieto y Castilla obtuvieron un magnífico triunfo sobre las fuerzas de Vivanco mandadas por los generales Manuel de la Guarda y Fermín del Castillo. Las tropas vivanquistas eran de línea y mucho más numerosas que las constitucionales formadas por cívicos. Las equivocaciones del General de la Guarda agotaron a las tropas; al amanecer del 28 de octubre, desfallecidas éstas y sedientas, fueron fácilmente vencidas por Nieto y Castilla. Tomaron prisioneros a todo el ejército del Sur con excepción de parte de la caballería que se retiró al mando del Coronel Juan Francisco Balta, quien brilló por su coraje¹³⁰.

*"Los sucesos de San Antonio conmovieron fuertemente el prestigio del gobierno directorial, y, aun cuando todos los prefectos de los departamentos y, en especial, los de Puno y Cuzco, ofrecían sostener sus respectivos departamentos en estrecha obediencia al gobierno de Lima, y sus pomposos ofrecimientos daban margen para creer que algunas resistencias harían, se podía vislumbrar ya la caída del Gobierno de Vivanco, y el triunfo definitivo de los constitucionales"*¹³¹.

Las primeras noticias de la derrota de los vivanquistas en San Antonio publicáronse en Lima el 6 de noviembre de 1843¹³². Vivanco determinó salir a campaña y lo hizo, el 30 de noviembre, en medio de gran abundancia de fanfarronadas¹³³.

La corbeta de guerra *Yungay* y la barca de guerra *Limeña* recogieron a bordo a inmigrados vivanquistas¹³⁴. Entre los ariqueños había muchos vivanquistas, alentados y comprometidos por los buques bloqueadores, a tal extremo que deseando neutralizarlos, la Junta de Gobierno provisorio de los departamentos libres decretó "...una amnistía general a todos los habitantes de Arica que por sus opiniones políticas se hayan puesto en oposición..."¹³⁵.

Debió de haberse retirado la corbeta de guerra *Yungay* de la rada ariqueña y quedar allí sólo la *Limeña*, con su coman-

dante el bravo Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, muy apreciado por los ariqueños. Así las cosas, y el 16 al mediodía noticiaron a ese oficial que el Coronel Carlos Lagomarsino había desembarcado en Corazón¹³⁶ con cierta fuerza. Ortiz de Zevallos mandó una partida de treinta paisanos a las órdenes del Teniente Esparza para observar a los enemigos. Lagomarsino atacó a los de la partida y en conocimiento de esto, Ortiz de Zevallos dejó Arica a las 2 de la tarde con 25 soldados y 5 marineros, y marchó sobre Lagomarsino que reconcentraba a su gente en el Alto de Iquerane¹³⁷. Los atacó, tomó prisionero a Lagomarsino con otros ocho oficiales y 31 individuos de tropa, más dos cañones y otros pertrechos. Ortiz de Zevallos dejó en el campo a cuatro de los suyos muertos, más algunos heridos. Se destacaron los tenientes Manuel Pacheco, el citado Esparza y los pilotines Fanning y Sotomayor¹³⁸.

Pocos días después, el 23 de noviembre, Arica fue atacada por un grupo de montoneros constitucionalistas de Chacalluta. Estos entraron en las calles de la población, siendo rechazados por los soldados apoyados por Ortiz de Zevallos. Antes de retirarse los montoneros quemaron diez ranchos de gente humilde. Reclamó de esta tropelía Ortiz de Zevallos al Prefecto constitucionalista de Moquegua, Coronel Pedro Cisneros; éste organizó una colecta y envió 300 pesos para auxiliar a los damnificados¹³⁹. El Coronel Cisneros no admitió que hombres bajo su mando hubiesen cometido tal atropello e inculpó a Ortiz de Zevallos de que con esas imputaciones contra los tacneños, ahondaba las diferencias entre ellos y los de Arica¹⁴⁰.

El 14 de noviembre dejó el Callao el Capitán de Navío Juan José Panizo y asumió la Comandancia General de la Escuadra. Quedó encargado de la Comandancia General de Marina el Capitán de Navío Luis de La Riva. El 27 de noviembre de 1843 llegó a Islay Panizo a bordo de una goleta de guerra, conduciendo fusiles destinados a Arequipa¹⁴¹; continuó viaje a Arica, no sin solicitar previamente del Prefecto de Arequipa 200 hombres de tropa y un jefe. Obtuvo 100 soldados al mando del Coronel Lobato. Su intención era reforzar a los voluntarios ariqueños e impedir invasiones de las partidas constitucionalistas. También quiso cortar las comunicaciones entre Tarapacá y Tacna, tomando los valles de Azapa y Chacalluta¹⁴².

En un informe (13 de diciembre) el Capitán de Navío Panizo expresó que había conseguido formar dos columnas de 120 hombres cada una, con gente de caballería e infantería, al mando del Coronel Lobato y del Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos. La columna Lobato pudo sorprender en Chacalluta a una pequeña partida de montoneros de la que tomaron prisioneros a cuatro, tres murieron y dos lograron fugar.

La columna del Comandante Ortiz de Zevallos pudo atacar a otros montoneros, pero no sorprenderlos, por lo que pudieron huir, dejando dos muertos y dos prisioneros; Ortiz de Zevallos perdió al Teniente 1º Mariano Escobar¹⁴³. Esto ocurrió en la madrugada del 7 de diciembre¹⁴⁴. El 19 de diciembre de 1843 a las seis de la mañana el Coronel Lobato a la cabeza de 80 hombres de infantería y caballería atacó la montonera del tacneño Gregorio Albarracín en el poblado de Poconchile en el valle de Chacalluta. Los montoneros reforzados por 15 vecinos de Poconchile rechazaron con éxito el ataque de los vivanquistas; tomaron prisionera a toda la infantería de Lobato compuesta de 54 hombres, cuatro de ellos heridos, y el Teniente Uneros; quedaron en el campo cuatro muertos; la caballería de Lobato pudo fugar¹⁴⁵.

Arica siguió ocupada por los vivanquistas todo el mes de diciembre y fue necesario que el General Pedro Cisneros, Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, estuviese a la cabeza de una fuerte columna, para que reconquistase Arica en la madrugada del 3 de enero de 1844. Hubo de soportar la hostilidad constante de los ariqueños en su marcha de Tacna al puerto. Así tuvo tiempo el Capitán de Navío Panizo para reembarcar a su tropa y útiles de guerra¹⁴⁶.

Mientras tanto el Gobierno de Vivanco había decretado un nuevo bloqueo del puerto de Iquique el 1º de diciembre de 1843¹⁴⁷; pero el bloqueo de Arica, según un decreto prefectural (Tacna 21 de enero de 1843), había "... *sido levantado por la fuerza naval de S.M.B. en mérito de la irregularidad con que se hacía, y de los abusos cometidos por los jefes de la escuadra bloqueadora...*", razón por la que se ordenaban medidas para que todos los bultos pagasen los derechos a los constitucionales, así lo hubiesen hecho antes a los vivanquistas, obligándose que todas las cargas o bultos que se extrajesen de Arica debían seguir el camino de Chacalluta por Hospicio y Quebrada de Molles¹⁴⁸.

Panizo se mantenía en Arica a bordo de la corbeta de guerra *Yungay* y con la barca de guerra *Limeña*, su comandante Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos. Ordenó el 12 de enero que se siguiese "... *tomando cuanta embarcación conduzca agua y víveres para ese puerto, pues de este modo se obliga a los vecinos de aquel puerto, a que hagan un pronunciamiento a favor de S.E. el Supremo Director*"¹⁴⁹. El bloqueo no era estricto, seguramente a causa de la necesidad de recoger dinero de los buques mercantes a los que se permitía entrar al puerto¹⁵⁰.

Como Vivanco había ordenado que lo reforzasen en la campaña que desarrollaba entre los ríos Apurímac y Pampas, el



"Una mujer capeando un toro [en la plaza de Acho (Lima)]". Acuarela del marino norteamericano William H Meyers (1844). Tomada de *Journal of a cruise to the Pacific Ocean, 1842-1844, in the frigate United States...* C. R. Anderson (editor).

General Vigil, el 15 de enero de 1844, se embarcó en Islay con 700 hombres y 100 caballos hacia Pisco. El 8 de ese mes salió del Callao la fragata *Favorita* para recoger un batallón de 600 plazas, destinado también a Pisco. Por esos días debían salir del Callao otros 100 hombres para el citado puerto. Con estos movimientos se inició el transporte de tropas por mar, que permitiría mayor movilidad a las fuerzas de Vivanco¹⁵¹.

El bloqueo de Arica e Iquique continuó en forma irregular. Probablemente los buques vivanquistas se retiraron para prestar servicios en otros puntos. Así lo sugieren los oficios cambiados entre el Comandante Militar de la provincia de Tarapacá Coronel Felipe Rivas (11 de febrero de 1844) y el oficio de ruesta al anterior del Prefecto y Comandante General de Moquegua José Félix Iguain (Tacna, 15 de febrero)¹⁵². Lo confirma el primer considerando del Decreto Supremo de 29 de febrero de 1844, expedido por Vivanco en San Juan de Lucanas, donde leemos: *"Que la inexactitud en la ejecución del bloqueo decretado en 1º de diciembre último ha dado lugar a que quede suspendido de hecho, a consecuencia de los reclamos de algunos de los neutrales"*¹⁵³.

En los primeros días de marzo de 1844 la Armada obediente a Vivanco tomó el puerto de Iquique y desembarcó una columna de tropas¹⁵⁴.

La operación fue dirigida por el Capitán de Navío Juan José Panizo, y el desembarco hecho con tropas de infantería de marina (guarniciones) de los buques. Panizo destacó sobre la población de Tarapacá una columna de infantería de marina comandada por el Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos. Esta llegó a una legua de Tarapacá, y se empeñó en un combate de tres horas contra fuerzas constitucionalistas superiores en número. Si bien tuvo seis muertos, causó pérdidas importantes a los constitucionalistas. No obstante, los vivanquistas se retiraron al puerto por la gran distancia en que se encontraban de sus buques¹⁵⁵.

A las dos de la mañana del 3 de abril de 1844 el Coronel Rivas, Comandante General de la Provincia de Tarapacá, con cívicos de la provincia, más el piquete de coraceros y tiradores de la guardia nacional de Tacna, a órdenes del Capitán Gregorio Albarracín, reocupó el puerto de Iquique. Horas antes las fuerzas vivanquistas se embarcaron en sus buques¹⁵⁶. A las ocho del día siguiente la artillería de los buques bloqueadores disparó sobre la población; se envió asimismo lanchas cañoneras, y habiéndose acercado una de ellas a tierra, los disparos de los defensores consiguieron matar a dos tripulantes y herir a otros¹⁵⁷.

Frente a Arica se presentó la barca de guerra *Limeña* acompañada por una lancha cañonera, bajo el mando del Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos. Gobernador político y militar de Arica era el Coronel José Arancibia¹⁵⁸.

El arrojado Ortiz de Zevallos trató de apoderarse del puerto por sorpresa. A la una de la mañana del 12 de abril desembarcó en el muelle 46 soldados de línea y 7 oficiales, para lo que usó dos botes y una lancha cañonera. El Coronel Arancibia, que esperaba esta intentona, afirma en su parte que tenía noticias de que Ortiz de Zevallos "... *se preparaba para sorprenderme con su acostumbrado arrojado...*", le armó una celada y aprovechando del único cañón que tenía, al cual cargó de metralla, después de un combate que duró media hora, Arancibia consiguió derrotarlos y tomó prisioneros al Capitán de Corbeta Ortiz de Zevallos, cuatro oficiales, 36 soldados y marinos, y como botín una lancha cañonera, un bote y 30 fusiles. A su vez, Arancibia, usando la lancha cañonera, trató de sorprender a la barca de guerra *Limeña*, lo que no logró, porque algunos de los tripulantes fugitivos la alertaron en forma tal, que no pudo abordar la barca. Explica Arancibia: "... *yo que manejaba el timón de la lancha cañonera buscaba su popa o proa, pero ella me presentaba su costado con la cual me hizo sus fuegos tan certeros, que tuve que abandonar la segunda empresa*"¹⁵⁹. Debemos recordar al lector que si Arancibia buscaba la proa de la *Limeña*, era porque en los buques de vela de ese tiempo la artillería solía fijarse en las bandas.

Ortiz de Zevallos se había destacado en estas operaciones anfibas. En un comentario editorial, *El Fénix* dijo de él: "*He aquí al famoso Comandante Ortiz de Zevallos, nuestro prisionero, y víctima de sus propios arteros manejos que había creído que eran su fuerte, para sacar ventajas para la maldita causa que ha sostenido, y para consumir planes de alevosía*"¹⁶⁰. En una carta privada don Manuel Castañón (Antabamba 5 de mayo) refiriéndose al hecho de Arica decía: "... *también sabemos ya que los bravos tacneños, en Arica, han tomado de la cresta al gallito de la Marina Directorial Ortiz [de] Zevallos y a otros más que le acompañaban en aquella célebre empresa*"¹⁶¹.

Ortiz de Zevallos y dos de sus oficiales fueron enviados como prisioneros de guerra a Lampa¹⁶². Pocos días después se fugó y empezó a juntar guerrilleros vivanquistas. Hostilizó con éxito a los constitucionalistas en la provincia de Chucuito¹⁶³.

Teniendo noticias de estas actividades, el Supremo Director le envió un propio, con una carta datada en Arequipa el 6 de junio, invitándole a que se le reuniese y agradeciéndole sus servicios¹⁶⁴. Poca simpatía tenían los constitucionalistas a Ortiz

de Zevallos. En un "remitido" aparecido en *El Fénix*, periódico oficial de la causa constitucional se lee: "...Pronunciador y revoltoso por excelencia, al que en el espacio de un año de simple guardiamarina se ha elevado a rango de Comandante, merced a los pronunciamientos, únicos servicios que forman su hoja de servicios"¹⁶⁵. Debió de haber admitido Ortiz de Zevallos aquella invitación, pues el 24 de julio figura entre los oficiales vivanquistas que se encontraban junto al Capitán de Navío Juan José Panizo en Islay y opuestos al resto de la oficialidad, partidaria de la Junta Suprema de Gobierno provisorio de la República presidida por el General Ramón Castilla¹⁶⁶.

Los vivanquistas dijeron que Ortiz de Zevallos fue preso por traición, y así se expresa en el periódico directoral *La Guardia Nacional*: "*El noble Ortiz [del] Zevallos bajó a tierra con alguna tropa, en virtud del compromiso, [que Arancibia, Jefe de las fuerzas de Arica, prometió entregarle] a tomar posesión de la plaza; el pérfido Arancibia, y el pérfido Flores, que le había acompañado en la asquerosa negociación, aguardaron a nuestros marinos en una emboscada para asesinarlos a su salvo*"¹⁶⁷.

La barca *Limeña* sólo había quedado con una dotación de 21 hombres, de capitán a paje. Ejercía el mando el segundo oficial, Capitán de Corbeta Ramón Avilés. El 15 de abril arribó a Arica la goleta de guerra peruana *Paquete* bajo el mando del Capitán de Corbeta Domingo Vieira. La embarcación aparece por primera vez y suponemos que debió de ser comprada por el Gobierno Directoral como mercante y ligeramente armada¹⁶⁸. En esa ocasión, dice Vieira: "...al aproximarme al fondeadero me encontré con la barca de guerra *Limeña*, que se hallaba a la vela al mando de su 2º Comandante, Capitán de Corbeta Graduado D. Ramón Avilés, al acercarme a la voz de la referida, vino a mi bordo el 2º comandante e impuesto en el desgraciado acontecimiento del 11 en la noche y lo mal tripulada que se hallaba, tuve a bien, como el jefe más antiguo, tomar el mando de la referida barca, reforzándola con la mayor parte de la oficialidad, tripulación y guarnición del buque de mi mando, despachando la goleta en el acto con dirección a Iquique, comunicando la noticia al señor Comandante General de la escuadra [Capitán de Navío Juan José Panizo], de todo lo ocurrido, para que impuesto de ellas tome las medidas que convengan al buen servicio de la Nación"¹⁶⁹.

El buque insignia corbeta de guerra *Yungay*, según informe del Capitán de Corbeta Vieira, debía encontrarse el 20 de abril en Iquique o en Pisagua, haciendo aguada en este último puerto¹⁷⁰.

Volvamos al desarrollo de la guerra civil en su conjunto. El Supremo Director, General Manuel Ignacio de Vivanco,

salió de Lima el 30 de noviembre de 1843 al frente de todas las tropas que tenía disponibles. Se internó por el valle del Rímac. Alcanzó Tarma en la tarde del 5 de diciembre; continuó por Jauja hacia el Departamento de Ayacucho¹⁷¹, donde llegó el 23 de diciembre¹⁷². Gracias a felices movimientos estratégicos, ocupó el 31 de marzo de 1844 Chincheros, "... *corriendo completamente las comunicaciones de Castilla con San Román, y obligando a éste a retroceder rápidamente al Cuzco*"¹⁷³. El dominio efectivo del mar permitió a Vivanco la movilización convergente de tropas del Norte y del Sur por mar, hacia el puerto de Pisco, desde donde era fácil la marcha de internamiento. Con la ocupación de Chincheros, los vivanquistas podían razonablemente esperar la victoria de su causa.

Después de la victoria constitucionalista de San Antonio (cercanías de la ciudad de Moquegua, 28 de octubre de 1843), Nieto y Castilla dirigieron sus fuerzas hacia el Departamento de Puno. El 6 de diciembre Castilla ocupó la ciudad del Cuzco. Triunfó sobre el Prefecto del Cuzco, Coronel Manuel Lopera en Zurite, tomándole casi toda su tropa, más numerosa que la de los atacantes. Siguió su marcha hacia Ayacucho, quedando en el Cuzco el Gran Mariscal Nieto, Presidente de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio, para atender a la administración de los territorios liberados.

El 17 de febrero de 1844 falleció de muerte natural, en el Cuzco, el Gran Mariscal Nieto. Días antes redactó sus proclamas a la Nación y al Ejército, así como su testamento personal¹⁷⁴. Con serenidad de héroe cristiano, esperó la muerte; se despidió de sus partidarios y les dejó al frente al "... *inclito Castilla, vuestro digno General en Jefe, cuyo pecho arde en sentimientos del más noble y acendrado patriotismo, y cuyo valor y actividad le señalan como el hombre destinado por la Providencia para extinguir los restos del poder discrecional donde quiera que se atrinchere*". Y concluye esta proclama con las palabras: "*Dad al mundo ese glorioso ejemplo, y yo desde el cielo veré complacido vuestros triunfos*"¹⁷⁵. "*Habiendo fallecido el Mariscal Nieto, quedó presidiendo Castilla la Junta Provisoria que gobernaba en el Sur a nombre del presidente del Consejo de Estado*"¹⁷⁶.

El General Miguel de San Román, refugiado en Bolivia después del triunfo de los constitucionalistas en San Antonio, "... *entró otra vez en Puno y ejerció la Prefectura y Comandancia General del Departamento, prestando muchos servicios* [a Nieto y a Castilla] *para el aumento del ejército y progreso de la campaña*"¹⁷⁷. San Román formó parte de la Junta de Gobierno Provisorio presidida primero por Nieto y después por Castilla. A la muerte de Nieto, quedó San Román al frente de

las fuerzas al Sur del Apurímac¹⁷⁸, mientras Castilla se hallaba en la ciudad de Ayacucho¹⁷⁹. Por ello Vivanco, al ocupar Chincheros, separó las fuerzas de Castilla de las de San Román.

Manuel de Mendiburu escribe: ". . . ocupando Chincheros [Vivanco] cortó la línea de sus contrarios, causando con este movimiento estratégico la admiración de todos. Pero, ¿quién lo creyera? En vez de sacar el fruto de esa feliz operación, se asusta con su mismo éxito y deja de perseguir y batir al enemigo más inmediato, que estaba cortado en el territorio de Junín. Tampoco emprende sobre el Cuzco y atravesando los escabrosos territorios de Chumbivilcas, La Unión y Cailloma, va a salir a Arequipa, después de atravesar por centenares de leguas, reducido su ejército a la mitad de la fuerza con que partió de Lima"¹⁸⁰.

Castilla dejó Ayacucho el 5 de abril de 1844 para reunirse con San Román. Esto fue posible porque el 10 de abril se les plegó el batallón vivanquista Unión, abriendo el paso a Castilla en su marcha para encontrarse con San Román. Desde ese día la estrella del Supremo Director Vivanco empezó a declinar hasta la derrota final en Carmen Alto, el 22 de julio de 1844¹⁸¹.

Entretanto, la Marina no sólo servía a Vivanco para el transporte de sus fuerzas, sino que abnegadamente seguía bloqueando y hostilizando al enemigo. Mantenía con dignidad la moral de las tripulaciones, de forma que no se produjo motín o sublevación en ninguna de las unidades de guerra, como aconteció con los perniciosos casos recordados en la época del primer gobierno de Gamarra.

Reflexionando sobre esta etapa de nuestra historia es preciso insistir en la importancia de disponer de buques para el transporte de tropas. Con la orografía de la Sierra y los desiertos de la Costa, no es de extrañar que entre desertores y enfermos, en una marcha entre Lima y el Cuzco a través de Ayacucho, se perdiese fácilmente la mitad de los efectivos, como sucedió a los Libertadores en la Campaña de Ayacucho.

Por cartas del Capitán de Corbeta graduado Joaquín Guerra, sabemos que éste se hallaba al mando de la goleta de guerra *Alerta*. Salida del Callao el 28 de enero¹⁸² bloqueaba Iquique a mediados del mes de abril de 1844. La población tenía una guarnición de unos cien hombres al mando del Coronel Felipe Rivas¹⁸³. El bloqueo que mantenía Guerra duró por lo menos hasta mediados de mayo. En la correspondencia entre Iguain, Rivas y Guerra¹⁸⁴ se aprecia que los constitucionales trataban de convencer a Guerra de que reconociese al Gobierno de Castilla y entregase su buque, a lo que el comandante Guerra se negó el 14 de mayo, desde su goleta en

Iquique, diciéndole al Coronel Rivas: *"No puedo menos de persuadirme, señor Rivas, que sólo el espíritu de partido, deseo de venganza e interés personal, lo hayan obligado a manifestarme que con mi envilecimiento, ante los ojos de los hombres sensatos, se pondría término a los males que afligen a nuestros desventurados pueblos..."*¹⁸⁵. El tono de este rechazo, lleno de noble dignidad, evoca otro episodio parecido, que ya hemos mencionado: la réplica del Capitán de Fragata Guillermo Prunier (a bordo de la fragata *Presidente*, en Guayaquil, 1º de abril de 1829)¹⁸⁶ a la propuesta desatinada hecha por el General Juan José Flores. Gestos de esta altura moral son los que enriquecen la honrosa tradición y el glorioso espíritu de nuestra Marina. Guerra escribe: *"Bastante extraña me ha sido la carta de U., pues por su contenido veo con sorpresa el equivocado concepto que U. tiene de mí, sin embargo de hacer algún tiempo que U. me ha conocido y en diferentes épocas; lo que me hace creer que U. no ha juzgado con rectitud acerca de mi carácter, y menos conoce ni distingue a los hombres por su trato, sino después de muy repetidos y tristes desengaños. Por lo tanto protesto a U. haberme sido altamente desagradable sus proposiciones ridiculas, haciendo un gran abuso de la amistad, tendiendo únicamente a mancillar mi reputación. No contestaría, tomándola más bien como un exceso de acaloramiento originado del espíritu de partido o como una chanza de U.; pero la consideración de que pudiera a mi silencio dársele la interpretación siniestra de algún consentimiento, me impulsa a hacerlo"*¹⁸⁷.

Rechazó toda propuesta de connivencia con sus eventuales enemigos políticos y terminó socarronamente: *"En virtud de los buenos deseos que animan a U. en favor de mi persona, y en gratitud a ellos, ofrezco también un asilo a U. en el buque de mi mando, si deja con tiempo de pertenecer a la causa de los rebeldes; pues estoy firmemente persuadido que dentro de pocos días lo han de haber de menester; y sepa U. que con un oportuno y buen arrepentimiento se gana mejor el Cielo"*¹⁸⁸.

Respuestas como ésta muestran que el sentido del humor no está reñido con la dignidad.

El Capitán de Navío Juan José Panizo, Comandante General de la Escuadra, seguía el 3 de junio bloqueando el puerto de Arica¹⁸⁹.

Al salir de Lima el Supremo Director (fines de noviembre de 1843), dejó encargado del mando del Norte de la República a don Domingo Elías, a quien se nombró Prefecto de Lima con poderes casi discrecionales, *"... ampliamente autorizado..."* los califica Santiago Távora¹⁹⁰, y como jefe militar al Coronel José Rufino Echenique¹⁹¹. En su marcha hacia el Norte tropas

constitucionalistas ocuparon el valle del Mantaro, por lo que Elías y Echenique convinieron que debían tomarse medidas energéticas para hacer desaparecer esa amenaza contra Lima. Según este jefe militar Lima sólo poseía "...por toda fuerza, dos compañías de infantería, un escuadrón de caballería, y ocho piezas de artillería, que no le eran necesarias la Vivanco para la campaña, pues llevaba lo suficiente"¹⁹²; Vivanco dio órdenes de no aumentar esas tropas, pues además Elías y Echenique contaban con las milicias de la Guardia Nacional, las que obedecían fielmente a Elías¹⁹³.

"La ocupación de ese valle fue fácil [—dice Távara—] porque las fuerzas constitucionales habían contramarchado al Sur a oponerse al General Vivanco que los amenazaba por retaguardia. Pero en vista de los sucesos y de la poca energía que manifestaba el Directorio, el General Echenique escribió al Prefecto [Elías] una carta, que éste publicó durante la Semana Magna, en la que, entre otras consideraciones graves, le decía que él (General Echenique) y don Domingo, que tenían familia y bienes que perder, serían las víctimas en el caso de que los negocios corrieran suerte adversa, como casi era cierto. El contenido de esta carta, que el señor Elías tomó por indicaciones de ejecutar un cambio necesario a la causa pública, y la acción de los partidos en Lima, decidieron el pronunciamiento, que dio a su autor el nombre de hombre del pueblo. El mismo Elías se constituyó Jefe de la Nación"¹⁹⁴

Elías hizo su pronunciamiento el 17 de junio de 1844. En la proclama que lanzó decía: "No satisfecho el General Vivanco con la sangre derramada, y la que está próxima a derramarse en su próximo encuentro con el ejército del General Castilla, ha ordenado que la división que obedece al Coronel Echenique marche a incorporársele por las provincias de Lucanas y Parinacochas, para que sea sacrificada a intereses personales esa fuerza, que podrá servir para afianzar la tranquilidad y seguridad de la capital. El jefe de esa división ha dimitido el mando, concibiendo que ella marcharía en tal caso a una disolución segura"¹⁹⁵.

A partir de ese momento hasta la batalla de Carmen Alto, el Perú tuvo tres jefes supremos; de ahí el nombre de "anarquía" que recibe con razón esta etapa de la historia republicana.

El 17 de abril de 1844, en que desconoció Elías la autoridad del Supremo Director Vivanco, marcó el inicio de la disolución del gobierno dictatorial. Pocos días después, el 21 de junio, Elías nombró Comandante General de Marina al Comisario Ordenador de la misma Tomás Vivero¹⁹⁶; y el 24 de junio ordenó el cierre del puerto del Callao por ocho días¹⁹⁷.

La Marina permaneció leal a Vivanco. Suponemos que en estas fechas la mayor parte de los buques de nuestra Armada debieron de estar concentrados en Islay bajo el mando del Comandante General de la Escuadra, 'Capitán de Navío Juan José Panizo; pero como se temían conflictos en el Norte, ya que en febrero habíanse presentado algunos enemigos de Vivanco, asilados en el Ecuador, bajo el mando del Coronel Romualdo Rodríguez, quien penetró en Piura pero fue detenido en Macará con casi todos sus compañeros¹⁹⁸, el Supremo Director cuidó de tener siempre embarcaciones de guerra en el Norte del Perú.

En el mes de junio se encontraba desempeñando esa vigilancia el Capitán de Corbeta graduado Juan Noel con la goleta de guerra *Libertad*. Noel fue invitado por los partidarios de Elías para plegársele, pero se negó firmemente desde su buque al ancla en Huanchaco el 23 de julio, al día siguiente de la batalla del Carmen Alto¹⁹⁹. También estaba en el Norte el pailebote de guerra *Vigilante*²⁰⁰.

Después de ser vencido en la batalla del Carmen Alto el 22 de julio de 1844²⁰¹, pudo Vivanco fugarse y dirigirse a Islay en busca de la Escuadra que obedecía al leal Comodoro Juan José Panizo²⁰². Noticiado éste de la derrota de los directorales pensó en poner la Escuadra a órdenes del General Castilla, Presidente de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio; pero llegado Vivanco a Islay, convenció a Panizo y a los Capitanes de Corbeta graduados José Ortiz de Zevallos, Joaquín Guerra y Antonio Valle Riestra, para que los restos de los vivanquistas se embarcasen en los buques de la Escuadra con el fin de continuar la lucha en el Norte de la República. Tal temperamento fue juiciosamente rechazado por la mayoría de la oficialidad. Reunidos bajo la presidencia del comandante de la *Yungay*, Francisco Carrasco, en la cámara de esta corbeta, al ancla en la bahía de Islay, el 24 de julio de 1844, decidieron los marinos, después de largas consideraciones, lo siguiente: *"Los que abajo suscriben [sic], declaran que se sustraen de la obediencia al General Vivanco y desconocen la autoridad del Capitán de Navío D. Juan José Panizo, que ha querido conducirlos por una senda tortuosa, sometiéndose desde luego a la suprema autoridad que provisionalmente ejerce la Excm. Junta de Gobierno, a cuyo efecto, se mandará una comisión a tierra con el objeto de hacer entender al General Vivanco y Coronel Panizo que siendo la Escuadra Peruana una propiedad nacional, y no individual, no debe servir de apoyo a sus necias pretensiones, y por consiguiente no serán admitidos a bordo bajo pretexto alguno, del mismo modo que los Tenientes D. José Ortiz de Zevallos, D. Joaquín Guerra y D. Antonio*

*Valle Riestra, los cuales se han opuesto abiertamente a toda transacción con el Gobierno Provisorio*²⁰³.

En el oficio de remisión del acta que citamos, dirigido al Secretario General de S.E. el Presidente de la Suprema Junta Provisoria, después de reafirmar sus sentimientos constitucionales, el Comandante Francisco Carrasco dice: *"Yo me congratulo Sr. Secretario, de pertenecer ahora como he pertenecido siempre a la causa de la Constitución y de poner a disposición de S.E. el Presidente de la Suprema Junta de Gobierno por el digno órgano de U.S. los cuatro buques de guerra*²⁰⁴ *que componen la escuadra nacional y se hallan surtos en este puerto, los mismos que el Director en su caída ha querido llevar al Norte con quiméricas esperanzas...*"²⁰⁵.

No obstante dicha resolución, permitieron caballerosamente los marinos que el General Vivanco, el Capitán de Navío Juan José Panizo, su ex Comandante General de la Escuadra, los Capitanes de Corbeta graduados José Ortiz de Zevallos, Joaquín Guerra y Antonio Valle Riestra, sus asistentes y dos guardiamarinas, junto con otros jefes y oficiales vivanquistas se embarcaran en Islay en el vapor *Perú*. El barco llegó al Callao el 27 de julio, donde fondeó a las 7.30 a.m.²⁰⁶.

Vivanco y sus compañeros fueron detenidos por el gobierno de Elías y transbordados a la barca *Agustina*, al ancla en el Callao²⁰⁷. Pocos días después, el 31 de julio, Elías ordenó: *"Que el General D. Manuel Ignacio Vivanco, los Coroneles D. Manuel Lopera, D. Baltazar Caravedo y el Teniente Coronel D. Mariano Ibárcena sean separados de la República"*²⁰⁸. Lo que se cumplió, y dice Mendiburu: *"El Gobierno del Presidente Menéndez hizo pagar el sueldo de su empleo en el lugar de su residencia al General Vivanco, que se mantuvo por algún tiempo en Manabí [Ecuador]"*²⁰⁹.

El General Pedro Bermúdez, encargado por Elías de la Prefectura de Junín y de la Comandancia General de los departamentos de Junín y Ancash, trató de conseguir el apoyo de Echenique y sus tropas para combatir a Castilla y conservar en el mando a Elías. Echenique se negó y poco después se sometió a Castilla²¹⁰. No le quedó a Elías otro recurso que avenirse con Castilla²¹¹ y el 10 de agosto de 1844, en una reunión en Palacio de Gobierno, a la que concurrieron autoridades y personas notables, hizo entrega del mando supremo al llamado por la ley don Manuel Menéndez²¹². El General Alejandro Deustua que desempeñaba la Comandancia General de Marina como Gobernador Político y Militar del Callao, comunicó el 31 de julio al Secretario General del Encargado del Poder Ejecutivo: *"Quedan en rigurosa incomunicación los SS. General Manuel Ignacio de Vivanco, Coroneles Manuel Lopera, D. Bal-*

*tzar Caravedo y Comandante Mariano Ibárcena; habiendo desembarcado los demás que permanecen en el Castillo...*²¹³.

Días antes había enviado Elías como sus representantes ante Castilla a los señores Manuel del Río, Francisco González de Prada y Juan Lostaunau. En Arequipa propusieron a Castilla que la Suprema Junta de Gobierno Provisorio siguiera ejerciendo el mando en los departamentos del Sur y Elías en los del Norte; que se convocase al Congreso para resolver la situación y que se disminuyeran las fuerzas militares; en el artículo 6º plantearon: *"La Escuadra Nacional se desarmará y los buques que la componen serán vendidos en pública subasta, reservándose únicamente dos de los menores para destinarlos a guardacostas"*²¹⁴. La propuesta estaba fechada en Arequipa, 8 de agosto de 1844.

El 14 de agosto se nombró a Elías Prefecto y Comandante General del Departamento de Lima y Jefe Superior Político y Militar de los demás que le obedecen; en el oficio en que le comunicaban el nombramiento, le expresaban que no podían aceptar un gobierno bicéfalo para el Perú y le encomendaban diese *"...cumplimiento al decreto de convocatoria a Congreso..."*, dado por la Junta (Arequipa, 6 de agosto)²¹⁵.

Por razones de salud, Menéndez delegó el mando supremo en D. Justo Figuerola, Vicepresidente del Consejo de Estado²¹⁶, quien lo desempeñó desde el 15 de agosto hasta el 7 de octubre, día en que el señor Menéndez volvió a asumir la Presidencia interina de la República²¹⁷.

Al asumir Figuerola el mando, el Consejo de Estado envió a Arequipa nuevos representantes y finalmente se obtuvo que la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República reconociese, aunque en forma condicional y no muy clara, al gobierno de Figuerola²¹⁸. Para todo el territorio de la República *"...El Ciudadano Justo Figuerola, Vicepresidente del Consejo de Estado, encargado del Poder Ejecutivo de la República, & &."*, por Decreto Supremo (Lima 18 de diciembre de 1844) convocó a elecciones para el Congreso y para Presidente de la República²¹⁹.

El 14 de agosto de 1844 cuatro buques de la Escuadra anclados en Islay eran conminados por buques de guerra británicos a no moverse del puerto²²⁰. De este desagradable incidente nos ocuparemos más adelante.

Los dos únicos buques de nuestra Armada que habían estado en aguas norteñas habíanse reunido en Paita y seguramente a principios de agosto reconocieron el nuevo estado político del Perú y se dirigieron al Callao, a donde llegó el pailebote de guerra *Vigilante*²²¹ el 23 de agosto, después de 19 días de navegación, su comandante Diego de la Haza²²²; el 30 de agos-

to fondeaba en el mismo puerto la goleta de guerra *Libertad*, cuyo comando había renunciado el Capitán de Corbeta graduado Juan Noel, acérrimo vivanquista. La goleta llegaba dirigida por un segundo piloto, ayudante de la Capitanía del puerto de Paita²²³, lo que indica que Noel había dejado el buque en Paita, al saber la derrota de Vivanco en Carmen Alto. Días después llegó al Callao Noel, acompañado de un oficial y un guardiamarina, como pasajeros de la goleta mercante *Caupolicán*, transporte que fue pagado por el gobierno del Dr. Figuerola²²⁴. La *Libertad* y el *Vigilante* fueron los únicos buques de guerra en obediencia al gobierno peruano; los otros cuatro estaban "embargados" en Islay por buques de guerra británicos.

Cuando Menéndez se encargó del poder el 7 de octubre de 1844, inició un gobierno corto, pues duró hasta el 20 de abril de 1845, fecha en que el Presidente electo de la República, General Ramón Castilla, juró ante el Congreso. Nuestro ilustre historiador Jorge Basadre titula la gestión de Menéndez como "*El admirable Gobierno de Menéndez*"²²⁵.

Procedió en forma ejemplar a administrar la República ciñéndose siempre a la ley y a las normas de justicia. "*Sobreponiéndose a sus desengaños, consciente de que era gobernante transitorio, ajeno a todo afán de buscar popularidad o de labrarse un futuro político*"²²⁶, sirvió a la Nación y a los peruanos en forma ejemplar; fue generoso, pues se negó "... a borrar de la lista militar a los jefes y oficiales que habían servido al Directorio, a pesar de las gestiones que en ese sentido fueron hechas..."²²⁷ y que dentro de esos militares se contaban muchos que habían conspirado y se habían rebelado contra su gobierno en 1842.

*"Castilla... salió de Arequipa en octubre y por tierra se encaminó a Lima, adonde entró el día 11 de diciembre, por la portada de Cocharcas. Se le hace un recibimiento triunfal y por las calles engalanadas y entre los vítores de la muchedumbre se dirige el vencedor de San Antonio y Carmen Alto al Palacio de Gobierno, montado en brioso corcel. Desde los balcones y en compañía de Menéndez presencia el desfile de las tropas y luego se retira a su casa de Divorciadas en donde le asedian los amigos y los pretendientes. La víspera de su entrada y en la chacra de San Borja, declara disuelta la junta nacida en el Cuzco y empieza, puede decirse, la era de la normalidad porque en la República la única autoridad es el Presidente del Consejo de Estado D. Manuel Menéndez"*²²⁸.

De los oficiales de Marina quien más se distinguió en las huestes constitucionalistas fue el Capitán de Navío Francisco

Forcelledo. Combatió con el ejército del General Castilla en el Centro de la República; fue nombrado Prefecto y Comandante General del Departamento de Huancavelica el 20 de abril de 1844²²⁹; en julio es Comandante General de la División del Norte del Ejército Constitucional a órdenes del Comandante General de los Departamentos del Norte, General de División Francisco Vidal²³⁰; y el 18 de octubre es el representante del General Medina, Jefe Superior Político y Militar de los Departamentos del Norte para felicitar al señor Menéndez por haberse encargado del mando supremo el 7 de octubre²³¹. Nombrado Comandante General de Marina, Forcelledo desempeñó el cargo hasta el 12 de abril de 1845, en que pasó como diputado al Congreso²³².

EL GRAN MARISCAL SANTA CRUZ PRISIONERO

Desde que Santa Cruz se refugió en el Ecuador en 1839, después de la derrota de Yungay, no cesó de esforzarse por ganar nuevamente para su causa al Perú y Bolivia, donde conservaba muchos y muy fieles partidarios. Su actividad en el Ecuador fue infatigable; no dio tregua a las prensas de Quito y Guayaquil. Gracias a la amistad del Presidente del Ecuador, General Juan José Flores, tejió hilos de maquinaciones en tres repúblicas: Perú, Bolivia y Chile. La bibliografía crucista es muy larga; pero sólo en Guayaquil, donde Santa Cruz y sus partidarios contaban con el favor del Gobernador Rocafuerte, Antonio José de Irisarri inició el 1º de julio de 1839 la publicación del periódico *La Verdad Desnuda*, una de las hojas de combate político más notables del siglo XIX; tan eficaz que el gobierno peruano tuvo que responder en esa misma ciudad con la publicación de otro periódico: *El Chandui*. Más adelante publicó Irisarri *La Balanza* y el *Correo Semanal* de Guayaquil. Desde estos papeles Irisarri trataba con inquina y en forma destemplada a los gobernantes del Perú, Chile y Bolivia²³³. La lucha periodística se extendió a periódicos bolivianos, chilenos y peruanos, destacándose entre éstos *El Vija de Tumbes*, posiblemente el primer periódico piurano, y la brillante hoja periódica *El Mensajero de Tacna*, publicada por Mendiburu para contrarrestar los esfuerzos de los adictos a Santa Cruz. Como se ha dicho, Santa Cruz intrigó y provocó en Bolivia levantamientos e intentó pequeñas invasiones sobre Piura²³⁴.

Finalmente "... el 16 de agosto de 1843, se embarcaba con gran sigilo en las vecindades de Guayaquil..."²³⁵, con destino a la costa del Departamento de Moquegua o a la de Cobija.

Desembarca el 15 de octubre en la caleta de Camarones, al Sur de Arica²³⁶. El gobierno chileno movilizó a su mejor buque de guerra, la fragata *Chile*. Esta y los buques de guerra peruanos que bloqueaban Arica e Iquique trataron vanamente de impedir el desembarco de Santa Cruz²³⁷. Por fin, una partida tacneña, que obedecía a la Suprema Junta de Gobierno Provisorio presidida por el Gran Mariscal Nieto, apresó al caudillo boliviano en Chapiquiña el 2 de noviembre de 1843²³⁸.

Largas fueron las negociaciones entre los gobiernos del Perú, Chile y Bolivia sobre la suerte del ilustre prisionero²³⁹. Hasta la Reina Victoria ofreció los buenos oficios del gobierno británico en ayuda de Santa Cruz²⁴⁰. Finalmente el Prefecto de Moquegua, General José Félix Iguain, optó por entregar a Santa Cruz al comandante de la Fragata *Chile*, con las seguridades por parte de los chilenos de que Santa Cruz recibiría un tratamiento respetuoso y humano²⁴¹.

CUESTIONES DE LIMITES CON EL ECUADOR

Desde la época de la Confederación Perú-Boliviana, tanto Santa Cruz como Portales trataron de ganar a los gobernantes ecuatorianos para sus propios intereses, sin obtener otra cosa que la neutralidad, particularmente amistosa hacia la Confederación. Fue éste el caso del Presidente del Ecuador, Vicente Rocafuerte, amigo y admirador del Gran Mariscal paiceño.

Deshecha la Confederación Perú-Boliviana en los campos de Yungay (20 de enero de 1839), el Perú hallóse en situación difícil por su empobrecimiento y por haber perdido su Escuadra. Los celos del Presidente Agustín Gamarra sobre Bolivia, que culminaron en la derrota de Ingavi (18 de noviembre de 1841), seguida por la invasión boliviana de nuestro territorio meridional, las intrigas de los refugiados peruanos y bolivianos en el Ecuador encendieron la ambición del General Juan José Flores, que había vuelto a asumir el mando de su país el 31 de enero de 1839, para plantear exigentes reclamos a un Perú anarquizado, económicamente debilitado y sin Escuadra; y ello en forma tanto más agresiva cuanto nuestros problemas eran más agudos.

El 19 de junio de 1840 el gobierno ecuatoriano publicó una nota en *La Gaceta* de Nueva Granada, en la que se decía que la opinión pública de ese país estaba "... *pronunciada por la fijación perentoria de sus límites setentrionales y meridionales*"²⁴². El Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Manuel Freyre, hizo conocer a su colega de Quito que el Perú estaba

llano a ello y pedía una explicación clara y terminante sobre el sentido y tendencia de aquella nota²⁴³.

El Ministro Francisco Marcos, en comunicación de Quito (16 de diciembre de 1840), indicó el derecho del Ecuador a exigir que se fijaran definitivamente los límites con el Perú, de acuerdo con el tratado de Guayaquil de 1829. El Gobierno peruano contestó el 8 de febrero de 1841 rechazando la imputación de que a él se debiera la demora en la fijación de límites, recordando que estaba vigente el tratado de 18 de julio de 1832, ratificado por ambos gobiernos y congresos, en que el Perú había expresado su decisión de ajustar un convenio sobre límites.

*"Era la primera tentativa del Ecuador de resucitar el tratado de 1829, cuya vigencia había negado él mismo en 1832; y el Perú invocó desde entonces el tratado de 1832 que reemplazó a aquél y el uti possidetis del tiempo del nacimiento de las nuevas repúblicas, o sea el principio de constitución de las nacionalidades"*²⁴⁴.

Las diferencias con Bolivia, agravadas a fines de 1840, hicieron que el Presidente Flores creyese llegado el momento de ensanchar el territorio ecuatoriano a expensas del Perú; *"... aumentó con ese objeto extraordinariamente su ejército, que aproximó en forma amenazadora a la frontera peruana.*

*"El gobierno del Perú, que había resuelto ya intervenir en Bolivia, envió al Ecuador como Plenipotenciario, a fin de asegurar su neutralidad, a don Matías León, el cual estaba autorizado, según anunció el gobierno peruano al ecuatoriano, para transigir las diferencias que existían entre las dos naciones. El Ecuador designó como plenipotenciario especial para tratar con León a don José Félix Valdivieso. En la primera conferencia de 3 de diciembre, convinieron ambos negociadores en adoptar como base los tratados de amistad y de comercio celebrados entre el Perú y el Ecuador en 1832"*²⁴⁵.

Los pedidos ecuatorianos eran exagerados, pues como dice nuestro internacionalista Arturo García Salazar, a quien seguimos en este relato: *"Por extravagante que fuera esta propuesta, que no se limitaba a pedir Jaén y Mainas, sino pretendía parte de los departamentos de Piura y Cajamarca [y también el de Tumbes], no creyó el negociador peruano prudente rechazarla de plano, sino que resolvió ganar tiempo, a fin de que la situación internacional del Perú [con respecto a Bolivia y Chile] mejorara y pudieran proseguirse las negociaciones sobre bases más razonables que las sugeridas al General Flores por su deseo de provocar un rompimiento y atacar al Perú por el Norte, mientras estaba envuelto en guerra con Bolivia. Dijo, pues, León que no estaba en sus instruc-*

*ciones discutir ese proyecto de compensación, y que pediría por el primer correo instrucciones*²⁴⁶

En los primeros días de enero de 1842 llegó a Quito la noticia del contraste sufrido por nuestras tropas en Ingavi. Como era previsible, los ecuatorianos endurecieron desmedidamente su actitud y asegura el historiador ecuatoriano Pedro Fermín Cevallos que en la conferencia de los plenipotenciarios tenida el 14 de enero por "*provocación del Ministro Valdivieso*", éste exigió que se definiese la cuestión de límites; dio un *ultimátum* al negociador peruano con un plazo hasta el 31 de enero. De no ser así (en la versión del historiador ecuatoriano Cevallos), "*... en vano sería perder un tiempo muy precioso en negociaciones inútiles que bien servirían para menguar el honor y dignidad de ambas naciones, y para resentirlas porque se dudase de la buena fe de algunos de sus gobiernos. En tal caso, el del Ecuador se creería con perfecto derecho para ocupar los límites que le pertenecen, en virtud de lo estipulado en el artículo quinto del tratado de 1829, y así lo verificará aunque con mucho sentimiento de su parte, esperando que el gobierno del Perú no se dará por ofendido de un paso que es indispensable, y que de ninguna manera puede reputarse hostil ni menos ofensivo a los pueblos del Perú, que simpatizan con los del Ecuador y con su Gobierno. Mas a fin de aclarar dudas que pudieran suscitarse, y de evitar al Ecuador cargos injustos, el Ministro de que habla [Valdivieso], declara al honorable señor Ministro del Perú: 1º Que la ocupación del territorio que pertenece al Ecuador se hará pacíficamente y con toda la prudencia que es propia de un gobierno civilizado; 2º Que si a pesar de tan cautelosas precauciones, se opusiere alguna resistencia por parte del Gobierno del Perú, será rechazada con la fuerza; 3º Que si el Gobierno Peruano se obstinare en hostilizar indebidamente a las tropas ecuatorianas, la guerra será considerada y sostenida en el territorio del Ecuador contra invasiones del Gobierno Peruano; 4º Que en tan duro caso, el Ecuador, después de haberse defendido en su propio territorio, podrá tomar la ofensiva si así le conviniera para vindicar la ofensa que hubiere recibido y también por la salud de su ejército y el bien de los pueblos; 5º Que sin embargo de que la nación ecuatoriana tiene el sentimiento de sus propias fuerzas para defender su honor y sus intereses, llamará en su auxilio a las naciones aliadas para que cooperen a su defensa; 6º En fin, que habiendo transcurrido doce años sin que se hubiese cumplido por parte del Perú el tratado hecho en Guayaquil el año de 1829, no obstante que fueron oportunamente canjeadas las ratificaciones, el Gobierno del Perú, y no el del Ecuador, será responsable de los resultados y de los males que*

se originen por consecuencia de un rompimiento a que no da lugar el Ecuador, y que el Presidente [Flores] trata de evitar".

No calificamos esta actitud; dejamos esa tarea al historiador ecuatoriano Cevallos: "*A tan mal aconsejada como súbita y brusca declaración, brote exclusivo del orgullo militar del General Flores, ensoberbecido con el ejército de dos mil quinientos hombres que acababan de hacer la campaña entre las breñas de Pasto; el Ministro peruano, era bien natural, quedó profundamente lastimado*"²⁴⁷.

León replicó con dignidad: "*... que no se prestaría a ninguna negociación ya, si no se suspendían las declaraciones que tenía hechas el honorable señor Ministro del Ecuador, porque no juzgaba decoroso celebrar tratados que se le quieren exigir por la fuerza y no por la razón...*" y pidió su pasaporte²⁴⁸. Acusó también León al General Flores de favorecer las traidoras invasiones de los emigrados peruanos de Guayaquil²⁴⁹. "*Es cosa inaudita [—decía León en oficio al Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, fechado en Quito, 14 de enero de 1842—] hasta ahora que se pretenda arrancar tratados por medios tan escandalosos, y que se obre así con un gobierno que ha enviado un Ministro con el solo objeto de afianzar sus buenas relaciones con el Ecuador*"²⁵⁰.

Otras ambiciones y problemas desviaban, en buena hora para el Perú, la atención de Flores al Norte de su país. Sus desorbitadas pretensiones encendieron graves conflictos con la Nueva Granada, país en el que Flores, aprovechando de las luchas civiles, había intervenido, accediendo al imprudente pedido de autoridades neogranadinas. Sobre este tema escribe el brillante historiador colombiano Germán Cavelier: "*La aventura, en todo caso, fue un desastre para el Ecuador, quien no logró ninguno de los objetos que se proponía y sí, en cambio, derrochó hombres y dinero, pero éste fue reembolsado casi en su totalidad por la Nueva Granada en 1845*"²⁵¹.

"*Arrepentido nuestro Gobierno de sus indiscretos procedimientos [—dice el historiador ecuatoriano Cevallos—], procuró en el mismo año repararlos y volver a la negociación, y con tal fin acreditó al General Bernardo Daste como Ministro Plenipotenciario para el Gabinete de Lima*"²⁵². Flores procedía con rápida astucia para poder negociar con un Perú postrado.

El 29 de marzo de 1842 el Plenipotenciario Daste abre su correspondencia con la Cancillería peruana, pidiendo se le fije fecha para presentar sus cartas credenciales²⁵³. El 1° de abril el General de División Bernardo Daste, Ministro Plenipotenciario del Ecuador, fue recibido en audiencia pública por el señor Menéndez, Presidente del Consejo de Estado Encargado del

Poder Ejecutivo de la República, intercambiándose cordiales discursos²⁵⁴.

El Gobierno peruano nombró Plenipotenciario a su Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. Agustín G. Charún, razón por lo que estas conversaciones se conocen con el nombre de negociaciones Charún-Daste.

Jorge Basadre dice que el nombramiento de Daste "... se interpretó [en Lima] como un gesto nada auspicioso, pues pudo haber sido escogido José Joaquín Olmedo. Antes de abrir las negociaciones, el nuevo diplomático, que no era por su nacimiento ciudadano del Ecuador [como tampoco lo era el Presidente Juan José Flores], reclamó contra los términos de un artículo editorial..." del periódico *El Peruano*²⁵⁵. Daste planteó como cuestión previa la entrega de los territorios reclamados por Flores²⁵⁶. Otra queja interesante era que se hubiese "... quitado al señor Pedro Carbo, Encargado de los negocios del Ecuador en la República de Bolivia, la correspondencia que llevaba..."²⁵⁷.

Aunque la paz con Bolivia no había sido aún firmada, la situación militar peruana frente a los bolivianos mejoraba notablemente y la mediación chilena²⁵⁸ hacía prever que la paz no estaba distante. El Ejército del Sur y el del Norte, habían sido considerablemente incrementados; la Marina estaba reforzada y podía medirse con la ecuatoriana. La posición del Gobierno peruano era pues mejor que la que tenía a fines de 1841 para enfrentar las exigencias ecuatorianas.

Las negociaciones Charún-Daste fracasaron ante la infundada pretensión de éste, y Daste pidió su pasaporte para retirarse del Perú el 19 de abril de 1842²⁵⁹. Razón tuvo el Ministro Charún cuando en un largo y sólido oficio le manifestó la imposibilidad del Gobierno peruano de ceder un vasto territorio: "... del que la nación se encuentra en antigua posesión, y cuyos habitantes hacen parte de la asociación peruana y han contribuido a los actos constitutivos de esta, sería por sí misma reputada como un hecho altamente punible..."²⁶⁰.

En la primera conferencia, Charún había manifestado que al señor Pedro Carbo se le había quitado la correspondencia, pues se había presentado como un particular llevándola, lo que estaba prohibido. Que Carbo sólo había manifestado su condición de diplomático después de haberse retirado esa correspondencia, lo cual lo había hecho sospechoso y finalmente que ya en conocimiento de su carácter de diplomático se le había devuelto²⁶¹. En esa misma conferencia, Charún manifestó lo insólito e inoportuno de plantear "... intimaciones injuriosas y amenazantes... ¿Y esto en qué circunstancias? En

las de saberse la derrota de Incahué y muerte del Presidente del Perú, [Gran Mariscal Gamarra]"²⁶².

El estudio de la correspondencia diplomática chilena de esa época por Robert N. Burr permite conocer las ramificaciones e importancia de las intrigas del General Juan José Flores contra el Perú. Las inició apenas ascendido al mando supremo por segunda vez, el 31 de enero de 1839, es decir, casi coincidente con la disolución de la Confederación Perú-Boliviana en Yungay, y conociendo la grave postración peruana. "*Buscando explotar el bien conocido interés de Chile en el equilibrio sudamericano [—nos dice Burr—], Flores se acercó al Encargado de Negocios de Chile en Quito con la sugestión de que Chile cooperase con el Ecuador, usando la fuerza si fuese necesaria, para la partición del Perú. Flores recomendaba la parte del Perú que sería anexada al Ecuador y que del resto se hicieran dos estados independientes*"²⁶³.

Sostenía Flores que buena parte del territorio peruano septentrional pertenecía legalmente al Ecuador, país heredero de la Gran Colombia; que para la paz americana era conveniente crear Estados con una distribución territorial más equitativa; que la situación del Ecuador era tan penosa y falta de recursos que no podría mantener su independencia y que el Gobierno de Lima podría anexarse las provincias de Cuenca y Guayaquil, con lo que sería más fuerte y temible al verse con un territorio tan rico y un astillero como el de Guayaquil.

Como el Gobierno de Santiago no creía en estas previsiones de Flores, se negó a colaborar con sus ambiciosos proyectos²⁶⁴.

No sólo con Chile trató Flores de unir fuerzas. A fines de 1841 fue nombrado Encargado de Negocios del Ecuador ante el Gobierno de Bolivia el referido señor Pedro Carbo²⁶⁵, quien siguió un largo itinerario para llegar a su destino. El 6 de enero arribó su barco al Callao, y al desembarcar, como antes se ha indicado, sin darse a reconocer, le fue ocupada la correspondencia que legalmente no debía llevar un particular. Este acto casual hizo ver que Carbo no sólo actuaba como diplomático, sino como agente del Gran Mariscal Santa Cruz en sus intrigas políticas²⁶⁶. Cuando siguió viaje a Santiago de Chile, portaba Carbo consigo las cartas credenciales que acreditaban como Ministro Plenipotenciario de Ecuador ante Chile al ex Ministro de Santa Cruz don Juan García del Río²⁶⁷; y gestionó que éste fuese reconocido como tal por la Cancillería del Mapocho. El Gobierno de Chile no aceptó²⁶⁸.

En Bolivia Carbo "... se esforzó en establecer contacto no con el Gobierno que estaba en funciones sino con el mismo Ballivián, entonces en campaña [contra el Perú]. Carbo no pudo

*impedir que Ballivián se decidiera a favor de la paz con el Perú*²⁶⁹

También Flores se afanó en conseguir fundamentos legales para sus reclamaciones. Acudió a la ayuda del Dr. Rufino Cuervo, uno de los más ilustres hombres públicos de la Nueva Granada y que el 24 de octubre de 1840 había llegado al Ecuador investido como Encargado de Negocios de su patria ante el gobierno de Quito²⁷⁰. Cuervo escribió al Dr. Estanislao Vergara²⁷¹, Ministro de Relaciones Exteriores del Libertador Bolívar en los días de la Gran Colombia (cuando se firmó en 1829, en Guayaquil, el Tratado Gual-Larrea, por el que se arreglaban los conflictos del Perú con la Colombia de Bolívar). Con la libertad que se usa en carta particular dirigida al amigo, le dice Vergara a Cuervo (Bogotá 3 de mayo de 1842): *"Muy desfavorables son para el Ecuador las noticias que tengo que dar acerca de Mainas. Se lo disputamos a los peruanos en tiempo de Colombia, prevaleciéndonos de su ignorancia de lo que había pasado desde el año 1802 en adelante; mas no porque directamente se tuviera algún derecho a ese territorio. Se consiguió en fin lo que se deseaba, que era agregarlo al Ecuador por medio del tratado de Guayaquil; y es a él únicamente que el Gobierno de ese país debe atenerse, exigiendo el cumplimiento de lo convenido en él, sin renovar cuestiones sobre la antigua posesión en tiempo del Gobierno español, en que necesariamente debe perder.*

"Mainas perteneció al Virreinato de Nueva Granada hasta el año 1802; pero entonces, por Cédula de 15 de julio, se segregó de él y se agregó al del Perú. . .

*"Así es que si el Gobierno del Ecuador quiere llevar la gestión adelante por el uti possidetis de los virreinos, su causa es perdida"*²⁷².

No obstante conocer la verdad expuesta y que los negociadores ecuatorianos Valdivieso y Daste habían fundado los derechos de sus país en el *uti possidetis* colonial, Flores siguió maquinando sus intrigas usando, como dice el historiador colombiano José Rufino Cuervo: *"... las mismas armas que en estos días usaba la falaz política ecuatoriana"*²⁷³.

*"Entretanto, [—para el historiador ecuatoriano Oscar Efrén Reyes—], otros males azotaban al país"*²⁷⁴ y Flores tuvo que concentrarse en resolver sus problemas internos y con Nueva Granada.

La actitud hostil y agresiva del Presidente Flores que se mantuvo en el poder hasta el 17 de junio de 1845, obligó justificadamente a los gobernantes peruanos a mantenerse en alerta permanente ante la amenaza del Norte. En este alerta se incluía obviamente a la Marina.

NOTAS AL CAPITULO

1. MONTANER BELLO, Ricardo... *Negociaciones Diplomáticas entre Chile i el Perú. Primer Periodo. 1839-1846.*— Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1904, p. 153.
2. Véanse los documentos transcritos en la primera página de *El Peruano*, Lima, 16 de julio de 1842.— T. VIII, N° 6; versan sobre el "Tratado preliminar de paz y amistad entre las Repúblicas de Bolivia y del Perú", firmado en Puno, 7 de junio de 1842.
3. "Consejo de Estado", en: *El Peruano*.— Lima, 6 de julio de 1842.— T. VIII, N° 2, p. 5, col. 1a.
4. El Decreto Supremo de Lima, 15 de junio de 1842, de convocatoria a elecciones aparece bajo el rubro "Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores", en: *El Peruano*.— Lima, 15 de junio de 1842.— T. VII, N° 52, p. 189, cols. 1a-2a. Es interesante ver, como complementario al decreto citado, el acuerdo del Consejo de Estado, también del 15 de junio, reproducido. *Ibidem*, col. 1a.
5. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Diez Años de Historia Política del Perú. 1834-1844*, p. 128.
6. DENEGRI LUNA, Félix... *Protocolos de las conferencias de Vilque y Puno (1842)*, en: *Revista Histórica*.— Lima, 1953.— T. XX, p. 116.
7. Carta del General Pedro Bermúdez, Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Sur, al doctor Francisco Javier Mariátegui, Ministro Plenipotenciario del Perú, de Cuzco, 15 de abril de 1842, reproducida en Manuel MENENDEZ, *Manifiesto. Refutación Documentada de las Calumnias Publicadas por Don Antonio Gutiérrez de La Fuente y otros Enemigos del Orden, contra la Administración del Ciudadano Presidente del Consejo de Estado Manuel Menéndez, Encargado del Supremo Poder Ejecutivo de la República Peruana.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1845, p. VII, Documento N° 7.
8. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Diez Años de Historia Política del Perú. 1834-1844*, pp. 124-125.
9. MENDIBURU, Manuel... *Biografías de Generales Republicanos.*— Lima, Publicación del Instituto Histórico del Perú, 1953, p. 296.
10. Estos oficios y cartas pueden verse en: *El Peruano*.— Lima, 13 de julio de 1842.— T. VIII, N° 4, p. 13, cols. 1a-2a., y en: *El Peruano Extraordinario.*— Lima, 14 de julio de 1842.— T. VIII, N° 5, pp. 17-18, íntegramente dedicadas a transcribir las comunicaciones de San Román a Torrico y al Sr. Menéndez.
11. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 128.
12. VALDIVIA, Juan Gualberto... *Memorias sobre las Revoluciones de Arequipa desde 1834 hasta 1866.*— Lima, 1874, pp. 244-254.
13. Véase Manuel de MENDIBURU, *Memorias inéditas*; y Manuel de MENDIBURU, *Biografías de Generales Republicanos*, pp. 179 y 408-409.
14. TAVARA, Santiago... *Historia de los Partidos.*— Lima, Editorial Huascarán, 1951, pp. 175-176.
15. Oficio del General en Jefe del Ejército Nacional, al Ministro de Guerra y Marina, Lampa, 11 de junio de 1844, en: Antonio GUTIERREZ DE LA FUENTE, *El General La-Fuente a la Nación Manifiesto de su conducta como general en jefe del Ejército Nacional, y la del gobierno del Sr. Menéndez con respecto a la Nación y al Ejército del Sur.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1843, pp. 35-36. La parte transcrita en *ibidem*, p. 36.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

16. *Ibidem*.
17. Esta acta está reproducida, *ibidem*, pp. 49-52. Lo transcrito, en las pp. 51-52.
18. *Ibidem*, p. 52.
19. VIDAL, Francisco... *Manifiesto del Jeneral Vidal a los representantes de la Nación*.— Lima, Imprenta de José Masias, 1845, pp. 11-13.
20. *Ibidem*, p. 13.
21. Decreto Supremo de 6 de agosto de 1842, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 6 de agosto de 1842.— T. VIII, N° 12, p. 1, col. 2a.
22. Decreto Supremo de 16 de agosto de 1842, en: *El Peruano*.— Lima, 17 de agosto de 1842.— T. VIII, N° 15, p. 55, col. 1a. En ese mismo periódico se publicó la “*Exposición que dirige a sus compatriotas el Jefe de la Nación, D. Juan Crisóstomo Torrico*”, *Ibidem*, pp. 55-56. En la p. 56 del mismo aparece una carta de Torrico a Menéndez, dándole las razones que, según él, obligaban a deponerlo, la circular a los agentes diplomáticos y una proclama al Ejército.
23. La noticia de la proclamación del General Vidal como Encargado del Mando Supremo apareció en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 18 de agosto de 1842.— T. VIII, N° 17, p. 59.
24. En: *El Peruano*.— Lima, 20 de agosto de 1842.— T. VIII, N° 18, p. 60, col. 2a.
25. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, pp. 130-131.
26. *Ibidem*, p. 131.
27. GUTIERREZ DE LA FUENTE, Antonio... *El General La-Fuente a la Nación. Manifiesto...*, ya citado, pp. 41-42.
28. *Ibidem*, p. 52. La noticia sobre el ascenso la tomamos de la biografía de Forcelledo que aparece en la valiosa *Relación Historiada de los Contra Almirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional, Formada en 1861*, inédita, T. I, fs. 3, existente en el Archivo del Museo Naval.
29. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, pp. 131-132.
30. Oficio encabezado “*Comandancia de la Corbeta de Guerra Yungay.— Al Sr. Secretario Jeneral del Presidente de la República*”, firmado por Manuel Villar, y copia del acta de los oficiales rebeldes, en Paita. Ambos documentos fechados el 3 de setiembre, a bordo de la *Yungay*, están reproducidos en *El Peruano*.— Lima, 5 de noviembre de 1842.— T. VIII, N° 48, p. 137, col. 3a. y p. 138, col. 1a.
31. Oficio de Villar al Secretario General del Presidente de la República, fechado a bordo de la *Yungay*, al ancla en Islay, 3 de octubre de 1842, en *Ibidem*, N° 48, p. 138, col. 1a.
32. Oficio del General Manuel Ignacio de Vivanco al Secretario General de S.E. el Vice Presidente encargado del Poder Ejecutivo, Arequipa, 26 de octubre de 1842, en: *El Peruano*.— Lima, 12 de noviembre de 1842.— T. VIII, N° 50, p. 143, cols. 1a-2a.
33. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1844*.— Lima. Imprenta de Instrucción Primaria, 1843, p. 196.
34. Estos datos los tomamos del “*Estado General en que dentra [(sic)] a este puerto el Pailebot de Guerra Bigilante [(sic)] al mando del Primer Teniente Tomás Rios...*”. Callao, marzo de 1843, documento existente sin clasificar en el Archivo del Museo Naval; y MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— T. I. p. 205.
35. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1842*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1841, p. 243.
36. Véase el oficio del Gobernador Litoral del Callao, P. J. Castillo, al Comandante General del Departamento de Lima, Coronel José Félix

NOTAS AL CAPITULO

- Jaramillo, fechado en el Callao, 19 de octubre de 1842, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 19 de octubre de 1842.— T. VIII, N° 42, p. 2, cols. 1a-2a.
37. "Embarcados los jenerales Torrico y San Román, el secretario Castillo y Ministro Carpio, comandante de marina Valencia, gobernador litoral Astete, intendente de policia Vizcarra, capitán de playeros N. Real y otros", en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 19 de octubre de 1842.— T. VIII, N° 42, p. 2, col. 3a.
 38. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 131.
 39. *Ibidem*, p. 132.
 40. *Ibidem*.
 41. *Ibidem*, pp. 132-135.
 42. El Deán Juan Gualberto Valdivia, *op. cit.*, pp. 265-266, fidedigno cronista de los hechos del General Nieto, nos dice: "Salió el General Nieto, e hizo retroceder el ejército sobre Pisco. La escuadra estaba lista de todo en Pisco, para embarcarse el ejército, y fuera a tomar el Callao y Lima... Todas sus providencias de viveres y de aguada para los buques hicieron juzgar que el ejército se embarcaba para el Callao; y en la noche repentinamente puso en marcha el ejército para Caucato".
Tres buques de guerra obedecían a Vidal, La Fuente y Nieto; la corbeta *Yungay*, la barca *Limeña* y el bergantín *Constitución*; éste había sido despachado a Chile para buscar armamento. Por otra parte, Torrico tenía bajo sus órdenes las goletas de guerra *Libertad*, *Alerta* y *paillebot Vigilante*, que se encontraban en la rada del Callao. Nieto sólo pudo contar en Pisco con la *Yungay* y la *Limeña*, más algunos barcos mercantes, que acudían con frecuencia a este puerto en busca de vinos y aguardientes. Las necesidades de barcos eran mínimas, pues la navegación entre Pisco y el Callao era muy corta, solía tomar un día y, a veces, dos. Los barcos transportes podían ir muy cargados, ya que las condiciones del mar entre Pisco y el Callao son de óptima tranquilidad. Según la biografía del Contralmirante Forcelledo que aparece en la inédita *Relación Historiada de los Contra Almirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional, Formada en 1861*, T. I, fs. 3 (existente en el Archivo del Museo Naval), Forcelledo fue nombrado Comandante General de la Escuadra en Ica por Vidal; el nombramiento debió de ser hecho en setiembre o en los primeros días de octubre de 1842, ya que Vidal llegó a Ica el 26 de setiembre (Modesto BASADRE Y CHOCANO, *op. cit.*, p. 132), de donde se movió hacia el Sur con su ejército. La batalla de Agua Santa fue el 17 de octubre.
 43. El Deán Valdivia dice: "Nieto en Ica repuso su tropa y llegó a reunir dos mil trescientos soldados de las trcs armas...". *Op. cit.*, p. 263. En una declaración formulada por el comerciante iqueño José Basilio Moyano, procedente de Ica, el 1° de octubre, en Huancavelica, dijo: "... que oyó decir que constaba de dos mil hombres... que el Coronel Deustua estaba en Cañete con trescientos hombres...", en: *El Peruano*.— Lima, 12 de octubre de 1842.— T. VIII, p. 119, cols. 1a-2a.
 44. "... los enemigos en la mañana de este día en número de 4,500 hombres de todas las armas han sido batidos por el ejército de mi mando compuesto de 2,300 en el sitio de Agua Santa...". Carta del General Antonio Gutiérrez de La Fuente al General Francisco Vidal, desde el campo de batalla, 17 de octubre de 1842, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 21 de octubre de 1842.— T. VIII, N° 43, p. 1, col. 3a. Refiriéndose a su propio Ejército, el General Torrico dice: "Un ejército numeroso y valiente, el mejor que podéis desear... Cuartel General en Santa Clara a 1° de octubre de 1842". "El Jefe de la Nación a los

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- Departamentos de Moquegua, Puno y Cuzco*, en: *El Peruano*.— Lima, 1º de octubre de 1842.— T. VIII, Nº 35, p. 107, col. 1a.
45. VALDIVIA, Juan Gualberto... *Ob. cit.*, pp. 265-266.
46. *Ibidem*, p. 266.
47. Para la batalla de Agua Santa puede verse: Juan Gualberto VALDIVIA, *Ob. cit.*, pp. 266-270; parte de la batalla en: *El Peruano*.— Lima, 29 de octubre de 1842.— T. VIII, Nº 45, p. 128, col. 3a., p. 129, cols. 1a-3a. y p. 130, col. 1a.
48. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 135.
49. VIDAL, Francisco... "*Reseña que hace ante sus contemporáneos el ex General de División del Número Constitucional de la República de sus Servicios en la Causa de la Independencia Americana*", en: Néstor PUERTAS CASTRO, *El General Francisco Vidal. Prócer de la Independencia Americana y Jefe Supremo de la República, a través de sus Memorias*.— Lima, sin pie de imprenta, 1950, p. 83.
50. En *Ibidem*, pp. 83-84, y bajo el rubro "*Artículos de Oficio*", en: *El Peruano*.— Lima, 29 de octubre de 1842.— T. VIII, Nº 45, p. 127, col. 2a.
51. En *Ibidem*, p. 84; e *Ibidem*, Nº 45, p. 127, col. 2a.
52. Hemos seguido a Modesto BASADRE Y CHOCANO, *op. cit.*, p. 136.
53. TAVARA, Santiago... *Historia de los Partidos*, pp. 176-177.
54. Decreto Supremo, Lima, 4 de marzo de 1843, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 4 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 24, p. 69, col. 2a.
55. MONTANER BELLO, Ricardo... *Negociaciones Diplomáticas entre Chile i el Perú. 1839-1846*, p. 167.
56. "*Noticias satisfactorias del Sur - La Yungay en Islay*", en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 2 de abril de 1843.— T. IX, Nº 38, p. 116, col. 1a.
57. MONTANER BELLO, Ricardo... *Op. cit.*, p. 167.
58. Decreto Supremo de Lima, 4 de marzo de 1843, a que se hace referencia en la nota 54.
59. MONTANER BELLO, Ricardo... *Op. cit.*, p. 168.
60. *Ibidem*.
61. El oficio de renuncia del General Vidal apareció bajo el rubro de "*Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores*", en: *El Peruano*.— Lima, 15 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 29, p. 83, col. 1a.
62. *Ibidem*.
63. La carta del Dr. Justo Figuerola se publicó en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 16 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 30, p. 80, col. 1a.
64. *Ibidem*, p. 80, col. 3a.
65. FIGUEROLA, Justo... "*El Vice-Presidente del Consejo de Estado Encargado del Poder Ejecutivo a la Nación*", en: *El Peruano*.— Lima, 18 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 31, p. 89, col. 1a.
66. Carta del Dr. Justo Figuerola al General Manuel Ignacio de Vivanco, Lima, 18 de marzo de 1843, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 19 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 32, p. 93, cols. 1a-3a.
67. "*Acta del pronunciamiento de las tropas acantonadas en la Capital*" de Lima, 20 de marzo de 1843, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 20 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 33, p. 95, cols. 1a-3a.
68. Ver acta de la elección, en: *El Peruano*.— Lima, 21 de marzo de 1843.— T. IX, Nº 34, p. 97, cols. 1a-2a.
69. Véase la *Guía de Forasteros del Perú para 1842*, ya citada, p. 241.
70. El nombramiento de Forcelledo como Comandante General de Marina aparece en su biografía en la inédita *Relación Historiada de los Contra Almirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional. Formada en 1861*.— T. I, fs. 3. Archivo del Museo Naval.
71. Véase la *Guía de Forasteros del Perú para 1842*, p. 242.
72. Oficio del Comandante General de Marina al Coronel Encargado del despacho del Ministerio de Guerra y Marina, Callao, 27 de enero de

NOTAS AL CAPITULO

- 1843, firmado por Francisco Forcelledo, en: *El Peruano*, Lima, 28 de enero de 1843.— T. IX, N° 12, p. 29, col. 2a. y, también, el oficio del Comandante General de Marina al Coronel encargado del despacho del Ministerio de Guerra y Marina, Callao, 30 de enero de 1843, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 4 de febrero de 1843.— T. IX, N° 14, p. 39, col. 1a.
73. Decreto Supremo, Lima, 9 de febrero de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 11 de febrero de 1843.— T. IX, N° 17, p. 44, col. 2a.
74. Decreto Supremo, Lima, 9 de febrero de 1843, en: *Ibidem*, N° 17, p. 45, col. 3a.
75. Orden Suprema, Lima, 13 de febrero de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 15 de febrero de 1843.— T. IX, N° 18, p. 49, col. 2a.
76. Decreto Supremo, Lima, 17 de febrero de 1843, en: *El Peruano*, Lima 18 de febrero de 1843.— T. IX, N° 19, p. 53, col. 2a.
77. "El Supremo Director a los habitantes de Lima", en: *El Peruano*, Lima, 8 de abril de 1843.— T. IX, N° 42, p. 123, col. 1a.
78. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 464.
79. Decreto Supremo, Lima, 9 de abril de 1843, en: *El Peruano*, Lima, 11 de abril de 1843.— T. IX, N° 42, p. 123, col. 3a.
80. ECHENIQUE, José Rufino... *Memorias para la Historia del Perú. 1808-1878*.— Lima, Editorial Huascarán, 1952.— T. I, p. 124.
81. Decreto Supremo, Lima, 11 de mayo de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 15 de mayo de 1843.— T. IX, N° 52, p. 163, col. 2a.
82. MENDIBURU, Manuel de... *Memorias*, inéditas.
83. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 459.
La orden del Prefecto Caravedo al Subprefecto de Tarapacá Pedro José Zavala, conminándolo a detener y fusilar al General Ramón Castilla, está reproducida en el periódico oficial *El Fénix*.— Tacna, 15 de junio de 1843, N° 3, p. 3, cols. 1a-2a.
84. MENDIBURU, Manuel de... *Memorias*, inéditas.
85. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 460.
86. Ver las actas de la reunión de los jefes militares en Tacna, 17 de mayo de 1843, publicada en *El Fénix*, Tacna, 15 de junio de 1843, N° 3, p. 1, col. 1a.; y el acta de los ciudadanos tacneños de 9 de junio de 1843, reproducida en *El Fénix*, Tacna, 15 de junio de 1843, N° 3, cols. 1a-2a. *El Fénix* fue periódico oficial de la Junta de Gobierno Provisorio.
87. Véase la declaración de Nieto en *El Fénix*, Tacna, 20 de mayo de 1843, N° 1, col. 1a.; allí el ilustre prócer dice: "Ejerzo el mando superior político y militar interinamente en este departamento y en el territorio que se liberte de la opresión hasta tanto el Supremo Gobierno Nacional, representado por S.E. el Sr. Figuerola, Vice Presidente del Consejo de Estado como llamado por la ley pueda ordenar lo que tenga a bien". Tacna, a 17 de mayo de 1843.
88. El acta de la reunión en la ciudad de Tacna, 9 de junio de 1843, está publicada en *El Fénix*, Tacna, 15 de junio de 1843, N° 3, p. 1, cols. 2a-3a.
89. La orden de Castilla de Tarapacá, 2 de junio de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 20 de junio de 1843, N° 4, p. 1, col. 1a.
90. Acta de la reunión de la ciudadanía de Moquegua, 15 de junio de 1843, está publicada en *El Fénix*, Tacna, 26 de junio de 1843, N° 5, p. 1, cols. 1a-2a.
91. Bajo el rubro de "La Junta de Gobierno Provisorio de los Departamentos Libres", en: *El Fénix*, Tacna, 8 de setiembre de 1843, N° 14, p. 3, cols. 1a-2a.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

92. El parte de la batalla que se llamó de Acequia Alta, de Yanahuara, del Carmen y del Carmen Alto —nombre que la Historia ha perpetuado— fue firmado por el General Miguel de San Román y publicado en *El Republicano*.— Arequipa, 10 de agosto de 1844.— T. XVIII, N° 9, pp. 24-26.
93. "*Tengo la agradable satisfacción de participar a V.S. para que lo ponga en conocimiento de S.E. el Supremo Director, que el día 27 a las once de la mañana llegué a Islay sin novedad con la división puesta a mis órdenes para la completa pacificación del Sur*". Oficio del Jefe Superior Político y Militar de los cuatro Departamentos del Sur, General Manuel de la Guarda, al Coronel encargado del despacho del Ministerio de Guerra y Marina, Arequipa, 30 de junio de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 8 de julio de 1843.— T. X, N° 3, p. 10, col. 1a.
94. Decreto Supremo, Lima, 17 de junio de 1843, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 17 de junio de 1843.— T. IX, p. 203, col. 1a.
95. Decreto Supremo, Lima, 18 de julio de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 19 de julio de 1843.— T. X, N° 6, p. 21, col. 1a.
96. Estas noticias se dan bajo el título "*Arica*", en: *El Fénix*, Tacna, 15 de julio de 1843, N° 8, p. 2, cols. 2a-3a.
97. *Ibidem*.
98. *Ibidem*.
99. Oficio del Comandante General de Marina, Juan J. Panizo, al Sr. Ministro de Estado del Despacho de Guerra y Marina, Callao, 28 de julio de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 29 de julio de 1843.— T. X, N° 10, p. 34, col. 3a.
100. Oficio del Capitán de Corbeta Juan Noel, comandante de la goleta de guerra *Libertad*, al Sr. Fernández, Bahía de Arica, 10 de julio de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 29 de julio de 1843, N° 9, p. 2, col. 2a.
101. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Ob. cit.*, p. 144.
102. Parte del Comandante de la Barca de Guerra Nacional *Limeña* y Jefe de las Fuerzas Marítimas Bloqueadoras, a bordo, Arica, 17 de julio de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 29 de julio de 1843.— T. X, N° 10, p. 34, col. 3a., y p. 35, col. 1a.
103. Parte del Comandante Militar de Arica, Coronel José Félix Iguain, en oficio al Sr. Comandante General del Departamento, General Ramón Castilla, Arica, 23 de julio de 1843, publicado en *El Fénix*, Tacna, 29 de julio de 1843, N° 9, p. 1, cols. 2a-3a. y p. 2, col. 1a.
104. *Ibidem*.
105. Véase nota 102.
106. *Ibidem*.
107. Oficio del Comandante de la barca de guerra *Limeña*, José Ortiz de Zevallos, al Comandante General de Marina, Capitán de Navío Juan José Panizo, a bordo de la *Limeña*, al ancla en Arica, 23 de julio de 1843, en: *El Peruano*.— Lima, 24 de julio de 1843.— T. X, N° 10, p. 35, col. 1a.
108. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 154.
109. Oficio del Comandante General del Departamento de Moquegua, General de División Ramón Castilla, al Prefecto del Departamento del mismo nombre, Arica, 5 de agosto de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 14 de agosto de 1843, N° 11, p. 1, col. 1a.
110. Oficio del Comandante de la barca de guerra *Limeña*, José Ortiz de Zevallos, al Comandante General de Marina, Capitán de Navío Juan José Panizo, fechado a bordo de la *Limeña*, Arica, 9 de agosto de 1843, publicado en: *Alcance al Peruano Número 16*.— Lima, 17 de agosto de 1843.— T. X, p. 1, col. 2a.
111. Oficio del Sub Prefecto y Comandante General de la Provincia de Tarapacá, Coronel Carlos Lagomarsino al Comandante General del

NOTAS AL CAPITULO

- Departamento de Moquegua, General Ramón Castilla, Iquique, 27 de julio de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 14 de agosto de 1843, N° 11, p. 1, col. 1a.
112. "... dos prisioneros oficiales de Marina, D. Juan Toro y D. Juan Samaniego, que con cuatro hombres más han sido tomados en Iquique por los guardias nacionales de Tarapacá, los cuales son del buque de guerra enemigo Limeña...". Oficio del Gobernador de Tarapacá, Santiago Viguera, al Comandante General del Departamento de Moquegua, General Ramón Castilla, Tarapacá, 30 de julio de 1843, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 14 de agosto de 1843, N° 11, p. 1, col. 2a.
 113. BASADRE Y CHOCANC, Modesto... *Op. cit.*, p. 145.
 114. El parte correspondiente a la defensa de Arica fue elevado por el Comandante Militar del Puerto de Arica, Miguel Castañón, al Comandante General del Departamento de Moquegua, General Ramón Castilla; está fechado en Arica, 15 de agosto de 1843, y publicado en: *El Fénix*, Tacna, 24 de agosto de 1843, N° 12, p. 1, cols. 1a-2a.
 115. Oficio del Comandante General del Departamento de Moquegua, General Ramón Castilla, al Comandante Militar del Puerto de Arica D. Miguel Castañón, Tacna, 16 de agosto de 1843, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 24 de agosto de 1843, N° 12, p. 1, col. 2a.
 116. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 144.
 117. "Consulado de Chile en Arica.— Tacna, Agosto 21 de 1843.— Al Sr. General Comandante Jeneral del Departamento de Moquegua D. Ramón Castilla.— Sr. J. Sabiendo que la Corbeta Yungay ha llegado a ese puerto [de Arica] y que ha hecho una intimación al Gobernador para que en el término de 24 horas desocupen las fuerzas de U.S. esa plaza...". Oficio del Cónsul Rey y Riesco al General Castilla, en: *El Fénix*, Tacna, 28 de agosto de 1843, N° 13, p. 1, cols. 2a-3a.
 118. Véase el oficio que el Capitán de Fragata Miguel F. de Saldivar dirige al Comandante General de Marina, que está encabezado en la forma que sigue: "Comandancia de las fuerzas bloqueadoras. Corbeta de guerra Yungay. Arica, a 4 de setiembre de 1843", en: *El Peruano*.— Lima, 9 de setiembre de 1843.— T. X, N° 23, p. 86, col. 2a.
 119. Oficio del General Ramón Castilla al Cónsul de Chile, D. Ignacio Rey y Riesco, Arica, 21 de agosto de 1843, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 28 de agosto de 1843, N° 13, p. 1, col. 3a.
 120. MONTANER BELLO, Ricardo... *Op. cit.*, pp. 182-183.
 121. "Circular a los SS. Sub Prefectos, Gobernadores y Comandantes Militares del territorio del departamento", firmada por el Prefecto de Moquegua, Coronel Pedro Cisneros, Tacna, 29 de agosto de 1843, publicada en: *El Fénix*, Tacna, 8 de setiembre de 1843, N° 14, p. 1, col. 2a; véase el parte del Coronel Juan Francisco Balta, elevado al Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Sur, fechado en Ilave, 10 de setiembre de 1843 y publicado en: *El Peruano*.— Lima, 27 de setiembre de 1843.— T. X, N° 28, p. 106, cols. 2a-3a., y p. 107, col. 1a.
 122. Véase el oficio referido en la nota 118.
 123. Decreto Supremo, Lima, 12 de setiembre de 1843, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 13 de setiembre de 1843.— T. X, N° 24, p. 90, col. 1a.
 124. Decreto Supremo, Moquegua, 22 de julio de 1843, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 29 de julio de 1843, N° 9, p. 1, col. 1a.
 125. Véase "Aviso Oficial", en: *El Peruano*.— Lima, 23 de setiembre de 1843.— T. X, N° 27, p. 101, col. 1a.
 126. Véase "Planes de Campaña", en: *La Guardia Nacional*.— Lima, 23 de enero de 1844, N° 2, p. 6, col. 2a. y p. 7, cols. 1a-2a. Lo referente a la Escuadra en la p. 7, col. 2a.
 127. Resolución Suprema, Lima, 6 de octubre de 1843, publicada en: *El Peruano*.— Lima, 7 de octubre de 1843.— T. X, N° 31, p. 117, cols. 2a-3a.

128. Véase oficio del Sub Prefecto de Tarapacá, Coronel José Félix Iguain, al Prefecto de Moquegua, Coronel Pedro Cisneros, Tarapacá, 26 de octubre de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 11 de noviembre de 1843, N° 20, p. 1, col. 2a.
129. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 355, y la nota 117 al pie de dicha página.
130. Véase oficio del General en Jefe del Ejército Constitucional, Ramón Castilla, al Secretario de la Junta de Gobierno Provisorio de los Departamentos Libres, José Chipoco Rivero, fechada en el Cuartel General de San Antonio, 28 de octubre de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 16 de noviembre de 1843, N° 21, p. 1, col. 1a. Son interesantes las versiones de los contemporáneos Juan Gualberto VALDIVIA, *ob. cit.*, pp. 278-282; y Modesto BASADRE Y CHOCANO, *op. cit.*, pp. 151-152.
131. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 152.
132. Véase *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 6 de noviembre de 1843.— T. X, N° 41, p. 161
133. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 466, y nota 158, al pie de dicha página.
134. Carta anónima, fechada "A bordo de la Yungay, a 11 de Noviembre de 1843", publicada en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 16 de noviembre de 1843.— T. X, N° 46, p. 181, cols. 1a-2a.
135. Decreto Supremo, Moquegua, 3 de noviembre de 1843, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 18 de noviembre de 1843, N° 22, p. 1, col. 1a.
136. No hemos podido verificar el nombre geográfico Corazón; suponemos que sea la caleta *Capilla* o *La Capilla*, situada al Sur de Arica. De ella dice Melo: "Sobre la pequeña punta *Licera* se abre hacia el S. una ensenadita de poco más de milla y media...". Rosendo MELO, *Derrotero de la Costa del Perú. Guia Maritimo-Comercial*, p. 271. Esto coincide con otra versión de la época, que dice: "... han sido batidos y tomados por el valiente Comandante de la Limeña, Ortiz Idel Zevallos, en *La Capilla, al Sur de Arica...*". Otra relata: "... en el punto de *La Capilla al Sur de Arica...*". Hay otro fragmento de carta donde se escribió: "El Coronel *Lagomarsino* ha sido completamente destrozado ayer por el comandante Zevallos, a media legua de esta población...". Estos fragmentos de carta fueron publicados bajo el título "Capitulos de Cartas", en: *El Peruano*.— Lima, 22 de noviembre de 1843.— T. X, N° 48, p. 190, cols. 2a-3a., p. 191, cols. 1a-3a., y p. 192, col. 1a. Las partes transcritas están tomadas de la p. 191, col. 3a.
137. No hemos encontrado el Alto de Iquerane, mas si el Alto de Higuerrane, no muy lejano a La Capilla. Vid. el "Plano General del Departamento de Arica.— Escala 1:250.000" que acompaña a *El Departamento de Arica con 174 cuadros estadísticos, 3 planos, 30 figuras gráficas y 100 fotografías*.— Santiago, Zig-Zag, 1946, por Carlos KELLER R.
138. Parte del Comandante de la barca de guerra *Limeña*, Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, al Comandante General de Marina, al menos interinamente el Capitán de Navio Luis de la Riva, en: *El Peruano*.— Lima, 22 de noviembre de 1843.— T. X, N° 48, p. 189, col. 2a.
139. Correspondencia entre el comandante de la barca de guerra *Limeña*, Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, y el Prefecto de Moquegua, Coronel Pedro Cisneros, que debe verse en: *El Fénix*, Tacna, 25 de noviembre de 1843, N° 23, p. 1, col. 3a., y p. 2, col. 1a.; y *El Fénix*, Tacna, 9 de diciembre de 1843, N° 24, p. 1, cols. 2a-3a., y p. 2, col. 1a.
140. Véanse los artículos editoriales de los números de *El Fénix*, de Tacna, citados en la nota anterior.
141. En *El Peruano* del 5 de diciembre de 1843.— T. X, N° 52, p. 208, col. 1a., aparece una noticia fechada en "Islay, a 27 de noviembre de 1843.— En esta mañana ha fondeado en este puerto la Goleta de Guerra que condujo al Coronel Panizo, Comandante Jeneral de Ma-

- rina...". En una carta del Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Juan José Panizo, datada en Arica y a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, Panizo le dice al Ministro de Guerra y Marina: "A los trece días de mi salida del Departamento llegué al Puerto de Islay...", de donde se deduce que salió del Callao el día 14 de noviembre, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 17 de diciembre de 1843.— T. IX, N° 56, p. 223, col. 3a.
- Las comunicaciones de la Comandancia General de Marina aparecen firmadas por el Capitán de Navío Luis de La Riva, en: *El Peruano*.— Lima, 22 de noviembre de 1843.— T. X, N° 48, p. 189, cols. 1a-2a.
142. Véase oficio del Comandante General de la Escuadra, Capitán de Navío Juan José Panizo, al Ministro de Guerra y Marina, fechado a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, al ancla en Arica, 13 de diciembre de 1843, y publicado en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 17 de diciembre de 1843.— T. X, N° 56, p. 223, col. 3a.
143. Oficio del Comandante General de la Escuadra al Ministro de Guerra y Marina, datado a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, en la rada de Arica, 13 de diciembre de 1843, reproducido en: *El Peruano*.— Lima, 17 de diciembre de 1843.— T. X, N° 56, p. 223, col. 3a. y p. 224, col. 1a.
144. "... al amanecer del día 7 del corriente en Azapa y Chacalluta". Véase el editorial de *El Fénix*, Tacna, 23 de diciembre de 1843, N° 26, p. 3, col. 2a. En esa misma fuente se dice que las avanzadas de los constitucionalistas estaban situadas, en la madrugada del 7 de diciembre, en Chacalluta y en Azapa y que entre las dos contaban 22 hombres.
145. Parte del Comandante de la Línea de Guerrilleros, Gregorio Albarra-cin, al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, Coronel Pedro Cisneros, fechado en Poconchile, 19 de diciembre de 1843, y publicado en: *El Fénix*, Tacna, 23 de diciembre de 1843, N° 26, p. 2, cols. 1a-2a.
146. Véanse los oficios del Gobernador Político del Puerto de Arica, José Luis Yañez, al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, General Pedro Cisneros, fechados en Arica, 2 de enero de 1844, y la respuesta de Cisneros, de Chilona, del mismo día, publicados en: *El Fénix*, Tacna, 6 de enero de 1844, N° 28, p. 1, cols. 1a-2a. Debe verse también el editorial del mismo periódico en la p. 1, col. 3a. y p. 2, cols. 1a-2a.
147. Decreto Supremo, Cocachacra, 1° de diciembre de 1843, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 6 de diciembre de 1843.— T. X, N° 52, p. 207, col. 1a.
148. Decreto Prefectural, Tacna, 21 de diciembre de 1843, en: *El Fénix*, Tacna, 23 de diciembre de 1843, N° 26, p. 2, cols. 2a-3a.
149. Oficio del Comandante General de la Escuadra al comandante de la barca de guerra *Limeña*, rada de Arica, 12 de enero de 1844, en: *El Fénix*, Tacna, 3 de febrero de 1844, N° 33, p. 1, col. 2a.
150. *Ibidem*.
151. Véase *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 22 de enero de 1844.— T. XI, N° 8, p. 26, col. 3a.
152. Oficio del Comandante Militar de la Provincia de Tarapacá, Coronel Felipe Rivas, al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, General José Félix Iguain, de Iquique, 11 de febrero de 1844; y la respuesta de éste a aquél, datada en Tacna, 15 de febrero de 1844; están publicados en: *El Fénix*, Tacna, 2 de marzo de 1844, N° 37, p. 1, col. 1a.
153. Decreto Supremo, Cuartel Directoral en San Juan de Lucanas, 29 de febrero de 1844, en: *El Peruano*.— Lima, 20 de marzo de 1844.— T. XI, N° 27, p. 93, col. 1a.
154. "... La toma del puerto de Iquique por nuestra Armada y el envío de una columna respetable con dirección a la provincia de Tarapacá, no

- son hechos insignificantes". Esta noticia se da bajo el rubro "El Peruano", en: *El Peruano*.— Lima, 13 de marzo de 1844.— T. XI, N° 25, p. 88, col. 2a.
155. "Adición.— Panizo me ha comunicado oficialmente, con fecha 10 del presente, que después de haber tomado el puerto de Iquique, destacó a Ortiz [del] Zevallos sobre Tarapacá, con parte de la guarnición de los buques. Este bizarro joven que tantas veces se ha llenado de gloria en los últimos bloqueos, llegó a una legua de Tarapacá, y después de tres horas de combate, en las que logró con fuerzas muy inferiores dispersar las tropas que le salieron al encuentro, tuvo a bien retirarse al puerto por la distancia en que se encontraba de la costa. Tuvo seis muertos en el choque, ocasionó gran pérdida al enemigo". Bajo el título "Extracto de Correspondencia Particular", en una carta de Arequipa de 21 de marzo de 1844, en: *El Peruano*.— Lima, 30 de marzo de 1844.— T. XI, N° 31, p. 107, cols. 2a-3a.; lo transcrito en la col. 3a.
156. Parte del Comandante Militar de la Provincia de Tarapacá, Coronel Felipe Rivas, al Prefecto y Comandante General de Moquegua, General José Félix Iguain, fechado en Iquique, 3 de abril de 1844, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 13 de abril de 1844, N° 47, p. 1, col. 2a.
157. *Ibidem*.
158. Parte del Gobernador Político y Militar de Arica, Coronel José Arancibia, al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, General José Félix Iguain, de Arica, 12 de abril de 1844, en: *El Fénix Extraordinario*, Tacna, 13 de abril de 1844, N° 46, p. 1, cols. 1a-2a. Véase también el parte del 2° comandante de la barca de guerra *Limeña*, Capitán de Corbeta Ramón Avilés, fechado a bordo de la barca de guerra *Limeña*, al ancla en Arica, 20 de abril de 1844, elevado al Comandante General de Marina, Capitán de Navío Luis José de Larriva y publicado en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 25 de abril de 1844.— T. XI, N° 41, p. 142, cols. 1a-2a. En este parte se acusa de desleal al Coronel Arancibia, diciendo que habia convenido en entregar la plaza.
159. *Ibidem*.
160. Véase editorial de: *El Fénix*, Tacna, 13 de abril de 1844, N° 46, p. 1, cols. 2a-3a.; lo acotado en la col. 3a.
161. Carta de Miguel Castañón, fechada en Antabamba, Provincia de Aimaraes, 5 de mayo de 1844, reproducida en: *El Fénix Extraordinario*.— Tacna, 21 de mayo de 1844.— T. II, N° 4, p. 1, col. 3a.
162. Véase oficio del Prefecto y Comandante General de Puno, General Pedro Cisneros, a su similar de Moquegua, General José Félix Iguain, Puno, 13 de mayo de 1844, en: *El Fénix Extraordinario*.— Tacna, 21 de mayo de 1844.— T. II N° 4, p. 1, col. 2a.
163. "Arequipa, a 4 de junio [de 1844]. Esta mañana llegó el Dr. Zavala. La provincia de Chucuito se ha declarado por nosotros [los vivanquistas], capitaneada por Corrales [Melgar], Alvizuri y Ortiz [del] Zevallos, los que han obtenido un triunfo sobre las fuerzas que mandaron a combatirlos". "Carta de Persona Respetable", en: *El Peruano*.— Lima, 8 de junio de 1844.— T. XI, N° 56, p. 195, col. 3a.
164. Carta del Supremo Director Manuel Ignacio de Vivanco al Capitán de Corbeta José Ortiz de Zevallos, fechada en Arequipa, 6 de junio de 1844, y publicada en: *El Fénix*, Tacna, 22 de junio de 1844.— T. II, N° 8, p. 2, col. 1a. y bajo el rubro de "Comunicaciones Interceptadas".
165. "Remitidos", en: *El Fénix*, Tacna, 15 de junio de 1844.— T. II, N° 7, p. 2, cols. 2a-3a.; lo transcrito está tomado en la col. 2a.
166. Acta de la oficialidad de la Escuadra reconociendo la autoridad de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la Republica, fechada a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, al ancla en el puerto de Islay,

NOTAS AL CAPITULO

- 24 de julio de 1844, publicada en: *El Republicano*.— Arequipa, 3 de agosto de 1844.— T. XVIII, N° 7, p. 21, cols. 2a-3a. y p. 22, col. 1a.
167. "Arancivia", en: *La Guardia Nacional*, Lima, 26 de abril de 1844, N° 24, p. 97, col. 2a.
168. Oficio del Capitán de Corbeta Domingo Vieira, comandante de la barca de guerra *Limeña*, al Comandante General de Marina, Capitán de Navío Luis José de Larriva, al ancla en Arica, 20 de abril de 1844, en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 25 de abril de 1844.— T. XI, N° 41, p. 142, col. 2a, aunque se dice en estos textos la goleta de guerra *Paque*, error tipográfico, pues el nombre es *Paquete*.
169. *Ibidem*.
170. Véase el oficio referido en la nota anterior y el oficio del mismo Capitán de Corbeta Vieira al Comandante General de Marina, de la misma fecha, también publicado en: *El Peruano*, referido en la nota anterior, p. 142, cols. 1a-2a; lo correspondiente a la ubicación de la *Yungay*, en la col. 2a.
171. Véase "Boletín del Ejército de Operaciones Núm. 1", en: *El Peruano*.— Lima, 13 de diciembre de 1843.— T. X, N° 54, p. 215, cols. 1a-3a. y p. 216, cols. 1a-2a.
172. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 155.
173. *Ibidem*.
174. NIETO, Domingo... "El Presidente de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, a la Nación" y "El Presidente de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, al Ejército", publicados en: *El Fénix*, Tacna, 16 de marzo de 1844, N° 41, p. 1, col. 3a, y p. 2, col. 1a.
"El testamento de Nieto fue, también, sin pretenderlo, otra bella y conmovedora pieza literaria", en: Jorge BASADRE, *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 57. Este testamento fue reproducido por Atilio R. Minuto, *El Gran Mariscal de los Ejércitos del Perú Don Domingo Nieto*, Moquegua, Imprenta La Provincia, 1924, p. 45 y siguientes.
175. NIETO, Domingo... "El Presidente de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, al Ejército", publicado en: *El Fénix*, Tacna, 16 de marzo de 1844, N° 41, p. 2, col. 1a.
176. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 466.
177. *Ibidem*, pp. 301-302.
178. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 157.
179. *Ibidem*.
180. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías...*, pp. 466-467.
181. Nuestro relato, concerniente a la narración de la parte militar-terrestre y política, lo hemos basado en Modesto BASADRE Y CHOCANO, *Diez Años de Historia Política del Perú (1834-1844)*, pp. 154-161.
182. "Puerto del Callao... Salidas. Enero 28. Goleta de Guerra nacional Alerta, su comandante D. Joaquín Guerra, con destino al Sur en comisión", en: *El Comercio*, Lima, 9 de enero de 1844, N° 1388, p. 2, col. 1a.
183. Carta del Capitán de Corbeta graduado Joaquín Guerra a destinatario ignorado, fechada a bordo de la goleta de guerra *Alerta*, en Iquique, 9 de mayo de 1844, publicada en "Correspondencia", en: *El Peruano*.— Lima, 18 de mayo de 1844.— T. XI, N° 48, p. 168, col. 2a.
184. Cartas al Capitán de Corbeta graduado Joaquín Guerra, del General José Félix Iguain, Tacna 28 de abril de 1844, y del Coronel Felipe Rivas, Tarapacá, 12 de mayo de 1844. La carta de respuesta de Guerra a Rivas, fechada a bordo de la goleta *Alerta*, Iquique, 14 de mayo de 1844. Fueron publicadas en *El Peruano*.— Lima, 12 de junio de 1844.— T. XI, N° 57, p. 199, col. 3a, y p. 200, cols. 1a-2a.
185. *Ibidem*. Lo transcrito en la p. 200, col. 2a.

186. Esta carta de Prunier fue publicada bajo el título de "Contestación", en: *El Telégrafo de Lima*, Lima, 18 de mayo de 1829, N° 621, p. 2, cols. 1a-2a.
Se transcribe en el capítulo "Guayaquil ocupado por tropas peruanas" del volumen 1° del presente tomo.
187. Carta del Capitán de Corbeta Joaquin Guerra a destinatario desconocido, fechada a bordo de la goleta de guerra *Alerta*, Iquique, 5 de mayo de 1844, publicada bajo el rubro "Correspondencia", en: *El Peruano*.— Lima, 18 de mayo de 1844.— T. XI, N° 48, p. 168, cols. 2a-3a.
188. *Ibidem*, p. 163, col. 3a.
189. Oficio del Comandante General de la Escuadra al Comandante General del Departamento de Lima, fechado a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, Arica, 3 de junio de 1844, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 8 de junio de 1844.— T. XI, N° 56, p. 195 cols. 2a-3a.
190. TAVARA, Santiago... *Op. cit.*, p. 178.
191. *Ibidem*.
192. ECHENIQUE, José Rufino... *Memorias para la Historia del Perú. 1808-1878*.— Lima, Editorial Huascarán, 1952.— T. I, p. 127.
193. *Ibidem*.
194. TAVARA, Santiago... *Op. cit.*, p. 178.
195. ELÍAS, Domingo... "El Prefecto de este Departamento, encargado accidentalmente del Poder Ejecutivo", proclama, en: *El Peruano*.— Lima, 19 de junio de 1844.— T. XI, N° 59, p. 206, cols. 1a-3a, y p. 207, col. 1a. Esta proclama está fechada en Lima, 17 de junio de 1844, o sea el mismo día del pronunciamiento de Elias.
196. Oficio del Secretario General de S.E. el Prefecto del Departamento de Lima, encargado accidentalmente del Poder Ejecutivo, José Manuel Tirado, al Comisario Ordenador de Marina Tomás Vivero, Lima, 21 de junio de 1844, en: *El Peruano*.— Lima, 22 de junio de 1844.— T. XI, N° 60, p. 210, col. 1a.
197. Orden Suprema de 24 de junio de 1844, publicada en: *El Peruano*.— Lima, 26 de junio de 1844.— T. XI, N° 61, p. 215, col. 3a.
198. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... *Op. cit.*, p. 156.
199. Correspondencia cambiada entre el Comandante Militar del Departamento de La Libertad, Coronel Nicolás Besanilla, y el Comandante de la goleta de guerra *Libertad*, Capitán de Corbeta graduado Juan Noel, en: *El Peruano*.— Lima, 7 de agosto de 1844.— T. XII, N° 16, p. 50, col. 3a., y p. 51, cols. 1a-2a.
200. El pallebote *Vigilante* dejó Paita el 4 de agosto; en ese puerto se sometió a la autoridad de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, ya que en la sección "*Movimiento Marítimo*" del diario *El Comercio*, Lima, 24 de agosto de 1844, N° 1558, p. 2, col. 1a., y bajo el rubro de *Entradas* encontramos la siguiente noticia: "Agosto 23, *Pailebot de guerra nacional* Vijilante, su comandante don Diego de la Haza, de Paita en 19 dias".
201. La batalla se libró el 22 de julio de 1844, habiéndose iniciado el combate a las 4.30 p.m., prolongándose hasta la caída de la noche, cuya oscuridad fue aprovechada para la dispersión de las tropas vivanquistas derrotadas y para la fuga del Supremo Director. El parte de esta batalla fue firmado por el General San Román, en el Cuartel General de Tiabaya, el 25 de julio de 1844 y publicado en *El Republicano*.— Arequipa, 10 de agosto de 1844.— T. XVIII, N° 8, pp. 24-26.
202. En el parte que el Capitán de Puerto del Callao da al "... *Secretario de S.E. el Encargado del Poder Ejecutivo, de haber fondeado a las 8 de la mañana el paquete de vapor inglés* Perú, procedente de Valparaíso y puertos intermedios", fechado el 27 de julio, en la relación figura el "*Comodoro Juan Panizo*", de donde llegamos a la conclusión que don Juan José Panizo debió haber sido ascendido a la alta clase

- de Comodoro; así está escrito en el texto del Decreto Supremo de 20 de mayo de 1844, firmado por el Supremo Director en Arequipa, creando las clases de Brigadier para el Ejército y de Comodoro para la Marina, grado intermedio entre los Coroneles y Generales de Brigada y los Capitanes de Navío y los Contralmirantes. La información referente a la primera parte de esta nota está tomada de *El Peruano*.— Lima, 27 de julio de 1844.— T. XII, N° 13, p. 37, cols. 1a-2a., y para los grados de Comodoro y Brigadier, de *El Peruano*.— Lima, 8 de junio de 1844.— T. XI, N° 56, p. 194, col. 1a.
203. El acta fue publicada en: *El Republicano*.— Arequipa, 3 de agosto de 1844.— T. XVIII, N° 7, p. 21, cols. 2a-3a., y p. 22, col. 1a.
204. Los cuatro buques de guerra existentes en la rada de Islay eran: la corbeta *Yungay* de 22 cañones, 680 toneladas, su comandante el Capitán de Corbeta José Rosendo Carreño; la barca *Limeña* de 6 cañones de a 12 y 10 de a 9, 231 toneladas, su comandante el Capitán de Corbeta graduado Domingo Vieira; la goleta *Alerta*, de 1 cañón giratorio de a 12, 116 toneladas, su comandante el Teniente 1° Miguel Balarezo; y la goleta *Paquete* de 8 carronadas de a 18, su comandante el Teniente 1° Carlos Castro. Esta información fue tomada de la documentación del Archivo del Museo Naval, aún no clasificada pero sí ordenada por años; la información corresponde a Estados Generales de los buques nombrados, preparados los días 11 y 12 de agosto de 1844.
205. Oficio del Comandante General de la Escuadra, Comandante Francisco Carrasco, al Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, fechado a bordo de la corbeta de guerra *Yungay*, en el puerto de Islay, 25 de julio de 1844, en *Ibidem*, p. 21, col. 2a.
206. "Por el vapor [Perú] que ha fondeado en el Callao a las siete y media de la mañana se sabe el triunfo completo del Ejército Constitucional sobre el del Director en los campos de Yanaguara. La Escuadra luego que supo la derrota se pronunció a favor del General Castilla; y el Director con los que le acompañan y que se verán en la lista que sigue, se embarcó a bordo del vapor...
Desde Islay
Comodoro D. Juan Panizo y sobrino,
José Ortiz [de] Zevallos y un asistente...
El Director Supremo Vivanco..."
- Posta del Comercio*.— Lima, 27 de julio de 1844; esta posta es propiamente lo que en esa época se llamaba un alcance a *El Comercio*, Lima, 27 de julio de 1844, N° 1535, donde también se daba el mismo anuncio. Igual noticia en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 27 de julio de 1844.— T. XII, N° 12, que apareció con una página y para dar la sola noticia de la victoria de la batalla "del Carmen o Yanaguara". En la relación de los embarcados en el vapor *Perú*, sólo nombramos a los marinos; figuran: Coronel Panizo, Comandante Ortiz de Zevallos, Idem. Guerra, dos Guardia-Marinas.
207. Oficio del Secretario General de Elias, José Manuel Tirado, al Coronel José Rufino Echenique, fechado en Lima, 27 de julio de 1844, en: *El Peruano*.— Lima, 31 de julio de 1844.— T. XII, N° 14, p. 41, cols. 1a-2a.
208. Orden de Lima, 31 de julio de 1844, en: *Ibidem*, p. 41, col. 3a.
209. MENDIBURU, Manuel de... *Biografías de Generales Republicanos*, p. 468.
210. ECHENIQUE, José Rufino... *Memorias*... — T. I, pp. 134-135.
211. Carta de D. Domingo Elias al General Ramón Castilla, Lima, 5 de agosto de 1844, publicada en: *El Peruano*.— Lima, 7 de agosto de 1844.— T. XII, N° 16, p. 49, cols. 1a-2a.

212. El acta de la reunión en Palacio de Gobierno de Lima, presidida por don Domingo Elías, el 10 de agosto de 1844, fue publicada en: *El Peruano*.— Lima, 10 de agosto de 1844.— T. XII, N° 17, p. 54, cols. 1a-2a.
213. El General Alejandro Deustua aparece firmando como Comandante General de Marina desde el 26 de julio de 1844 hasta el 16 de octubre de ese año. El texto transcrito lo hemos tomado de un Libro de Ordenes 1844, que existe en el Archivo del Museo Naval como Volumen 395 y está sin foliación.
214. El oficio pasado por los señores Manuel del Río, Francisco González de Prada y Juan Lostaunau, al General Pedro Cisneros, comisionado por la Excelentísima Junta de Gobierno Provisorio, de Arequipa, 8 de agosto de 1824, fue reproducido en: *El Peruano*.— Lima, 24 de agosto de 1844.— T. XII, N° 22, p. 72, cols. 1a-2a.
215. Oficio del Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, Manuel Mariano Basagoitia, al Prefecto y Comandante General del Departamento de Lima y Jefe Superior Político y Militar de los demás que le obedecen, D. Domingo Elías, Arequipa, 14 de agosto de 1844, publicado en: *El Republicano*.— Arequipa, 17 de agosto de 1844.— T. XVIII, N° 9, p. 31, cols. 1a-2a.
216. Todo *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 11 de agosto de 1844.— T. XII, N° 18, está dedicado a la delegación que hizo el Sr. Menéndez en el Dr. Figuerola del Mando Supremo.
217. “*El Ciudadano Manuel Menéndez, Presidente del Consejo de Estado Encargado del Poder Ejecutivo a la Nación. Compatriotas: Vuelvo a tomar las riendas del Gobierno y a ponerme al frente de los destinos de la Patria... Manuel Menéndez. Lima, y Octubre 7 de 1844*”, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 7 de octubre de 1844.— T. XII, N° 36, p. 129, col. 1a.
218. El acuerdo de 28 de agosto de 1844 fue publicado en: *El Peruano*.— Lima, 18 de setiembre de 1844.— T. XII, p. 104, cols. 1a-2a. Documentación sobre el mismo reconocimiento de Figuerola por la Junta puede verse en: *El Republicano*.— Arequipa, 2 de setiembre de 1844.— T. XVIII, N° 11, pp. 37-38.
219. Decreto Supremo, Lima, 18 de setiembre de 1844, en: *El Peruano*, Lima, 18 de setiembre de 1844, p. 107, col. 2a.
220. ARONA, Juan de (Pedro PAZ SOLDAN Y UNANUE) . . . *Páginas Diplomáticas del Perú*.— Lima, Imprenta de la Escuela de Ingenieros, 1891, p. 167.
221. La palabra *pailebote* o *pailebot*, ambas aceptadas por la Real Academia de la Lengua, es la forma españolizada de decir *pilot's boat* o sea bote o buque del piloto. El *pilot's boat* solía ser un pequeño *schooner* o goletita que usaban los pilotos de los puertos para abordar los buques que venían de alta mar y a los que debían servir de prácticos en su ingreso a puertos determinados de no fácil acceso. Fueron en su inicio embarcaciones costeras, ligeras y muy marineras. Por extensión se aplicó este nombre a goletas de dichas características y por eso el Diccionario dice de tales embarcaciones: “*Goleta pequeña sin gaviás, muy rasa y fina*”. El pailebote *Vigilante* era una pequeña goleta armada de un cañón giratorio de a 9 y 4 pedreros o cañones mínimos.
222. “*Puerto del Callao. Entradas. Agosto 23 Pailebot de guerra nacional Vijilante, su comandante don Diego de la Haza. de Paita en 19 días*”. en: *El Comercio*. Lima. 24 de agosto de 1844. N° 1558, p. 2, col. 1a.
223. “*Puerto del Callao. Entradas. Agosto 30. Goleta nacional de guerra Libertad, procedente de Paita en 22 días. su comandante el segundo piloto de la Armada Nacional. ayudante de la Capitanía del Puerto de Paita...*”, en: *El Comercio*, Lima, 31 de agosto de 1844, N° 1563, p. 2, col. 3a.

NOTAS AL CAPITULO

224. Con fecha 13 de setiembre de 1944, aparece en el "*Libro Copiador de Correspondencia con el Comandante General de Marina - Año de 1842*" y en la p. 287, lo que sigue: "A consecuencia de la nota de V. S. se ha mandado pagar por la Tesorería General al Capitán de la Goleta Caupolicán el pasaje del Comandante Noel, un oficial y un Guardia Marina y un pilotín que han venido del Norte a bordo de dicho buque".
225. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 66.
226. *Ibidem*.
227. *Ibidem*.
228. VARGAS UGARTE, Rubén... *Ramón Castilla*.— Buenos Aires, Imprenta López, 1962, pp. 104-105.
229. Oficio del Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República - Sección Gobierno, José Antonio Cabieses, al Prefecto y Comandante General de Huancavelica, Coronel Joaquín Torrico, fechado en Ocos 20 de abril de 1844, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 14 de setiembre de 1844.— T. XII, N° 29, p. 101, col. 1a.
230. Acta del acuerdo celebrado entre los representantes del General Francisco Vidal, Comandante General de los Departamentos del Norte por los constitucionalistas, y del Brigadier Francisco Alvarado Ortiz, Comandante General de la Vanguardia del Ejército Directoral, datada en la Hacienda Condoray, 4 de julio de 1844, que aparece en: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 15 de julio de 1844.— T. XII, N° 8, p. 22, cols. 1a-3a.
231. Oficio del Capitán de Navío Francisco Forcelledo al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 18 de octubre de 1844, reproducido en: *El Peruano*.— Lima, 19 de octubre de 1844.— T. XII, N° 40, p. 143, cols. 2a-3a.
232. Información tomada de la biografía del "Contralmirante Francisco Forcelledo" en el libro manuscrito *Relación Historiada de los Contralmirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo General de la Armada Nacional. Formada en 1861*.— T. I, fs. 3. Este hermoso libro manuscrito existe en el Archivo del Museo Naval.
233. Véase de Ricardo DONOSO, *Antonio José de Irisarri, escritor y diplomático*.— Santiago de Chile, Prensas de la Universidad de Chile, 1934, pp. 226-236.
234. Véase de Joaquín TORRICO, aunque no aparece el nombre de éste, *Invasión Filibustera. Documentos para la Historia*.— Lima, Imprenta del Estado, 1878, importante folleto de 60 nutridas páginas de documentos sobre las "... dos cruzadas [que] organizó en el Ecuador el General D. Andrés Santa Cruz, asociado a generales peruanos y protegido por las autoridades de aquella República". *Op. cit.*, p. 1.
235. DONOSO, Ricardo... *Op. cit.*, p. 235.
236. Comunicación del Sub Prefecto de Tarapacá, Coronel José Félix Iguain, al Prefecto de Moquegua, Coronel Pedro Cisneros, Tarapacá, 26 de octubre de 1843, publicada en: *El Fénix*, Tacna, 11 de noviembre de 1843, N° 20, p. 1, col. 2a.
237. La goleta en que iba Santa Cruz, llamada *Paquete Peruano*, estuvo voltejeando por las costas de Tarapacá. Habiéndose encontrado en la caleta de Camarones con la goleta de guerra peruana *Libertad*, que obedecía al gobierno de Vivanco, obtuvieron con engaños, de la *Libertad*, agua y un bote en el que desembarcó Santa Cruz con el nombre de D. José Benito Dos. Véase la comunicación referida en la nota anterior.
238. "*República Peruana. Chapiquiña, Noviembre 8 de 1843. Al B. Sr. Comandante Jeneral del Departamento. Sr. P. Pongo en conocimiento de U. S. que el día dos a las once de la noche fue aprehendido el Jeneral Santa Cruz en la Cordillera de Río Lauca*... Pedro J. Chocano", nota publicada en *El Fénix*, Tacna, 11 de noviembre de 1843, N° 20, p. 1, col. 3a.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

239. MONTANER BELLO, Ricardo... *Negociaciones Diplomáticas entre Chile i el Perú. Primer Periodo (1839-1846)*, pp. 191-227.
240. Oficio del Encargado de Negocios de S.M.B. existente en el Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, Archivo Año 1844. Servicio Diplomático extranjero - 16-17. Legación de Inglaterra.
241. MONTANER BELLO, Ricardo... *Ob. cit.*, pp. 220-227.
242. GARCIA SALAZAR, Arturo... *Resumen de Historia Diplomática del Perú. 1820-1884*.— Lima, Talleres Gráficos Sanmarti y Cia., 1928, p. 112.
243. *Ibidem*.
244. *Ibidem*, p. 113.
245. *Ibidem*
246. *Ibidem*, p. 115.
247. CEVALLOS, Pedro Fermin... *Resumen de la Historia del Ecuador desde su origen hasta 1845*.— Guayaquil, Imprenta de La Nación, 1886.— T. V, p. 407.
248. GARCIA SALAZAR, Arturo... *Op. cit.*, p. 116.
249. CEVALLOS, Pedro Fermin... *Ob. cit.*, T. V, p. 407.
250. República Peruana, *Conferencias y Comunicaciones tenidas en Quito entre los Ministros Plenipotenciarios del Perú y del Ecuador nombrados para transijir las diferencias que existen entre una y otra República. Seguidas de iguales conferencias y correspondencias que han tenido lugar en Lima entre los Ministros nombrados con el mismo objeto*.— Lima, Imprenta del Estado, 1842, pp. 62-63.
251. CAVELIER, Germán... *La Política Internacional de Colombia 1820-1860*.— Bogotá, Editorial Iqueima, 1959.— T. I, p. 143.
252. CEVALLOS, Pedro Fermin... *Ob. cit.*, T. V, p. 411.
253. República Peruana, *Conferencias y Comunicaciones...*, p. 64.
254. Véase: "Ministerio de Gobierno y Relaciones Exteriores", en: *El Peruano*.— Lima, 2 de abril de 1842.— T. VII, N° 29, p. 109, cols. 1a-2a.; en ese mismo periódico véase el editorial en la p. 112, cols. 1a-3a.
255. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1968.— T. II, p. 252.
256. "... como acto previo a toda ulterior negociación, arreglo o reparación, pido que se estipule aqui la inmediata devolución de las enunciadas provincias de Jaen y Maynas, como el único medio de hacer desaparecer el agravio, poniendo término a los perjuicios que ha sufrido y sufre el Ecuador a consecuencia de la retención". Acta de la "Conferencia del 16 de abril de 1842", en: *Conferencias y Comunicaciones...*, p. 87.
257. CEVALLOS, Pedro Fermin... *Ob. cit.*, T. V, p. 413.
258. MONTANER BELLO, Ricardo... *Op. cit.*, pp. 116-121.
259. *Conferencias y Comunicaciones...*, pp. 90-92.
260. *Ibidem*, pp. 93-101. La transcripción está tomada de la p. 99.
261. *Ibidem*, p. 84.
262. *Ibidem*, p. 85.
263. BURR, Robert N. ... *By Reason or Force. Chile and the Balancing of Power in South America, 1830-1905*, p. 64.
264. *Ibidem*, pp. 64-66.
265. *Conferencias y Comunicaciones...*, p. 83.
266. Véase el largo editorial de: *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 27 de abril de 1842.— T. VII, N° 38, p. 1, col. 3a, y p. 2, cols. 1a-3a.
267. Carta de Santa Cruz a García del Río, reproducida en: *Conferencias y Comunicaciones...*, pp. 112-113.
268. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, T. II, p. 253.
269. *Ibidem*.
270. CUERVO, Rufino José... *Vida de Rufino Cuervo y Noticias de su Epoca*, en: Rufino José CUERVO, *Obras*.— Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1954.— T. II, p. 1116.

NOTAS AL CAPITULO

271. VERGARA Y VERGARA, Julio C ... *Vida de Estanislao Vergara* .— Bogotá, Editorial Iqueima, 1951, pp. 169-215.
272. CUERVO, Luis Augusto (editor) ... *Epistolario del Doctor Rufino Cuervo. 1841-1842.*— Bogotá, Academia de Historia, Imprenta Nacional, 1920.— T. II, pp. 258-259.
273. CUERVO, Rufino José... *Vida de Rufino Cuervo y Noticias de su Epoca,* ya citada, T. II, p. 1153.
274. REYES, Oscar Efrén . . *Historia de la República. Esquema de Ideas y Hechos del Ecuador a partir de la Emancipación.*— Quito, Imprenta Nacional, 1931, p. 158.

Capítulo XXXI

LA CUESTION INGLESA

LA ARMADA BRITANICA DEL PACIFICO SECUESTRA CUATRO BUQUES DE GUERRA PERUANOS EN ISLAY

Desde la época de la Confederación, los diplomáticos británicos no ocultaban una desmedida simpatía hacia el Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz. Hugh Wilson, Cónsul en Arica, y Thomas Crompton, Cónsul en Islay, eran de un santacru-cismo indiscreto, que llegó hasta la intromisión en la política interna del Perú¹. El General Vivanco, que en buena parte debía su exaltación al mando a los partidarios de Santa Cruz, se había mostrado amistoso con el caudillo boliviano, gestionándole su viaje a Europa en la clase de Ministro del Perú, con la condición de que Ballivián despidiese del territorio de su país a algunos emigrados que inquietaban el ánimo de la Nación Peruana². Consecuencia de ello fue que los británicos reaccionaran favorablemente hacia Vivanco.

Los miembros de la Junta Suprema de Gobierno Provisorio, rebelde contra Vivanco, eran enemigos de Santa Cruz. Esta conyuntura produjo la antipatía de dichos cónsules británicos contra los constitucionalistas acaudillados por el Gran Mariscal Nieto y el General Castilla. La situación se tornó aun más tensa con los intentos de Santa Cruz de ingresar en Bolivia por el territorio peruano. Finalmente Santa Cruz fue apresado por los constitucionalistas.

Las difíciles relaciones de las autoridades constitucionalistas con el Cónsul británico en Arica, Wilson, se agravaron con el

nombramiento del General José Félix Iguain como Prefecto y Comandante General del Departamento de Tacna (7 de febrero de 1844)³. “El General José Félix Iguain |—según Jorge Basadre—| era uno de esos tipos rijosos e indomables que emergen en las épocas de transtornos... En 1838 editó en Lima curiosos periódicos como el *Periodiquito* y el *Rebenque*, este último dirigido principalmente contra el representante diplomático de Inglaterra, *Belford Hinton Wilson*”⁴. “... El *Periodiquito*, |—según Mariano Felipe Paz Soldán—| no pasaba de la esfera de un pasquín. En él se atacaba bruscamente a Orbegoso y a Santa Cruz, y a todos cuantos favorecían su causa. Los extranjeros figuraban en primer lugar: pero carecía de estilo y de argumentos, y sólo empleaba frases groseras y amenazadoras con motivo de las cuestiones promovidas por los agentes diplomáticos. El desprecio habría bastado para dejar en nada tales insultos”⁵. Puede suponerse que las relaciones ya difíciles con Wilson tornáronse críticas.

El 23 de mayo de 1844 la Prefectura solicitó a través del Juzgado de Tacna que el súbdito británico Federico Salkeld entregase 2,500 pesos de Joaquín Carrillo, que tenía en depósito⁶; Salkeld incumple la orden judicial y se refugia en la residencia de Wilson en Tacna. El 16 de julio de 1844 se presenta la fuerza pública a hacer una revisión de la casa de Wilson⁷, lo que ocasiona una protesta británica indebidamente fundada en la extraterritorialidad diplomática, derecho que no correspondía a un Consulado.

Otro incidente se produce por el arresto de los británicos Peter y John Murphy, a raíz de una visita de éstos al vapor de guerra de S.M.B. *Cormorant*, surto en Arica⁸. Posteriormente los británicos se quejaron de que se había ofendido su pabellón cuando se trató de detener al *Perú*, buque de la Pacific Steam Navigation Company⁹.

Como hemos indicado, en agosto encontrábanse en Islay los buques de guerra peruanos corbeta *Yungay*, su comandante Capitán de Corbeta José Rosendo Carreño; la barca *Limeña*, su comandante Capitán de Corbeta graduado Domingo Vieira; la goleta *Libertad*, su comandante Teniente de Fragata Carlos Relaysa; y la goleta *Paquete*, su comandante el Teniente 1º Carlos Castro¹⁰. Comandante General de la Escuadra Peruana era el General de Brigada Carlos Lagomarsino¹¹.

El 14 de agosto de 1844 el comandante de la fragata de guerra S.M.B. *Dublin*, notifico al Comandante General de la Escuadra Peruana lo siguiente:

“Fragata de guerra S.M.B. *Dublin*, Islay, Agosto 14 de 1844.

"Señor.— *Habiendo observado que uno de los buques de la escuadra de U.S. está acortando su cable, con la intención como supongo de salir de este puerto, es mi deber avisar a US., que tengo órdenes del señor Contra Almirante Thomas, Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B., de no permitir que ninguno de los buques de su escuadra levante la ancla, hasta que en unión con el Encargado de Negocios de S.M.B. en Lima, hayan conseguido de parte de la Gran Bretaña, amplia reparación por el insulto ofrecido por las autoridades de este lugar a la bandera de S.M.B. en haber tratado de detener el vapor británico Perú.— Por esto, y teniendo estas órdenes aviso a US., que las pondré estrictamente en ejecución.*

"*Con la mayor consideración me suscribo de US. atento servidor — John Jervis¹². N Tucker¹³.*

Ese mismo día, el Comandante General de la Escuadra Peruana, General de Brigada Carlos Lagomarsino, contesta la desatentada nota del Capitán de Navío Tucker, rechazando la imputación de la ofensa a la bandera británica al tratar de retrasar al vapor *Perú*, ya que el Gobernador de Islay, en cumplimiento de una Resolución Suprema, quiso detener a dicho buque con las resultas de "... *que el capitán del referido vapor, sin dignarse siquiera responder, y después de terminar su descarga, para lo que empleó cerca de cuatro horas, siguió su viaje, faltándole el respectivo despacho de las autoridades*"¹⁴. Manifestaba el General Lagomarsino que como él no podía entrar en consideraciones diplomáticas, enviaba la nota de Tucker al Supremo Gobierno y esperaba sus instrucciones y concluía diciendo: "... *que si recibo sus órdenes de zarpar, lo verificaré, sin que me arredren las fuerzas que manda S.S. el Sr. Contra Almirante Thomas, porque sucumbirá con honor la pequeña [fuerza] que me obedece, y el Sr. Contra Almirante será responsable de las consecuencias*"¹⁵.

El 21 de agosto de 1844, después de haber recibido instrucciones de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, el Comandante General de la Escuadra Peruana, se dirigió desde la corbeta de guerra *Yungay* anclada en Islay, al Capitán de Navío jefe de las fuerzas navales de S.M.B. en Islay para protestar contra la insólita y violenta conducta del comandante de la *Dublin*. Todo indicaba la buena inteligencia y amistad de la Junta hacia los británicos, sin imaginar nunca que "... *serian correspondidos con la inmerecida y grave ofensa de embargar cuatro de sus buques de guerra, que le ha hecho el señor comandante de la Dublin*", y proseguía: "*En consecuencia y autorizado plenamente el infrascrito por su Gobier-*

no, hace al Sr. Capitán de Navio, Jefe de las fuerzas navales de S.M.B. surtas en este puerto, las declaraciones siguientes:

"1a. Que protesta, a nombre de la Nación y de su Gobierno, del ilegal y violento embargo de los cuatro buques de guerra que están a sus órdenes¹⁶, como de una insigne violación de la Ley de las Naciones; como un acto hostil ejecutado en el seno de la paz, sin previa demanda de reparación de agravios, sin pedir explicación de ningún género y sin precedente declaratoria de guerra.

"2a. Que por este abuso de la fuerza, hace responsables al Sr. comandante de la Dublin y a su Gobierno de los daños y perjuicios que ya se han ocasionado a la Nación Peruana, y de los que en adelante se le ocasionaren, por haber embarazado el referido embargo la pronta y completa pacificación de los pueblos, e interrumpido las operaciones del ejército, destinado a trasportarse en los mencionados buques a los departamentos del Norte de la República.

"3a. Que exige la amplia satisfacción del agravio que han recibido el Perú y su Gobierno en el acto violento del secuestro de sus buques.

"4a. Que si en el término de 24 horas no deja el Sr. Capitán de Navio, Jefe de las fuerzas navales de S.M.B. surtas en este puerto, libres y expeditos los cuatro buques de la Escuadra Nacional para que puedan emplearse en los objetos a que están destinados, el Gobierno Peruano, muy a pesar suyo, y por sostener la dignidad, el decoro, y los derechos de la Nación tendrá que dictar las medidas forzosas a que lo obliga el estado de agresión y hostilidad en que espontáneamente, y sin provocación de su parte, se han constituido las fuerzas navales de S.M.B.

"5a. Que la Nación Peruana, ni su Gobierno serán responsables a ninguna de las indemnizaciones que en el forzoso caso expresado en la declaración anterior, se le demanden, puesto que según los principios del Derecho Internacional es lícito emplear contra el que ofende todos los medios que basten para obligarle a ser justo, y para que deje de dañar"¹⁷

Esta vez los representantes británicos de mayor jerarquía, el Encargado de Negocios de S.M.B. William Pitt Adams y el Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico, Contralmirante Richard Thomas¹⁸, sin dilación al día subsiguiente, 23 de agosto, responden al Secretario General de S.E. la Suprema Junta, Manuel Mariano Basagoitia, indicándole que poseen todos los documentos para probar una "... serie de ultrajes e insultos que han sido últimamente inferidos a

los funcionarios y súbditos de S.M.B. por algunas de las autoridades subalternas en las provincias dependientes del gobierno de la Junta Suprema" y que ellos están llanos a "... facilitar a S.E. el General Castilla la ocasión de remediar las injurias cometidas por sus mismos jefes subalternos, que los representantes de S.M.B. en esta costa, sin ser llevados en la manera más remota por las circunstancias políticas del día, no han perdido un solo momento en presentar sus reclamos a la Junta Suprema de Gobierno"; para solucionar el incidente, piden "... encarecidamente el pronto cumplimiento de las siguientes propuestas...": remover al Gobernador de Arica Coronel José Arancibia; "... que el Sr. D. José Félix Iguain sea destituido de los destinos y rango civil y militar que actualmente ejerce y que se le inhabilite para desempeñar cualquier empleo o destino sea civil o militar en el servicio de la Nación Peruana o cualquiera parte de ella sin la anuencia del gobierno de S.M.B." y que el Sr. Juan Gaspar de Artaza, Gobernador del Puerto de Islay, diese satisfacciones por haber tratado de detener el vapor *Perú* y por haber usado términos impropios para calificar al Contralmirante R. Thomas¹⁹.

Los británicos trataban de disminuir las pretendidas ofensas, circunscribiéndolas a las "... autoridades subalternas en las provincias dependientes del gobierno de la Junta Suprema" y proponían para remediar la situación medidas que difícilmente podía aceptar sin desdoro el gobierno del General Castilla: se llamaba "autoridades subalternas" a Iguain, quien no sólo era general de ejército sino Prefecto de Moquegua, y miembro de la Suprema Junta de Gobierno. No obstante, y teniendo en consideración la respuesta del representante de Castilla, se estimó que podía negociarse una solución decorosa. Otro punto que merece resaltarse es la forma ambigua en que se dirigen los británicos a la Suprema Junta. Si bien dan muestras de cortés acatamiento y no regatean el título de Su Excelencia, no la reconocen en el texto como el Gobierno del Perú. La posición firme adoptada por la Junta presidida por el General Castilla (en la nota firmada por el General Lagomarsino el 21 de agosto), debió mover a los británicos a pensar que se habían excedido al secuestrar arbitrariamente cuatro buques de guerra peruanos; y trataron de negociar satisfactoriamente con el Gobierno de Castilla. Creemos que desde estos días comienza la intervención, en estos enojosos asuntos, del Dr. José Gregorio Paz Soldán. Lamentablemente el insensato bombardeo de Arica por un buque de guerra de S.M.B. complicó la posibilidad de un arreglo decoroso para los peruanos, desagradable asunto del que nos ocupamos más adelante.

El 26 de agosto el Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno invita al Encargado de Negocios Adams y al Contralmirante R. Thomas a pasar a Arequipa, donde esperaban poder zanjar el penoso incidente en conversaciones directas²⁰.

Con displicente cortesía, desde Islay, el 28 de agosto, contestaron los invitados, que habiendo sido sus "...propuestas de desagravio hechas ya son las más tenues, de las que exige la justicia... no les permiten consentir en que se disminuya en manera alguna el total del desagravio que ansiosamente esperan recibir de parte del Gobierno del Sr. Basagoitia". No obstante, autorizaron al Capitán de Navío Baronet Thomas R.T. Thompson, comandante de la fragata de guerra de S.M.B. Talbot y Robert Bunch, secretario del Encargado de Negocios e intérprete, a ir a Arequipa "... para que suministren al Sr. Basagoitia tal informe verbal..."²¹.

El 3 de setiembre solicitan el Capitán de Navío Thompson y su acompañante Bunch, se les dé una respuesta²². Esta no se hace esperar y Basagoitia les expresa que es imposible que la Suprema Junta tome una decisión contra los coroneles Arancibia y Artaza y el General Iguain, hasta no tener conocimiento de los agravios a que se referían Adams y el Contralmirante Thompson, los que debían venir recaudados con documentos probatorios. Finalmente se les expresaba el desagrado del General Castilla ante el ambiguo juego británico, y se les precisa a que actúen con el decoro propio: "*Si los señores Encargado de Negocios y Contra Almirante de S.M.B. difieren la exhibición de los documentos y pruebas diplomáticas hasta que sean requeridos de hacerlo por el Gobierno del Perú, como aseguran en su nota de 23 de agosto; la Suprema Junta ha sido antes y en el día es y forma también ese Gobierno, bien ejerza sus actos por sí sola o bien unida al Presidente del Consejo de Estado, a consecuencia de los últimos sucesos y de que se instruirán el Sr. Encargado de Negocios y señor Contra Almirante por los documentos insertos en los periódicos oficiales, que tengo el honor de incluir. Aún cuando los títulos de S.E. no fuesen, como son, tan legítimos y reconocidos, no se le podían negar antes, ni ahora, los derechos ni representación del Gobierno del Perú, ni menos en cuestiones que se ventilan con los agentes públicos de otras naciones.*

"Sería hacer agravio a la ilustración del señor Encargado de Negocios y Contra Almirante de S.M.B. recordar sobre este punto los principios del Derecho internacional. Prescindiendo de ellos, basta sólo el hecho de dirigir a la Junta una reclamación pública y diplomática para no desconocer en ella la facultad de juzgar y examinar en todos sus antecedentes y consiguiente, y de concederle en ella toda la plenitud de la juris-

dicción. Lo contrario sería una implicación manifiesta. Así, pues, si se exigen de S.E. ciertas medidas o el cumplimiento de algunas propuestas, es necesario someter a su conocimiento cuanto convenga a ilustrarlo para sus procedimientos, esto es tan claro que es innecesario demostrarlo.

"Si a pesar de lo expuesto, el señor Encargado de Negocios y Contra Almirante de S.M.B. no convienen en los principios indicados, estando en todo a los que por su parte se han adoptado, la Suprema Junta propone terminar las cuestiones pendientes en la capital de la República, cuando devuelva la autoridad que ejerce al llamado por la Ley Fundamental del Estado, y cuya autoridad ha reconocido, formando parte de ella la Suprema Junta, hasta que se desprenda de la que legalmente ejerce". En la misma nota la Suprema Junta nombró a don Manuel del Río para tratar personalmente de transigir las cuestiones pendientes²³. Con esta contestación, dada con firmeza y cortesía, trató la Junta de poner las cosas en su lugar, al menos en lo que a formas internacionales concernía.

En otra nota, del 4 de setiembre, el Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio manifiesta al Capitán de Navío Thompson y al Secretario de la Legación Británica la esperanza que había abrigado la Junta de que con la presencia del Encargado de Negocios en Arequipa se levantara el embargo de los buques de guerra de inmediato y se diese una satisfacción por el inesperado acto de violencia al Perú. Que, por el contrario, el reclamo parecía más insistente pues se había aumentado la fuerza naval británica en Islay, "... seguramente para hacerlo más firme e imponente. La Suprema Junta faltaría a sus deberes si no reclamase contra semejante acto y si guardase silencio por más tiempo, ya que sus esperanzas no han quedado realizadas. La detención de la Escuadra Peruana se ha hecho de un modo súbito e inesperado sin precedente manifestación de agravio y en medio de la paz y de la más perfecta armonía existente entre el Perú y la Gran Bretaña... Para justificar la medida que se ha empleado por las fuerzas navales de S.M.B. contra las del Perú, no bastaba alegarse haber recibido lesión verdadera de un derecho, natural o adquirido, sino que además era necesario que no existiese otro medio de reparación más fácil y menos violento. Esta es la regla inalterable de conducta entre todos los pueblos y Gobiernos, y [es] la que se halla sancionada en el código de todas las naciones. El Perú no ha hecho ningún agravio, directo ni indirecto, a la Gran Bretaña, ni antes del embargo de la Escuadra se ha dirigido reclamación que lo justificase, y descubriera la existencia de una queja.

*"El señor comandante de la Dublin, alegaba como razón, haberse pretendido demorar el vapor Perú en el puerto de Islay; es decir que por una intención se hacía en retaliación una ofensa, y se acudía a la fuerza para impedir al Gobierno que emplease su autoridad en su territorio: La razón alegada por el señor comandante de la Dublin es un agravio más que se hace a la Nación contrariando los actos de soberanía". Se añade que los agravios eran inferidos al Perú y que la Gran Bretaña debía dar las satisfacciones y que, si hubiese necesidad de aclaraciones, éstas debían producirse sólo después de levantado el embargo, "... para que sólo decidan la razón y la justicia, como conviene al decoro y honor de ambas naciones en la cuestión presente"*²⁴.

El 7 de setiembre, desde el vapor de guerra *Cormorant*, al ancla en Islay, el Encargado de Negocios de S.M.B. y el Contralmirante Thomas, manifiestan al Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno que no pueden reconocer a la Junta, y que el diplomático británico debe "... volver a Lima con el fin de presentar del modo más urgente a sus colegas diplomáticos los argumentos y las razones expuestos por el Sr. Basagoitia, para que en virtud de estas explicaciones decidan que el período de anarquía política del Perú, declarado según su protocolo de 20 de junio, ha dejado de existir; pero el Sr. Basagoitia [—agregaban—] no negará que cuando todos los representantes de las naciones extranjeras residentes en el Perú se han obligado a ciertas medidas, no queda en la voluntad de un solo individuo del Cuerpo Diplomático el desviarse de aquella sin consultar, o haberlo notificado a sus colegas"²⁵.

*"Los infrascriptos al paso que convienen en la fuerza de muchos de los principios expuestos por el Sr. Basagoitia, se ven en la necesidad de posponer la consideración de sus consecuencias..."*²⁶. Proponen el "... arreglo práctico de la cuestión sin más demora..." y que para esto habían dado las facultades suficientes al Capitán de Navío T.R.T. Thompson y al Secretario R. Bunch. Finalizan la nota protestando no querer inferir a la Nación Peruana "... la más pequeña ofensa..."²⁷.

En esta situación los delegados Thompson y Bunch solicitaron ser recibidos por el Secretario General de la Junta de Gobierno²⁸, a lo que accedió Basagoitia el 9 de setiembre²⁹. Pero ese mismo día los representantes británicos reclamaban porque se había "... fijado un pasquín en la puerta de una de las iglesias de esta ciudad [de Arequipa], alarmando a la nación y excitándola a que se levante en masa, con el fin de expeler del país a los súbditos de S.M.B." y pedían garantías³⁰. De inmediato el Secretario General de la Junta de Gobierno les hizo ver

que el Gobierno no había tenido parte en la publicación del pasquín y les daba las garantías solicitadas; que el pasquín no importaba "...sino la natural explosión de la indignación pública, provocada por otra de mayor gravedad y que podría ser de funesta trascendencia a entrambos países, si no se diesen al Perú las satisfacciones y se le hiciesen las indemnizaciones que enérgicamente demandan su dignidad e intereses, y que se exigirán mediante el respectivo reclamo por el bombardeo, en fin, de la inerme población del puerto de Arica, hostilidad inexplicable en el seno de la paz"³¹.

La conferencia del Secretario General de la Junta de Gobierno con los representantes del Encargado de Negocios de S.M.B. y del Contralmirante Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico tuvo lugar en la Casa del Gobierno en Arequipa, el 10 de setiembre. Este nuevo intento fracasó ante la tozudez de los británicos en exigir la expulsión de Iguain por su sola acusación y sin presentar pruebas que la sustentasen³². La nota que pasó Basagoitia al Encargado de Negocios y al Contralmirante británicos (Arequipa, 11 de junio) debió de ser redactada por nuestro gran jurista José Gregorio Paz Soldán. Expresa:

"La expulsión exigida importa en último análisis la imposición de una pena, de las más graves que pueden infligirse, tanto por sí misma como por la categoría del personaje contra quien se solicita. Según los eternos principios de la justicia universal... no puede imponerse una pena sin cometerse un delito, y sin justificarse antes plena y luminosamente en el respectivo juicio. Y bien ¿Cuáles son las pruebas que se han alegado para exigir la imposición de las penas que se pretende tan ardorosamente sufra el Sr. General Iguain? Y si el Gobierno está en el riguroso deber de vigilar esmeradamente en que no se prive, ni al último de los ciudadanos, ni al mayor delincuente del escudo tutelar de las leyes, ¿el Gobierno mismo será quien prive, cometiendo el más grave de los desafueros, de esa salvaguardia, de esa protección benéfica, a uno de los vocales de la Suprema Junta de Gobierno, a uno de los más elevados funcionarios de la República?"

*"Escuchar con calma y detenimiento, y entablarse con imparcialidad y justicia, las demandas que hubieren de entablarse contra el Sr. General Iguain, fue todo cuanto prometió en este negocio el Gobierno del infrascripto..."*³³.

Protesta el vocero peruano por el insolente derecho que se arrogaban unos diplomáticos extranjeros residentes en Lima para poder dirigirse por el protocolo del 20 de junio de 1844 a un gobierno sin reconocerlo, por "...una declaración o acuer-

do de algunos miembros del Cuerpo Diplomático, que nunca podría ser admisible ni duradero". Finalmente, reclamaba "... el desembarco y libertad de la Escuadra Nacional a fin de que se verifique dentro de tercero día. En la inteligencia de que si no es atendido tan justo reclamo, protesta el Gobierno del Perú hacer valer el derecho que tiene para exigir con cuanto vigor y fuerza pueda desplegar el valor de ella, la satisfacción de tamaño ultraje, la indemnización de los daños y perjuicios ya inferidos y que continúan infiriéndose, y la responsabilidad que gravita sobre sus autores y para dictar al mismo tiempo las medidas que el decoro y la seguridad de la República hagan necesarios"³⁴.

En una nueva comunicación británica, firmada por el Encargado de Negocios W.P. Adams y el Contralmirante R. Thomas, a bordo del vapor de guerra de S.M.B. *Cormorant*, en Islay, 16 de setiembre de 1844, replican diciendo que nunca habían demandado nada a la Junta de Gobierno, que habían hecho propuestas "... para proporcionarle los medios de evitar a la Nación Peruana, serios y futuros reclamos...". Que para eso adoptaron los medios más eficaces y amistosos al mandar a sus comisionados a Arequipa, "... con el objeto de explicar todo lo concerniente al caso por medio de conferencias oficiales". Que en la conferencia del 6 de setiembre habían modificado su propuesta, reduciéndola "... a que si se precisa al Sr. General Iguain a dimitir o separarse, de cualquier modo de los cargos que ejerce, se dé una seguridad de que no será repuesto en el servicio de la Nación Peruana, hasta que la actual cuestión se arregle definitivamente en la capital de la República, por medio de los trámites usuales de la diplomacia". Insistían en que si no obtenían tal desagravio, los británicos lo tomarían por su mano, ordenando "... que se detenga, en su actual anclaje la Escuadra perteneciente a la Suprema Junta, por el término de tres meses, debiendo contarse éstos desde el 14 de agosto; reservando asimismo al Gobierno de S.M.B. la decisión ulterior de la cuestión"³⁵.

La Junta Suprema de Gobierno intentó un nuevo avenimiento y comisionó con tal propósito a D. Mariano José Sanz, jefe de la Sección de Relaciones Exteriores de la Secretaría General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio, y al Coronel Francisco García del Barco, Comandante General de la Segunda Brigada del Ejército Constitucional, para tratar con comisionados del Encargado de Negocios de S.M.B. y del Contralmirante Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico, y llegar a "... un convenio preliminar que pueda facilitar la final terminación de la cuestión pendiente...". Los comisionados peruanos se cons-

tituyeron en Islay y por escrito comunicaron su misión el 21 de setiembre de 1844³⁶.

El mismo día recibían los comisionados peruanos una nota del Capitán de Navío J. A. Duntze³⁷, comandante de la fragata de guerra de S.M.B. *Fisgart* y secretario del Contralmirante Thomas, y del Sr. Robert Bunch, secretario del Encargado de Negocios de S.M.B., en la que les manifestaban que "... *han recibido órdenes de sus respectivos jefes... para entrar en la discusión de las cuestiones a que se refiere la nota que contestan...*". Con respecto a la comunicación que llevaban los peruanos para los jefes británicos, se les decía que éstos "... *la recibirán con la mayor satisfacción a bordo de la Cormorant tan luego como les parezca conveniente a los señores comisionados*"³⁸.

El mismo 21 de setiembre se realizó la conferencia privada a bordo del *Cormorant*, en la cual entregaron la nota del Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República, fechada en Arequipa, 21 de setiembre de 1844, dirigida esta vez tan sólo al Encargado de Negocios de S.M.B. Se reiteraba con firmeza la protesta por la ofensa inferida a nuestra patria con el secuestro de los buques de guerra, y se condenaba el insólito bombardeo de una población inerme como Arica ocurrido el 1º de setiembre de 1844, y del que nos vamos a ocupar más adelante. El Gobierno peruano reprobaba que se hubiese denegado por el Gobernador de Arica el permiso para que el *Cormorant* pudiese hacer la aguada que solicitó, pero ese hecho no autorizaba a bombardear una población desarmada.

"Con la injusticia de tan extraño procedimiento [—decía la nota peruana—], han echado los autores de él una mancha indeleble sobre el pabellón de la ilustrada y poderosa nación a que pertenecen; y con la superioridad de las fuerzas que emplearon contra el puerto de Arica, si se comparan con las que éste pudo oponer en defensa propia, han acrecentado y ennegrecido más esa mancha. ¿Qué dirán, en efecto, las Repúblicas americanas, los reinos de Europa y todo el mundo civilizado, cuando sepan que el colosal poder de la Gran Bretaña se ha estrellado contra una población enteramente desarmada, como la de Arica, y que los fuegos de sus buques de guerra se han cebado en las casas de algunos pacíficos negociantes establecidos en dicho puerto?

"El acto de que reclama el infrascripto [—continuaba Basagoitia—] ha sido pues grave e inmerecido ultraje inferido al honor del Perú. El Gobierno [peruano] habria podido usar el derecho de represalias que en casos como

éste, no es sino el santo derecho de la defensa propia. Ha querido sin embargo, llevando su moderación hasta donde le sea posible, impedir un rompimiento abierto entre ambas naciones, condecor de que no lo ha injuriado el Gobierno de la Gran Bretaña, y confiado en que ese Gobierno recto e ilustrado le hará justicia, reprimiendo y castigando severamente las demasías de sus súbditos..."³⁹.

La nota acentuaba que la presencia del Encargado de Negocios de S.M.B., del Contralmirante R. Thomas, del Cónsul de S.M.B. en Arica, del Vice-Cónsul británico en Islay y de comerciantes de la misma nacionalidad a bordo del *Cormorant*, los hacía partícipes del grave atropello. El documento manifiesta a los británicos que la Suprema Junta de Gobierno había desautorizado un convenio celebrado a bordo de la fragata francesa *Edmond*, en la rada de Arica, el 3 de setiembre de 1844, entre el Cónsul de S.M.B. en Arica, Hugh Wilson, y el Gobernador Político y Militar de Arica, Coronel José Arancibia, por el cual se restablecía la buena inteligencia; se autorizaba la vuelta a tierra a los ingleses espectadores del bombardeo; se precisaba que Wilson seguiría en sus funciones y el Cónsul británico indemnizaría los daños y perjuicios sufridos por los habitantes de Arica⁴⁰, acuerdo por demás conveniente para los responsables del bombardeo, que a tan poco costo pretendían borrar su atropello, sobre todo frente al Gobierno de Londres⁴¹.

Las conversaciones a bordo del *Cormorant*, al ancla en Islay, no sirvieron sino para enconar más los ánimos. En la nota que los peruanos dirigen a esos funcionarios (Islay, 22 de setiembre), expresan su pesar por no poder llegar a un arreglo amigable y reiteran las protestas anteriores⁴². En otra nota del mismo día, los peruanos se quejan de que los representantes británicos "... faltando a las prácticas más usuales de la diplomacia, no se hayan dignado contestar a su nota fecha de ayer, que les dirigieron, anunciándoles el objeto de una misión que ellos mismos habían provocado..."⁴³.

La respuesta de los británicos, Capitán de Navío Duntze y Secretario Bunch, no se hizo esperar; en ella comunican que habiendo entrado los comisionados peruanos "... en discusión diplomática el día de ayer... no se hallan en el caso de recibir la nota que los señores comisionados de la Suprema Junta se han servido dirigirles, y en consecuencia los infrascriptos se la devuelven con esta comunicación"⁴⁴. Con esta nota se cerraron las negociaciones en el Sur, las que meses después se reabrían en Lima.

Los comisionados peruanos no quisieron aceptar la devolución de la nota del Secretario General de la Junta de Gobierno ni de los inventarios de los buques embargados. Los británicos

sorprendieron al Gobernador de Islay, Coronel Artaza, pero éste atinó a mandar los documentos al *Cormorant*. Al anochecer de ese día el Encargado de Negocios Adams y el Contralmirante Thomas, a bordo del *Cormorant*, salieron de Islay para el Callao, pero antes hicieron que un oficial de la fragata de guerra de S.M.B. *Fisgart* dejase los documentos abandonados en Islay⁴⁵.

BOMBARDEO DE ARICA

Si el secuestro de los buques de guerra peruanos en la bahía de Islay por fuerzas navales británicas fue un hecho penoso y depresivo, el bombardeo de la población de Arica el 1º de setiembre de 1844, fue un acto irracional que el Encargado de los Estados Unidos de América, James C. Pickett, en el Perú, en oficio al Secretario de Estado de su país calificó de arbitrario y violento⁴⁶.

El puerto de Islay por su conformación natural y su escasez de agua no era adecuado para el reabastecimiento de los buques. Por otra parte los buques de guerra británicos surtos en Islay en agosto de 1844 no debían de contar con las simpatías de la población. Por ello dejó este puerto el vapor de guerra británico *Cormorant* para hacer su aguada en Arica, puerto más conveniente para estos propósitos; a bordo iban el Contralmirante Thomas, el Encargado de Negocios William Pitt Adams y el Vice-Cónsul británico Thomas Crompton.

A las 3 de la tarde del 31 de agosto de 1844 llegó a la bahía de Arica, el *Cormorant*. En ese momento el Gobernador Político y Militar de Arica, Coronel José Arancibia, pidió al Prefecto y Comandante Militar del Departamento de Moquegua, General José María Lizarzaburu (quien ejercía ese cargo interinamente por ausencia del General Iguain) "... una instrucción del modo que debe proceder en este arduo asunto", pues el comandante del buque británico Capitán de Navío George Thomas Gordon⁴⁷, le había enviado un oficial pidiendo autorización para hacer aguada. Arancibia, verbalmente, había contestado que en vista del secuestro de la Escuadra peruana, tenía que recibir instrucciones de sus superiores para consentir en el pedido que le formulaban⁴⁸.

El Cónsul británico en Arica, Hugh Wilson, con el respaldo del Encargado de Negocios Adams y el Contralmirante Thomas, encontró una magnífica oportunidad para vengar imaginarios agravios recibidos de las autoridades peruanas, con las que, por su indiscreto santacrucismo, que lo hacía intervenir indebidamente en asuntos internos del Perú⁴⁹, tenía diferencias⁵⁰.

Sin dar tiempo al Gobernador Arancibia, a las 5.10 p.m. del mismo 31 de agosto, lo conminó con estos términos: *"Habiendo llegado a este puerto el vapor de S.M.B. Cormorant con órdenes expresas para hacer su aguada sin demora alguna, el infrascripto solicita del Sr. Coronel Gobernador que expida las órdenes para hacerlo esta tarde..."*⁵¹.

El buen Gobernador de Arica cayó ingenua e inadvertidamente en el lazo: *"... como se halla avanzado el día y, a más, haber hecho una consulta a la Comandancia General del Departamento para ver de ella si debo o no permitirlo, respecto a estar la Escuadra Peruana embargada por la de la Gran Bretaña, y, por consiguiente rotas las hostilidades entre ambas naciones, tengo el sentimiento de decir al señor Cónsul que no podrá verificarse por las razones expuestas, y hasta tanto no venga la resolución de la Comandancia General"*⁵². La irreflexiva frase de *"... rotas las hostilidades entre ambas naciones..."*, sería motivo suficiente para ocasionar uno de los más irracionales abusos de la gran potencia británica contra un país sudamericano en el siglo XIX.

Maliciosamente la respuesta fue retenida hasta el día siguiente, para no dar tiempo a acelerar la consulta con la Comandancia General de Tacna; y con sorna Wilson expresó en su nota a Arancibia: *"Informado el infrascripto Cónsul de S. M.B. por la muy respetable autoridad del Sr. Coronel Gobernador Militar y Político de este puerto, que se hallan 'rotas las hostilidades' entre la Gran Bretaña, y las provincias peruanas que reconocen la autoridad del General Castilla, le toca al infrascripto el deber de manifestar el sentimiento que le ha causado esta noticia..."*⁵³. Con destreza y para no comprometerse con su propio Gobierno, aduce Wilson que las hostilidades no estaban rotas con el Gobierno del Perú, sino con *"... las provincias que reconocen la autoridad del General Castilla"*.

*"Alarmado el Gobernador [—dice Juan de Arona—] de la responsabilidad que se le echa encima, se apresura a explicarse..."*⁵⁴, y sin pérdida de tiempo escribe al Cónsul Wilson: *"... que al prevenirle en la mia de ayer, que el vapor Cormorant no podía hacer su aguada interin no viniese contestación de la Comandancia General del Departamento de Moquegua, que radicaba en la ciudad de Tacna, a quien he consultado por un extraordinario que por momentos aguardo, no he hecho la declaración categórica y terminante que el Sr. Cónsul afirma en su nota de hoy. Sabedor que la Escuadra Peruana se halla embargada por las fuerzas navales de S.M.B. en el puerto de Islay, natural era considerar al vapor Cormorant no ya como amigo, sin por esto declarar yo rotas las hostilidades..."*⁵⁵. Oficia al Prefecto y Comandante General de Moquegua, General Lizarza-

buru, acompañando copia de la correspondencia intercambiada con el Cónsul Wilson y dándole cuenta de la visita de los cónsules Wilson y Crompton (éste representaba a S.M.B. en Islay), que se habían presentado en su casa para pedirle "... *que retire mis notas* [*—decía Arancibia—*] *y que permita hacer la aguada al vapor Cormorant porque de lo contrario saltarian a tierra, cuyo acto lo repeleré con el pueblo, que se halla resuelto a oponerse a tal tropelia*"⁵⁶.

El mismo 1º de setiembre, el Cónsul Wilson envía una nueva nota al Gobernador Arancibia: "... *aunque todavía el infrascripto tiene todas las pruebas posibles para creer que el Sr. Gobernador está muy equivocado en su declaración, no puedo menos* [*—añade con mordacidad—*], *que considerar fundada su declaratoria de guerra y por motivos de humanidad aviso al señor Gobernador para que pudiese retirar al pueblo inerte de los riesgos del ataque, que era la consecuencia natural del acto del señor Gobernador. Como parece por la nota que acaba de recibir el infrascripto que el señor Gobernador desea retractar su declaratoria de guerra, se espera hasta las cuatro de la tarde, en la inteligencia de que pasada esa hora sin recibir a bordo el consentimiento del señor Gobernador para hacer la aguada, se emplearán todas las medidas necesarias, para cumplir con las órdenes del Sr. Contra Almirante, Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacifico*"⁵⁷. Al sarcasmo se agrega el anuncio del vejamen y con malicioso cuidado, se trata de establecer que la desprevenida actitud de un jefe subalterno de un joven Estado sudamericano había provocado una actitud de fuerza, de la que se haría uso evitando la pérdida de vidas humanas.

"*Las circunstancias apremiaban y la siguiente nota del Gobernador era más extensa* [*—comenta Juan de Arona—*], *en su vano intento de retirar sus imprudentes palabras o, mejor dicho, explicarlas satisfactoriamente. Y estuvo a punto de sellar la comunicación con los escombros de su casa y de servirse como de arenilla, del polvo de la demolición, pues dice en la posdata: 'Adición. Son las tres y tres cuartos de la tarde, y los escombros de mi casa caída sobre esta nota, me anuncian que por parte del señor Cónsul se ha faltado a cuanto hay de más sagrado entre las naciones civilizadas'...*"⁵⁸. Terminaba su nota responsabilizando al Cónsul Wilson y al comandante del *Cormorant* de todas las consecuencias, inclusive del riesgo que pudiesen correr las vidas de los británicos frente a los indignados ariqueños⁵⁹.

El bombardeo de Arica duró una hora y un cuarto, pues se inició a las 3.45 p.m. cesando a las 5 p.m.⁶⁰. Según Jorge Basadre se llegaron "... *a arrojar veintiocho granadas*"⁶¹. De la docu-

mentación que hemos revisado debe deducirse que no hubo ninguna baja entre los ariqueños y que los daños materiales no debieron ser graves, pues, como verá el lector, en el convenio que se firmó entre Wilson y Arancibia con el pomposo nombre de tratado, los británicos convinieron en indemnizar los daños que habían causado. Creemos que con el bombardeo sólo se quiso hacer una demostración de fuerza que, evidentemente, lograron a cabalidad.

Coincidiendo con la paralización del cañoneo, llegó el oficio del Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, General Lizarzaburu, en el que se autorizaba al Gobernador de Arica para que no sólo permitiese la aguada del *Cormorant* sino que se le dejase proveer "...de los demás artículos de subsistencia..." que pudiesen necesitar. Justificaba su actitud Lizarzaburu, cuando caballeramente decía: "...no obstante que según estoy informado por cartas y relaciones particulares de Arequipa, la Escuadra Inglesa ha puesto en estado de embargo la Nacional, el gobierno departamental no ve en esta solicitud, aunque ciertamente inoportuna, sino una demanda ocasionada por necesidades alimenticias que jamás negará aun a los mayores enemigos..."; la única salvedad que hacía Lizarzaburu era para el caso de que el *Cormorant* se presentase en una "...actitud hostil o amenazante, en cuyo caso hará US. respetar el pabellón nacional, dándole pronto aviso para dictar las medidas de represión convenientes..."⁶².

La reacción de la población ariqueña fue patriótica y altiva frente al bombardeo, y así pudo informar Arancibia a su superior que no obstante la amenaza de los ingleses de reiniciar el cañoneo a las seis de la mañana del día siguiente, "...resuelto yo en sostener el honor nacional he determinado ser inflexible en la negativa, y con el fin de hacer más solemne esta resolución, hice reunir a todos los vecinos principales de esta ciudad, a quienes impuse de todos los pormenores y de las notas que al efecto se habían dirigido; y me es muy plausible participar a US. que por unanimidad general todos emitieron su opinión de que no se permitiera hacer la aguada, a fin de sostener con dignidad el decoro y honor nacional tan escandalosa e injustamente ultrajado, despreciando heroicamente los seguros daños que recibiría la población con un espantoso bombardeo..."⁶³.

Poco después del bombardeo el Coronel Arancibia envió dos notas, una al comandante del *Cormorant*, en la que le transcribía la autorización que había recibido del Prefecto de Moquegua, sujeta a que la actitud del barco británico no fuese hostil; agregaba que no quería continuar en negociaciones con el Cónsul Wilson sino que lo podía hacer directamente con el Capitán de Navío Gordon, jefe del vapor de guerra, pues Wilson había

dado muestras de su mala voluntad⁶⁴. La otra nota dirigida al Cónsul, expresaba su protesta y el deseo de suspender su trato con este funcionario⁶⁵.

El 2 de setiembre, desde el *Cormorant*, Wilson envió a Arancibia una nueva nota, en la que le dice haber "... *sentido en el alma las circunstancias, que han hecho necesaria la manifestación de la fuerza de los buques de S.M.B.; pero habiéndose ya acreditado por una parte la decisión y firmeza con que las fuerzas británicas saben mantener sus derechos, y por la otra parte el valor y constancia del Sr. Gobernador y su guarnición, espera el infrascripto... que se restablezca la comunicación*"⁶⁶.

Ese mismo día el Coronel Arancibia cursó otra nota al comandante del *Cormorant*, Capitán de Navío G. T. Gordon, en la que le expresaba su voluntad de negociar con él, mas no con Wilson⁶⁷. De inmediato contestó el marino aceptando abrir conversaciones y tras un breve cambio de notas, se convino en reunirse a bordo del buque francés *Edmond*, como un lugar neutral⁶⁸.

Rápidamente y con la presencia del Encargado de Negocios británico, William Pitt Adams, y del Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, General José María Lizarzaburu, el Cónsul Wilson y el Coronel Arancibia, autorizados por aquéllos, llegaron en la fragata francesa *Edmond*, el 3 de setiembre de 1844, a un acuerdo que pomposamente llamaron tratado, que constó de cinco cláusulas. Por ellas se restablecía la buena inteligencia entre las partes; los británicos a bordo del *Cormorant* podrían volver a tierra; este buque podía hacer su aguada en Arica sin el consentimiento de la autoridad local pero sin su oposición; el Cónsul Wilson seguiría en ejercicio de sus funciones y, finalmente, éste se comprometía a indemnizar los daños y perjuicios sufridos por el bombardeo de Arica. Este documento fue firmado por los cuatro intervinientes⁶⁹.

Así quedó provisionalmente solucionado este problema. Sin embargo el convenio fue desaprobado por la Suprema Junta de Gobierno Provisorio, tal como aparece en la nota que el Secretario General de esa Junta pasó al Encargado de Negocios de S.M.B., fechada en Arequipa, 19 de diciembre de 1844⁷⁰.

LOS BRITANICOS LEVANTAN EL EMBARGO DE LOS BUQUES PERUANOS EN ISLAY. ACTITUD DE RAMON CASTILLA

El 4 de noviembre de 1844, en Lima, comparecieron al despacho del Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores el Encar-

gado de Negocios de S.M.B. y el jefe de la Escuadra Británica en nuestras costas, para comunicarle a nuestro Canciller Dr. Matías León, "... *que tenían dada la orden para que el 14 de este mes se alzara el embargo de la Escuadra [Peruana en Islay] y que se retirara a Valparaíso el [único] buque de guerra de su nación que sostiene el embargo*"⁷¹. León se limitó a oír a los diplomáticos, transmitió el mensaje al Sr. Menéndez, encargado del Poder Ejecutivo, quien ordenó se instruyese al Prefecto de Arequipa, General Pedro Cisneros, para que ejecutase, decía el oficio respectivo, "... *las instrucciones que es regular se le hayan dado por el B. Sr. General [Ramón] Castilla para este caso*"⁷².

Consecuente con las disposiciones que se le comunicaban, el Prefecto, General Cisneros, el 10 de noviembre de 1844, notificó al Vice Cónsul de S.M.B. en Islay, Thomas Crompton, que "... *tiene orden del Excmo. Sr. General Castilla de no recibir, y de prohibir a todas las autoridades de su dependencia el recibo de la escuadra, no sólo por el detrimento que ha sufrido durante el tiempo del arbitrario embargo, sino por no haber recibido la Nación Peruana la satisfacción y reparación correspondiente a la indebida ofensa que con el solo hecho del embargo se ha inferido a su honor, soberanía y dignidad...*"⁷³.

El 12 de noviembre el General Cisneros ofició al Ministro Dr. León, que había notificado al Vice Cónsul de S.M.B. en Islay la decisión del Gobierno Peruano de no recibir los buques secuestrados en esa bahía por los británicos. Este oficio tiene la importancia de reflejar en forma concreta el pensamiento que guiaba al gran Castilla en su actitud frente a tan grave como penoso problema. Allí decía Cisneros: "*He querido pues que la medida que adopten para alzarlo, sea con conocimiento de que el Gobierno Peruano no ha desistido de su propósito de no recibir los buques, sin que previamente se le diese la satisfacción exigida, ni de demandar ante quien corresponde del torpe abuso que hacen de las fuerzas navales de S.M.B. sus encargados en el Perú, a favor de la distancia en que se hallan de su Gobierno, ni de relevarlos con nuestro dudoso silencio de las responsabilidades a que desde el principio quedaron ligados, procediendo con violencia y contra el derecho de las naciones. En la comunicación dirigida al Vice Cónsul, he guardado estricta consonancia con la decorosa y circunspecta [conducta] que ha observado la Suprema Junta durante el curso de esta desagradable cuestión, y con las repetidas y terminantes instrucciones que el Excmo. Sr. General Castilla me dejó para este caso*"⁷⁴.

Más adelante, y en el mismo oficio, Cisneros reiteró que recibir nuestros buques, "... *sin otros antecedentes que el aviso sorpresivo, verbal de haber dado orden para entregarla, y re-*

petir en la dejación, la sorpresa con que se efectuó el secuestro: recibirla sin otro trámite que una nueva infracción de las formas más comunes y triviales; sin más satisfacción que el hecho de la dejación, que tal cual se pretende, es un nuevo insulto a nuestro honor; sería un hecho sin ejemplar en la historia de las naciones que aprecian y respetan los principios que el Derecho Internacional reconoce como inviolables y sagrados. [Sería] contribuir por nuestra parte a que la Gran Bretaña se constituyese en árbitro de la suerte de los peruanos; renunciar, u olvidar al menos, los imprescriptibles derechos de la soberanía de esta nación, que, si hasta aquí ha sido desgraciada por sus disensiones domésticas, jamás permitirá que se añadan a sus desventuras la humillación y el desprecio por parte de ningún poder extraño, por fuerte y opulento que sea...

"En todo caso, y sea cual fuere el resultado del presente asunto, ha creído la Suprema Junta que más honroso le era para la Nación [Peruana] ver destruida su Escuadra, sumergida por las olas, o incendiada, antes que recibirla con ignominia o como un nuevo testimonio de nuestra humillación... Tales son, Sr. Ministro, los principios que el Excmo. Sr. General Castilla ha respetado como sagrados"⁷⁵.

El 15 de noviembre del Gobernador Político y Militar de Islay, Coronel Agustín del Solar, comunicó al Prefecto Cisneros que la fragata de guerra de S.M.B. *Fisgart*, había hecho abandono de los buques que custodiaba y que dejando Islay se había dirigido al Callao. Del Solar manifestaba a su superior: *"Como quiera que no se haya hecho la dejación de nuestros buques con las formalidades debidas, me he visto en la dolorosa necesidad de conducirme con absoluta indiferencia y del modo que US. me lo tiene prevenido"*⁷⁶.

Creemos importante tratar de dilucidar las causas que movieron a Castilla a actuar como lo hizo en esta ocasión, pues él fue quien, como sabemos, manejó este enojoso problema que en sus días se conoció como la *"cuestión inglesa"*.

A Castilla, años antes, el 16 de mayo de 1830, le tocó vivir la odiosa captura de la corbeta de guerra peruana *Libertad*, en la rada del Callao, por dos buques de guerra de S.M.B., la fragata *Tribune* y la corbeta *Sapphire*. Debemos recordar que a bordo de la *Libertad* viajaba el Vice Presidente del Perú General Antonio Gutiérrez de La Fuente, lo que no fue óbice para que los marinos británicos cometieran su incalificable atropello. Cierzo es que permitieron desembarcar a Gutiérrez de La Fuente y a su comitiva, entre los que se encontraba el entonces Coronel Ramón Castilla, pero ocuparon la corbeta peruana y sustrajeron de ella 32,000 pesos, de los que dispusieron para hacerse pago de un reclamo causado por la detención que habían he-

cho las autoridades peruanas del bergantín-goleta anglo-mexicano *Hidalgo*⁷⁷.

Con ese amargo antecedente, el secuestro de cuatro de nuestros buques de guerra en Islay y el inicuo bombardeo de la inermes Arica, actos que se sucedieron en el curso de menos de tres semanas, no fueron accidentales sino formaban parte de la prepotencia intimidatoria de Gran Bretaña que regía los mares en forma incontestable. La reacción de Castilla está claramente expresada, si bien en forma coloquial, en una carta personal a su amigo y consejero Dr. José Gregorio Paz Soldán (Acarí 13 de noviembre de 1844). Allí dice: *"Es una burla, o más bien repetida injuria la de estos pícaros gringos que a su antojo y bruscamente asaltan y roban nuestra escuadra, y después que ella está malograda e inútil y nos han causado perjuicios enormes con la marcha del ejército por tierra [de Arequipa a Lima]. Este negocio muy arduo y delicado habiendo sido tan deshonesto para nosotros, debe concluirse de modo más digno y con el pago de los perjuicios y de la escuadra"*⁷⁸.

Pocos días después Castilla insiste en otra carta al Prefecto de Arequipa, General Cisneros, cuando le escribe: *"...debemos concluir con dignidad: destrúyase en hora buena toda la escuadra, es de nuestro decoro no recibirla, y prohibir por órdenes severas no se tome ni una tabla de las que vare el mar en su destrucción: Primero arruinarnos antes que añadir un nuevo baldón a nuestra desgraciada patria: Llenémonos de más justicia de la que nos asiste para hacer los reclamos correspondientes"*⁷⁹.

En otra carta al mismo Cisneros (Ica, 29 de noviembre) volvía a la carga: *"Cuide U. de que los peruanos de Islay no vayan a tomar ni una tabla vieja de los buques ni nada de la escuadra por ser una propiedad mal adquirida de la Gran Bretaña, cuyo valor debe pagar al Perú, lo que no se conseguiría de un modo perfecto si cometiéramos la demasia de disminuir en la más pequeña parte nuestro claro y positivo derecho"*⁸⁰.

El 5 de enero, Castilla expresaba: *"Me ocupo actualmente con el Gobierno de que se mande un buen Ministro [Plenipotenciario] a Londres para que ante el Gobierno de la Gran Bretaña haga las reclamaciones convenientes al honor e interés de la República"*⁸¹. Como Castilla creía que en buena parte los atropellos británicos se debían a arbitrariedades de los representantes de S.M.B. en el Perú, pues recordaba que en 1830 los cónsules ingleses que intervinieron en el "Caso Hidalgo" fueron desaprobados por el Gobierno de Londres⁸², Castilla creyó en las posibilidades de obtener un arreglo honorable, al menos equitativo, acudiendo a la Cancillería británica, en lo que se equivocó, pues lo único que obtuvo y en forma poco

satisfactoria fue el retiro del Cónsul de Arica, Wilson⁸³, pero en cambio el Contralmirante Thomas fue felicitado por el Almirantazgo⁸⁴ y el Encargado de Negocios William Pitt Adams fue confirmado en su cargo⁸⁵ y cuando volvió de un viaje con licencia a Londres, tiempo después, se permitió asumir actitudes descompuestas y ofensivas⁸⁶.

No todo en Castilla era lírico, pues bien sabía el cauto tараqueño que nuestros viejos y trabajados buques, después de 90 días de abandono, los que habían sido precedidos por una larga campaña en el mar, valían poco. En una carta a su íntimo colaborador y amigo, el Prefecto General Cisneros, le replicaba: *"Ni en sueños hable U. de la escuadra que el Perú ha enajenado ... Si el huaso [José María] Salcedo ha dicho a U. que está buena, es por mandar alguno de esos insignificantes cascarones ... y exponernos a una nueva vergüenza: No conviene ni hablar sobre la escuadra"*⁸⁷. En otra carta al mismo Cisneros, Castilla estimó el valor aproximado de los cuatro buques secuestrados en más o menos 200,000 pesos, *"... que hemos perdido en nuestra Escuadra"*⁸⁸, suma que juzgamos algo exagerada.

Por haber intervenido desde el inicio de estos problemas en agosto, Castilla sabía que era imposible llegar a un arreglo decoroso para el Perú en negociaciones con los agentes británicos. Estos exigían en forma irreductible que el Gobierno Peruano no sólo aceptase las injustas y violentas medidas que con desmedro de su soberanía habían ejercitado las fuerzas navales británicas, sino que, cosa curiosa, exigían se les diesen satisfacciones.

Esta situación que hoy nos parece absurda, no lo era en aquella época, pues respondía a una política de subordinar a los países más débiles, *"... empleando la superioridad económica y militar como medios para forzar concesiones, asegurar privilegios y para remover impedimentos a las actividades económicas [británicas] en territorios extranjeros"*⁸⁹.

Las experiencias británicas en Río de la Plata a comienzos del siglo XIX, les habían enseñado que no era fácil pretender colonizar abiertamente a los hispanoamericanos y con sentido práctico crearon un nuevo sistema que les resultó más conveniente y que después se ha llamado imperialismo. Esta fórmula la definen bien los historiadores británicos Robinson y Gallagher, cuando dicen: *"Las anexiones [territoriales] eran evitadas dentro de lo posible. El poder era extendido en sus formas más sutiles: prestigio, adulación, amenaza, préstamos pendientes reforzados ocasionalmente con el bloqueo, bombardeo o expediciones [militares]"*⁹⁰. El caso de que nos ocupamos

tiene muchos puntos en común con los definidos por Robinson y Gallagher.

Gran Bretaña tenía interés en que sus bonistas, aquellos que prestaron dinero en los días de la Independencia, fueran pagados, y un nuevo factor de interés surgía con creciente importancia: el guano, cuya introducción en la agricultura británica fue saludada en esos días como "*un gran servicio nacional*" para el desarrollo de esa nación que necesitaba incrementar su producción agrícola⁹¹.

Dentro de esa coyuntura, con el Presidente Ballivián que amenazaba desde Bolivia y no recataba sus intenciones de anexionar lo que era en ese entonces el Departamento de Moquegua (el actual Departamento de ese nombre hasta el Río Loa); ciertas dificultades con Chile y el Ecuador, a las que se sumaban las internas, producto del descaecimiento económico del Perú, fruto natural de las guerras y luchas civiles que apenas acababan de cesar y cuyo inicio podemos situar en 1834; la situación del país, obligan a buscar la paz, por dolorosa que ésta fuese, ya que, como decía el Encargado de Negocios de Estados Unidos en esos días, "*... la ruptura con Inglaterra, era un conflicto en que nada podía ser ganado y todo podía ser perdido*"⁹².

El General Castilla asumió la presidencia de la República el 20 de abril de 1845, mas los británicos lo siguieron presionando, al extremo que el representante diplomático estadounidense comunicó a su Gobierno que los últimos días de mayo tenían apariencia muy de guerra y existía mucha agitación en Lima⁹³. En carta anterior había dicho: "*... si el Perú tuviese fuerza para resistir, yo creo que la guerra debería ser inevitable*"⁹⁴.

Finalmente el 30 de mayo de 1845 se firmó un documento humillante y se resolvió el diferendo, pero con un adicional por el que el Perú establecía su derecho a reabrir el caso directamente con el Gobierno británico en Londres⁹⁵.

Como no es nuestro propósito seguir las vicisitudes de carácter diplomático que rodearon al claudicante arreglo ni las que siguieron después, pues se aleja de nuestro tema, sólo queremos decir que las gestiones posteriores fueron inútiles, ya que la Cancillería londinense se mantuvo firme; pintorescamente la reina inglesa restableció en sus derechos políticos al General Iguain⁹⁶.

Castilla fue plenamente consciente de su humillada posición, pero ante mayores males para la patria, inermes como estaban los peruanos, no le quedó otra alternativa que aceptar el acerbo convenio y evitar mayores daños. No fue inútil esta penosa experiencia, pues Castilla se esforzó en formar una escuadra, con

LA CUESTION INGLESA

la que, si bien es cierto, no podía pretender imponerse a las de las grandes potencias, sí lograba el poderío suficiente para hacer respetar al Perú de las desacordadas altanerías de subalternos funcionarios europeos, proclives al uso de la intimidación, particularmente cuando nuestros países estaban inermes.

NOTAS AL CAPITULO

1. ARONA, Juan de [Pedro PAZ SOLDAN Y UNANUE] ... *Páginas Diplomáticas del Perú*.— Lima, Imprenta de la Escuela de Ingenieros, 1891, pp. 168-169.
2. MONTANER BELLO, Ricardo... *Negociaciones Diplomáticas entre Chile i el Perú. Primer Periodo (1839-1846)*, p. 192.
3. Circular a las autoridades y demás funcionarios públicos del Departamento de Moquegua, firmada por el Prefecto y Comandante General de Moquegua, General Pedro Cisneros, comunicándoles que en esa fecha el General José Félix Iguain asumía dichos cargos, publicada en: *El Fénix*, Tacna, 10 de febrero de 1844, N° 34, p. 1, col. 2a.
4. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 82.
5. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Historia del Perú Independiente. 1835-1839*.— Buenos Aires, Imprenta y Estereotipia del Courier de la Plata, 1888, pp. 239-240.
6. IGUAIN, José Félix... *Refutación de los Cargos que hace al General Iguain el Señor Encargado de Negocios de S.M.B. en las notas de 23 y 25 de Mayo publicadas en el Periódico Oficial*.— Lima, Imprenta de Masias, 1845, "Apéndice", pp. 4-5.
7. Véase varias deposiciones de testigos ante el Cónsul Wilson, fechadas el 16 y 17 de julio en Tacna, publicadas por Ricardo ARANDA, en: *Colección de los Tratados, Convenciones, Armisticios y otros Actos Diplomáticos y Políticos celebrados desde la Independencia hasta el día*.— Lima, Imprenta del Estado, 1905.— T. VIII, pp. 346-359.
8. Véase: "Legación Británica. Lima, a 23 de mayo de 1845", en: *El Peruano*.— Lima, 16 de agosto de 1845.— T. XIV, N° 15, p. 61, cols. 1a-3a, y p. 62, col. 1a.
9. ARONA, Juan de [Pedro PAZ SOLDAN Y UNANUE] ... *Op. cit.*, p. 167.
10. Esta información la hemos tomado de documentos no clasificados del Archivo del Museo Naval, correspondientes al año 1844, y específicamente de *Estados Generales* de los buques nombrados, que están fechados en Islay el 11 y 12 de agosto de 1844.
11. Véase el oficio de la Comandancia General de la Escuadra Peruana, fechado en la corbeta de guerra *Yungay*, Islay, 14 de agosto de 1844, firmado por el General Carlos Lagomarsino, al comandante de la fragata de S.M.B. *Dublin*, publicado en: *El Fénix*, Tacna, 9 de noviembre de 1844.— T. II, N° 24, p. 1, cols. 2a-3a.
12. Aunque en el impreso que transcribimos aparece "N. Tucker", es evidente que quien hizo la transcripción no pudo leer correctamente este nombre y puso "N." en el sentido de ilegible. El nombre correcto fue Capitán de Navío John Jervis Tucker y era comandante del buque insignia del Contralmirante Richard Thomas, comandante en jefe de las fuerzas navales británicas en el Pacífico. Una noticia biográfica de este marino inglés se encuentra en William R. O'BYRNE, *A Naval Biographical Dictionary*: ... , pp. 1207-1208.
13. Esta nota la hemos tomado de la "Correspondencia oficial, relativa a los sucesos del embargo de la Escuadra Nacional en Islay y bombardeo de la ciudad de Arica, por los encargados de las fuerzas navales de la Gran Bretaña", en: *El Republicano*.— Arequipa, 19 de octubre de 1844.— T. XVIII, N° 21, p. 77, cols. 1a-2a.

NOTAS AL CAPITULO

14. Nota del Comandante General de la Escuadra Peruana, General Carlos Lagomarsino, al Comandante de la fragata de guerra de S.M.B. Capitán de Navío John Jervis Tucker, fechada en la corbeta de guerra *Yungay*, en la bahía de Islay, 14 de agosto de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 77, col. 2a.
15. *Ibidem*.
16. Como antes hemos expresado, en la rada de Islay se encontraban los siguientes buques de guerra peruanos: la corbeta *Yungay*, la barca *Limeña*, las goletas *Alerta* y *Paquete*. En el Norte se hallaban la goleta *Libertad* y el pailebot *Vigilante*; además en el Callao estaba armándose, lo que nunca se completó, la corbeta *Constitución*. Esta información la hemos tomado del Archivo del Museo Naval y está todavía sin clasificación; pertenece al año 1844.
17. Nota del Comandante General de la Escuadra Peruana, General Carlos Lagomarsino, al Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. surtas en Islay, Capitán de Navío John Jervis Tucker, datada en la corbeta de guerra *Yungay*, en la bahía de Islay, 21 de agosto de 1844 y publicada en: *Ibidem*, p. 77, cols. 2a-3a.
18. Richard Thomas alcanzó el grado de Vicealmirante en 1848. Fue un distinguido marino pero se caracterizó por su tendencia a entrometerse en asuntos internos de países ajenos a la Gran Bretaña. Puede verse un artículo biográfico sobre él en William R. O'BYRNE, ob. cit., pp. 1169-1170.
19. Nota del Encargado de Negocios de S.M.B. William Pitt Adams y del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico Contralmirante Richard Thomas al Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Manuel Mariano Basagoitia, fechada en el vapor *Cormorant*, bahía de Islay, 23 de agosto de 1844 y publicada en: *El Republicano*.— Arequipa, 19 de octubre de 1844.— T. XVIII, N° 21, p. 77, col. 3a., y p. 78, col. 1a.
20. Nota del Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno, Manuel Mariano Basagoitia, al Encargado de Negocios de S.M.B. y Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico, Arequipa, 26 de agosto de 1844, en *Ibidem*, p. 78, col. 1a.
21. Nota del Encargado de Negocios de S.M.B. y del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico al Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio, fechada en el vapor de guerra *Cormorant*, al ancla en Islay, 28 de agosto de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 78, cols. 1a-2a.
22. Nota al Secretario General Basagoitia, Arequipa, 3 de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 79, col. 1a.
23. Nota del Secretario General de la Junta de Gobierno al Encargado de Negocios de S.M.B. y Contralmirante de las Fuerzas de S.M.B. en el Pacífico, fechada en Arequipa, 3 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 78, cols. 2a-3a. y p. 79, col. 1a.
24. Nota del Secretario General de la Suprema Junta Provisoria del Perú al Encargado de Negocios de S.M.B., Arequipa, 4 de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 79, cols. 1a-3a.
25. Este extraño protocolo fue firmado en Lima, el 20 de junio de 1844, seguido de otro adicional del 27 de dicho mes; en ellos los representantes diplomáticos de Nueva Granada, Estados Unidos, Francia, Brasil, Bélgica y Gran Bretaña, considerando que por la multiplicidad de gobiernos de hecho existentes en el Perú sin la fuerza moral y material necesarias para impedir vejaciones y desórdenes, el Perú se hallaba sumido en estado de anarquía política, declararon: "*Que la Nación Peruana como un todo será responsable por los daños o injurias pasadas o futuras que sufriesen o pudiesen sufrir los súbditos o ciudadanos de los países que ellos representaban; y que, consiguientemente*

te, ellos por si mismos o a través de otros agentes de sus respectivas naciones podían reclamar a uno o a todos los partidos"; tampoco reconocían los bloqueos decretados o establecidos ni los embargos hasta que normalizase la situación, salvo en el derecho de los beligerantes para prevenir el comercio de armas. Véase los documentos 4842 y 4843 publicados por William R. MANNING en: *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-American Affairs. 1831-1860.*— Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1938.— T. X, pp. 529-530. La traducción es nuestra.

Estos acuerdos se tomaron, tan lejos como sabemos, sin conocimiento del Gobierno del Perú.

Felizmente, como dice el tratadista colombiano Germán CAVELIER: "Lo sucedido era muy grave y la Nueva Granada no podía permitir se sentara un precedente tal; por lo tanto, denegó su aceptación a dichos acuerdos...". (*La Política Internacional de Colombia.*— Bogotá, Editorial Iqueima, 1959.— T. I, p. 173). El Canciller neogranadino Joaquín Acosta en su "Informe que el Secretario de Estado del Despacho de Relaciones Exteriores presenta al Congreso de 1845" rebatió en forma firme tan perniciosos principios de intervención en nuestros países, ya "... que según tales acuerdos los negocios interiores del Perú deberán arreglarse necesariamente como lo disponga el Cuerpo Diplomático residente en Lima y no como lo quieran los habitantes de aquella República". Véase el "Informe" referido en Antonio José URIBE (editor), *Anales Diplomáticos y Consulares de Colombia.*— Bogotá, Imprenta Nacional, 1914.— T. III, pp. 162-164.

El 23 de diciembre de 1844, el Encargado de Negocios de los Estados Unidos en el Perú, James C. Pickett, en su oficio al Secretario de Estado de su nación, admitía con honestidad: "Yo soy ahora de opinión que he cometido un error cuando vine a ser parte del protocolo". Su razonamiento no era tanto en contra del protocolo en sí, sino por haberse identificado con la diplomacia europea, y se alegraba de que el protocolo no hubiese sido aplicado. Ver "Documento 4846", en: William R. MANNING, *ob. cit.*, T. X, pp. 534-536.

26. Nota del Encargado de Negocios de S.M.B. y del Contralmirante R. Thomas, Royal Navy, al Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio, publicada en: *El Republicano.*— Arequipa, 19 de octubre de 1844.— T. XVIII, N° 21, p. 80, cols. 1a-2a.
27. *Ibidem.*
28. Véase nota del Secretario General de la Junta de Gobierno al Capitán de Navío T. R. T. Thompson y al Secretario R. Bunch, Arequipa, 9 de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 79, col. 3a.
29. *Ibidem.*
30. Véase la nota del Secretario General de la Junta de Gobierno al Capitán de Navío T. R. T. Thompson y al Secretario R. Bunch, Arequipa, 9 de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 79, col. 3a., y p. 80, col. 1a.
31. *Ibidem.*
32. Véase la primera parte de la nota del Secretario General de la Junta de Gobierno al Encargado de Negocios de S.M.B. y al Contralmirante Jefe de las Fuerzas Navales Británicas del Pacífico, fechada en Arequipa, 11 de setiembre de 1844 y publicada en: *Ibidem*, p. 80, cols. 2a.-3a.
33. *Ibidem.*
34. *Ibidem.*
35. Nota del Encargado de Negocios de S.M.B. y del Contralmirante Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico, fechada a bordo del vapor de guerra de S.M.B. *Cormorant*, Islay, 16 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 80, col 3a., y p. 81, col. 1a.

NOTAS AL CAPITULO

36. Nota al Encargado de Negocios de S.M.B. en el Perú y al Contralmirante Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico, fechada en Islay, 21 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 81, col. 3a.
37. El Capitán de Navío John Alexander Duntze había servido en nuestras costas desde antes de 1830 y como comandante de la fragata de guerra de S.M.B. *Tribune* había intervenido en la abusiva detención de la corbeta de guerra peruana *Libertad* el 16 de mayo de 1830, cuando bajo las órdenes del Capitán de Navío H. Dundas bloqueaba el Callao como represalia de los británicos por la captura del bergantín goleta *Hidalgo*, de lo que nos hemos ocupado en este mismo tomo, en el capítulo XVIII. La *Fisgart* era una fragata de guerra de 42 cañones. Véase: William O'BYRNE, *ob. cit.*, p. 318.
38. Nota del Capitán de Navío J. A. Duntze y Robert Bunch a los Sres. Mariano José Sanz y Coronel Francisco García del Barco, fechada a bordo del vapor de S.M.B. *Cormorant*, Islay, 21 de setiembre de 1844, publicada en: *El Republicano*.— Arequipa, 19 de octubre de 1844.— T. XVIII, N° 21, p. 81, col. 3a.
39. Nota del Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República al Encargado de Negocios de S.M.B., firmada en Arequipa, 19 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 82, cols. 2a-3a.
40. "Tratado", en: *Ibidem*, p. 83, cols. 2a-3a.
41. Comunicación referida en nuestra nota 39.
42. Nota de los comisionados peruanos Mariano José Sanz y Francisco García del Barco al Encargado de Negocios de S.M.B. en el Perú y al Contralmirante Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales Británicas en el Pacífico, Islay, 22 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 81, col. 3a, y p. 82, col. 1a.
43. Nota de los comisionados peruanos Sanz y García del Barco al Encargado de Negocios de S.M.B. y al Contralmirante Thomas, Islay, 22 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 82, col. 1a.
44. Nota del secretario del Encargado de Negocios de S.M.B. y del secretario del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de S.M.B. en el Pacífico a los comisionados peruanos Mariano José Sanz y Francisco García del Barco, fechada a bordo del vapor de guerra de S.M.B. *Cormorant*, 22 de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 82, cols. 1a-2a.
45. Véase oficio de los comisionados Sanz y García del Barco al Secretario General de la Suprema Junta de Gobierno, datado en Islay, 23 de setiembre de 1844, publicado en: *Ibidem*, p. 81, cols. 1a-3a.
46. MANNING, William R. ... *Ob. cit.*, T. X, p. 534.
47. Aunque en la documentación publicada en *El Peruano* de Lima, *El Republicano* de Arequipa y *El Fénix* de Tacna aparezca este oficial británico como G. J. Thomas, su nombre fue George Thomas Gordon y desde el 11 de abril de 1843 estuvo al comando del vapor de guerra *Cormorant*. William R. O'BYRNE, *ob. cit.*, pp. 407-408.
48. Oficio del Gobernador Político y Militar de Arica, Coronel José Arancibia, al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, General José María Lizarzaburu, fechado en Arica, 31 de agosto de 1844, publicado en: *El Fénix*.— Tacna, 23 de noviembre de 1844.— T. II, N° 25, p. 2, col. 2a.
49. "El Cónsul don Hugo Wilson ha trabajado siempre en favor de la guerra civil: ha prestado servicios a un partido contra otro; ha hecho todo género de esfuerzos para introducir en Bolivia y en el Perú a don Andrés Santa Cruz, proporcionándole movilidad y auxilios cuando desembarcó en octubre de 1843 por las costas de Iquique. Se halló en el *Cormorant* cuando se hizo el bombardeo de Arica, y ha cometido aten-

- tados que lo hacen odioso al Perú. El Gobierno le mandará salir, usando de su derecho, si acaso antes nó lo ordena el Gobierno de S.M.B; pues así como él quiere que el General Iguain no tenga cargos públicos en la República, debe también convenir en no mantener, ni nombrar cónsules o gentes que contribuyan a fomentar disensiones y hacer males al Perú".* Memorandum, Lima, 30 de mayo de 1845, firmado por José Gregorio Paz Soldán, en: Ricardo ARANDA, *ob. cit.*, T. VIII, pp. 380-382; lo transcrito es de la p. 381.
50. Véase *El Peruano*.— Lima, 16 de agosto de 1845.— T. XIV, N° 15, que es un número de 8 páginas, cuando lo usual eran 4, totalmente dedicado a incidentes con el Cónsul Wilson.
 51. Nota del Cónsul de S.M.B. en Arica, Hugo Wilson, al Gobernador Militar y Político de Arica, Coronel José Arancibia, Arica, 31 de agosto de 1844, publicada en: *El Fénix*.— Tacna, 23 de noviembre de 1844.— T. II, N° 25, p. 2, col. 2a.
 52. Nota del Gobernador Político y Militar de Arica al Cónsul de S.M.B. en Arica, datada en Arica, 31 de agosto de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 2, cols. 2a-3a.
 53. Nota del Cónsul de S.M.B. al Gobernador Político y Militar, Arica, 1° de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 2, col. 3a.
 54. ARONA, Juan de... *Op. cit.*, p. 169.
 55. Nota del Gobernador Político y Militar de Arica al Cónsul de S.M.B. en Arica, fechada en Arica, 1° de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 2, col. 3a.
 56. Oficio del Gobernador Político y Militar de Arica al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, Arica, 1° de setiembre de 1844, publicado en: *Ibidem*, p. 2, col. 3a., y p. 3, col. 1a.
 57. Nota del Cónsul Wilson al Gobernador Arancibia, fechada a bordo del *Cormorant*, Arica, 1° de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 3, col. 1a.
 58. ARONA, Juan de... *Op. cit.*, p. 170.
 59. Nota del Gobernador Político y Militar de Arica al Cónsul de S.M.B. en Arica, datada en Arica, 1° de setiembre de 1844, publicada en: *Ibidem*, p. 3, cols. 1a-2a.
 60. Oficio del Gobernador Político y Militar de Arica al Prefecto y Comandante General del Departamento de Moquegua, Arica, 1° de setiembre de 1844, publicado en: *Ibidem*, p. 3, col. 3a., y p. 4, cols. 1a-2a.
 61. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, T. III, p. 83.
 62. Oficio del Prefecto y Comandante General de Moquegua, General José María Lizarzaburu, al Gobernador Político y Militar de Arica, Coronel José Arancibia, Tacna, 1° de setiembre de 1844, publicado en: *El Fénix*.— Tacna, 23 de noviembre de 1844.— T. II, N° 25, p. 3, col. 3a.
 63. Véase el oficio referido en la nota 60.
 64. Nota del Gobernador Político y Militar de Arica, Coronel José Arancibia, al comandante del vapor de guerra de S.M.B. *Cormorant*, Capitán de Navío George Thomas Gordon, Arica, 1° de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 4, cols. 2a-3a.
 65. Nota del Gobernador de Arica al Cónsul Wilson, Arica, 1° de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 5, col. 1a.
 66. Nota del Cónsul Wilson al Gobernador de Arica, fechada a bordo del vapor de guerra de S.M.B. *Cormorant*, en Arica, 2 de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 5, cols. 1a-2a.
 67. Nota del Gobernador de Arica al comandante del vapor de S.M.B. *Cormorant*, Arica, 2 de setiembre de 1844, en: *Ibidem*, p. 5, cols. 2a-3a.
 68. Notas intercambiadas entre el comandante del *Cormorant* y el Gobernador de Arica los días 2 y 3 de setiembre, en: *Ibidem*, p. 5, col. 3a., y p. 6, col. 1a.
 69. "Tratado", en: *Ibidem*, p. 6, cols. 1a-2a.

NOTAS AL CAPITULO

70. Nota del Secretario de la Suprema Junta de Gobierno Provisorio de la República al Encargado de Negocios de S.M.B. en el Perú, fechada en la Casa de Gobierno de Arequipa, 19 de setiembre de 1844, publicada en: *El Republicano*.— Arequipa, 26 de octubre de 1844.— T. XVIII, N° 22, p. 84, cols. 1a-3a.
71. Oficio del Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores, Dr. Matías León, al Prefecto de Arequipa, General Pedro Cisneros, fechado en Lima, 4 de noviembre de 1844 y publicado en: *El Republicano*.— Arequipa, 21 de diciembre de 1844.— T. XVIII, N° 35, p. 137, col. 1a.
72. *Ibidem*.
73. Nota del Prefecto de Arequipa Cisneros al Vice Cónsul Británico en Islay, Arequipa, 10 de noviembre de 1844, en: *Ibidem*, N° 35, p. 137, cols. 1a-2a.
74. Oficio del Prefecto Cisneros al Ministro de Relaciones Exteriores, Arequipa, 12 de noviembre de 1844, en: *Ibidem*, N° 35, p. 137, cols. 2a-3a, Lo transcrito está tomado de la col. 2a.
75. *Ibidem*, p. 137, col. 3a.
76. Oficio del Gobernador Político y Militar de Islay al Prefecto de Arequipa, Islay, 15 de noviembre de 1844, en: *Ibidem*, N° 35, p. 138, cols. 2a-3a.
77. Véase el capítulo XX de este tomo y de Celia WU BRADING, "El Caso Hidalgo" en: *Revista del Museo Naval*.— Lima, 1970.— T. XXXVIII.
78. Carta del General Ramón Castilla al Dr. José Gregorio Paz Soldán, de Acari, 13 de noviembre de 1844, en: *Archivo Castilla. Epistolario*.— Lima, Ed. Instituto Libertador Ramón Castilla, sin pie de imprenta ni año de edición.— T. III, pp. 103-104.
79. Carta del General Ramón Castilla al General Pedro Cisneros, Prefecto de Arequipa, Ica, 24 de noviembre de 1844, en: *Archivo Castilla. Epistolario*.— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1967.— T. VI, pp. 102-105. Lo citado, en la p. 103.
80. Carta del General Castilla al General Cisneros, Ica, 29 de noviembre de 1844, en: *Ibidem*, T. VI, pp. 105-107; lo transcrito, en la p. 107.
81. Carta del General Castilla al General Cisneros, de Lima, 5 de enero de 1845, en: *Ibidem*.— T. III, pp. 105-106.
82. WU BRADING, Celia... *Loc. cit.*, p. 349.
83. Hacia fines de 1845 ya no figura en la relación de "Cónsules y Vice Cónsules de otros Gobiernos en el Perú" el nombre del Cónsul Wilson, tal como puede verse en el: *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1846* publicado a fines de 1845, por el Capitán de Navío Eduardo Carrasco, en la Imprenta de Instrucción Primaria, pp. 12-13. Al año siguiente, aparece en dicha posición George Hodges Nugent. *Calendario y Guía... de 1847*, p. 18.
84. "Por su conducta en todas las antes mencionadas ocasiones él [—Thomas—] ha tenido la satisfacción de recibir la aprobación del Ministerio de Relaciones Exteriores [Foreign Office] y del Almirantazgo". William R. O'BYRNE, *ob. cit.*, p. 1169.
85. "El Sr. Adams, Encargado de Negocios de S.M.B., ha puesto en conocimiento de su gobierno todos los procedimientos, etc., y a los pocos días ha recibido nuevas instrucciones, aprobando su conducta, y ordenándole que demande la proscripción del principal funcionario que ha causado la dificultad o que sea desnudado de toda autoridad oficial y para siempre, de aquí en adelante, privado de tener cargo en el gobierno del Perú.— Esto, al principio, fue puesto en forma muy beligerante, y hubo el temor que las hostilidades fueran el resultado final". Carta de John A. Bryan, Encargado de Negocios de Estados Unidos en Lima, a John C. Calhoun, Secretario de Estado de Estados Unidos, fechada en Lima, 24 de mayo de 1845, publicada por: William R. MANNING, *ob. cit.*, T. X, p. 538.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

86. Véase carta de John Randolph Clay, Encargado de Negocios de Estados Unidos, a James Buchanan, Secretario de Estado de los Estados Unidos, de Lima, 10 de marzo de 1848, publicada por William R. MANNING, *ob. cit.*, T. X, pp. 563-564.
87. Carta del General Ramón Castilla al General Pedro Cisneros, fechada en Callao, 1º de febrero de 1845 y publicada en: *Archivo Castilla. Epistolario.*— T. III, pp. 112-114.
88. Carta de Castilla a Cisneros, de Lima, 19 de junio de 1845, en: *Ibidem.*— T. III, pp. 127-128.
89. MATHEW, William M. ... "The Imperialism of Free Trade, Peru, 1820-70", en: *The Economic History Review.*— Welwyn Garden City, 1968, vol XXI, N° 3, p. 563.
90. Esta acotación de la obra de Donald Robinson y John Gallagher con Alice Denny, *Africa and the Victorians* (1961), pp. 4-5, la hemos tomado del artículo de William M. MATHEW citado en la nota anterior.
91. MATHEW, William M. ... "Peru and the British Guano Market, 1840-1870", en: *The Economic History Review.*— Welwyn Garden City, 1970.— Vol. XXIII, N° 1, pp. 112-128.
92. Carta del Encargado de Negocios de Estados Unidos, John A. Bryan, al Secretario de Estados de los Estados Unidos, fechada en Lima, 5 de junio de 1845, en: William R. MANNING, *ob. cit.* — T. X, p. 539.
93. Carta del Encargado de Negocios de Estados Unidos al Secretario de Estado de los Estados Unidos, Lima, 24 de mayo de 1845, en: *Ibidem*, pp. 539-540.
94. Carta del Encargado de Negocios de Estados Unidos al Secretario de Estados de los Estados Unidos, Lima, 24 de mayo de 1845, en: *Ibidem*, p. 538.
95. Véase Ricardo ARANDA, *ob. cit.* — T. VIII, pp. 377-384.
96. Véase Juan de ARONA, *Páginas Diplomáticas del Perú...*, pp. 175-206.

Gran Mariscal Ramón Castilla.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: Victor Chambi).





Contralmirante Francisco Forcelledo.
Museo Naval del Perú "Capitán de Navío
Julio J. Elías Murguía", Callao.
(Foto: *Victor Chambi*).

Capítulo XXXII

CASTILLA Y LA REORGANIZACION DE LA MARINA DEL PERU

La dolorosa experiencia que el poder naval británico había hecho sufrir al Perú hizo comprender a Castilla que la única forma de imponer respeto al Perú era la constitución de una escuadra poderosa, capaz de impresionar a los países vecinos y a las potencias cuyos buques se estacionaban en nuestras costas.

Castilla sintió perder los cuatro buques secuestrados en Islay, aunque sabía que su escaso poder ofensivo sólo los hacía útiles para prestar servicios de guardacostas, función muy oportuna teniendo en cuenta la existencia de ricos depósitos guaneros, expuestos a las depredaciones de cualquier nación extranjera que contase con una Marina hecha a la medida de tales propósitos. Esto no era mucho pedir frente a las escuadras de las grandes potencias, que podían disponer en el Pacífico de superioridad incontestable sobre las marinas sudamericanas. Años después se presentará el caso con una escuadra como la española, perteneciente a una nación decaída en lo naval.

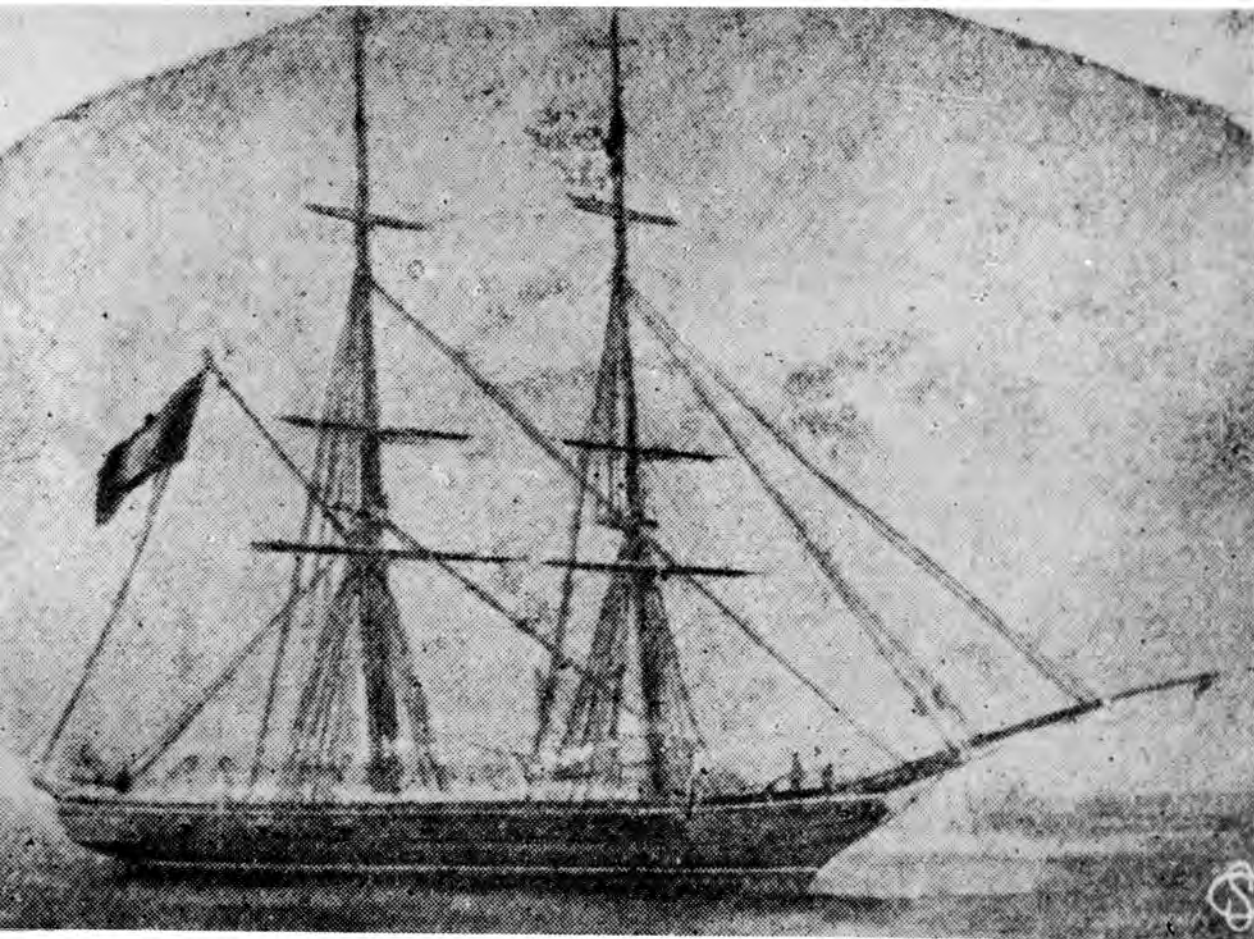
Castilla intuyó que el Perú necesitaba de una escuadra moderna, y así, antes de llegar a la Presidencia de la República, le dijo en carta personal al General Cisneros, desde el Callao, el 17 de febrero de 1845: "... y, en tres años de paz daré a la nación tres vapores de guerra capaces de hacer respetar sus derechos"¹. El 4 de mayo, escribía al mismo Cisneros: "*Siento en mi alma, no tanto el valor de los buques [secuestrados en Islay], cuanto la falta que nos hacen para evitar el robo del huano...*"².

El 1º de agosto podía noticiar a Cisneros: "... la *Escuadra que principio a reemplazar... un buque de guerra que acabo de comprar...*"³, refiriéndose evidentemente al bergantín *Almirante Guise*⁴. Un año despues, el 24 de junio de 1846, ante la amenaza del Presidente de Bolivia, General José Ballivián, Castilla indicó a Cisneros: "... *pasará a ser de otra clase cuando hayan dos millones de pesos sobrantes y vengan los vapores que he pedido a Europa y Norte América*"⁵.

La conversación sobre temas marítimos era obsesiva en Castilla. Manuel Atanasio Fuentes, "*El Murciélago*", en los días en que atacaba a Castilla, nos cuenta: "*Así, lo hemos oído discutir sobre navegación y marina hasta el punto de merecer el apódo del 'Nelson del Pacifico'*"⁶. Razón tiene Basadre cuando dice: "*La invectiva es aquí una lisonja, un homenaje*"⁷, pues demuestra la constante preocupación de Castilla por nuestra Marina de Guerra, y por esto con fundamento hubo de afirmar en abril de 1847, que pronto podríamos "... *completar nuestra escuadra que será la más fuerte de la América del Sur. El vapor Rímac que se concluye en Nueva York está muy adelantado y surcará nuestros mares. Con esto solo nos hacemos respetar y afianzaremos la paz del Perú*"⁸.

Castilla no actuó precipitadamente. Planeó con previsora diligencia lo que se debía hacer para tener una Marina adecuada y eficiente. Un aspecto de esa política es el envío de dos comisiones de estudio a dos grandes potencias navales de esa época. Los emisarios peruanos debían contemplar las adquisiciones más convenientes y ampliar sus conocimientos navales. En esas comisiones están presentes guardiamarinas, es decir, los futuros oficiales⁹. Una fue a Gran Bretaña dirigida por el ilustrado Capitán de Fragata Ignacio Mariátegui, la que viajó a su destino el 1º de abril de 1846¹⁰. Otra, presidida por el talentoso Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, fue a Estados Unidos, saliendo del Callao el 11 de abril de 1846¹¹. Esta última seleccionó el tipo y dónde debía construirse nuestro primer buque de guerra propulsado a vapor, el *Rímac*. Sus miembros formaron parte de la plana mayor del nuevo barco peruano, que vino navegando al Callao por la vía del estrecho de Magallanes¹²; en su dotación también estarían guardiamarinas de la comisión que fue a Gran Bretaña¹³.

El General José Rufino Echenique segundo Ministro de ese ramo en el gobierno de Castilla, en su Memoria al Congreso en 1847, expresó las justificadas razones que aconsejaron enviar las misiones a Europa: "*Desde que se concibió la idea de adquirir estos buques [a vapor] ocurrió naturalmente la de buscar remedio a la falta de marinos expertos en la navegación por vapor; y para conseguirlo se remitieron a las dos potencias in-*



Bergantin *Guise*.
Historia de la Marina del Perú... Rosendo Melo.
Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907.

dicadas comisiones compuestas de nuestros más acreditados oficiales, que velasen en la construcción y en la buena calidad y estado de las maderas y demás materias, y se instruyesen en la teoría y práctica de la maquinaria y su manejo, observando y estudiando en todos sus detalles la que se adaptase a nuestros buques . . . A dichas ventajas debe aún añadirse otra, que se tuvo presente al acordar el envío de estos oficiales, y es la de que cursando en las escuelas de su profesión, visitando y examinando con estudiosidad y espíritu de observación los arsenales, los talleres, las fundiciones y demás establecimientos de aquellos países en que la ciencia y la industria han llegado a tal progreso y marchan sin cesar a la perfección; navegando, por último, en los mares borrascosos del Atlántico, del Mediterráneo, del Cabo de Hornos, aumentasen la extensión de sus conocimientos teóricos y se adiestrasen en la práctica, volviendo al seno de la patria enriquecidos en un caudal de doctrina y de experiencia para difundirlo en la juventud que se consagre a tan útil y honrosa carrera”¹⁴.

Castilla dijo en su primer mensaje al Congreso en 1845: *“Pensad de igual modo en adoptar medidas que reanimen la marina mercante, para que con ella se prepare la nueva formación de la de guerra, que, como sabéis ha desaparecido casi enteramente”¹⁵.*

A ese mismo Congreso, y hablando por el Gobierno el Ministro de Guerra y Marina, Coronel Manuel de Mendiburu, uno de los militares más ilustrados y brillantes de su época, dijo enfáticamente a la Representación nacional: *“... debo indicar que sin marina mercante no hay esperanza de crear e impulsar la de guerra, que más que el ejército ha menester el Perú para su defensa”¹⁶.* Fundamenta Mendiburu su afirmación: *“La situación geográfica de la República reclama con imperio el fomento de la marina. Nuestro litoral de más de 700 leguas . . . Las grandes distancias que median de una capital a otra, alejan del gobierno a las autoridades locales, los desiertos de la costa ponen fuera de su vista los objetos que con urgencia llaman su atención . . . Bien al alcance de las cámaras está el fruto de estas reflexiones, que por sí solas, y sin reunir otras de interés político, aconsejan la compra de un vapor de guerra en este año y de otro en el siguiente . . . También pretende autorización para la compra de dos o más buques menores que es indispensable armar con el intento de que sirvan de guardacostas y cuiden constantemente las guaneras”¹⁷.*

Mendiburu había expresado antes: *“Por el Ministerio de Relaciones Exteriores se ha instruido al Congreso de los acontecimientos y diferencias ocurridas con los agentes [diplomáticos] y jefes [navales] británicos, que produjeron el embargo*

República Peruana.

Memoria

QUE PRESENTA

AL CONGRESO ORDINARIO

DE 1845

EL MINISTRO DE ESTADO

Y DEL DESPACHO DE GUERRA Y MARINA,

CORONEL DE CABALLERÍA

Y CONSEJERO DE ESTADO

DOMINGO GUILLÉN DÍAZ BURDI

Lima 1845:

Imprenta del Comercio por José María Montaña.

MEMORIA

QUE DIRIJE

AL CONGRESO DEL PERU

EN 1847

EL MINISTRO DE GUERRA Y MARINA.



LIMA.

—
IMPRESA DE JOSE MASIAS.

—
1847.



MEMORIA

PRESENTADA



A LAS CÁMARAS,

REUNIDAS

EN SESIONES ORDINARIAS EN 1849

POR EL

Ministro de Guerra y Marina.

LIMA: 1849.

—
IMPRESA DE J. M. MASIAS.

de los buques de guerra Yungay, Limeña, Alerta y Paquete. Los dos últimos se han perdido ya en Islay, donde existen los otros abandonados... Ahora existen en buen estado la goleta Libertad y el pailebot Vigilante..."¹⁸.

El programa que exponía Mendiburu, vocero del Presidente Castilla, era ambicioso e inteligente. Demostraba el ilustre Ministro estar al corriente de los últimos avances de la ciencia naval. Solicitaba autorización "... para hacer comprar y traer de los Estados Unidos del Norte cañones bomberos de calibre de a 100 y 150. Para situar algunos en el Callao y en otros principales puertos. Desde que en las demás naciones se han adoptado los principios de Paixhans¹⁹ y armado vapores con aquella artillería, los puertos y plazas marítimas necesitan desechar las antiguas piezas de a 24, y sustituirlas con los cañones bomberos [de Paixhans²⁰] que dan unos resultados hasta ahora desconocidos así en la defensa de las costas como en las lanchas y en los combates marítimos, pues envían las bombas a distancia de más de seis mil varas, y con más certeza que antes las arrojaban los morteros parabólicamente"²¹.

Proponía que se restableciese "... la antigua fundición de bronce de la cual salieran las mejores piezas que tuvo el Callao, debiendo añadirse una de fierro, bajo la dirección del cuerpo de artillería, a fin de lograr perfectas fundiciones de obuses y de granadas"²², y agregaba: "La fábrica de pólvora de esta capital interesa que reciba un activo fomento... La pólvora de esta fábrica, celebrada en Europa por su potencia y cualidades reconocidas, es la mejor que se elabora en la América del Sur. Preciso es impulsar sus trabajos y tener depósitos bien provistos de ella, a fin de procurar su expendio para el exterior, y satisfacer las demandas del consumo en nuestro territorio"²³.

Reclamaba la debida educación de nuestros marinos y el restablecimiento de la Escuela Náutica de Paita y de la Central²⁴. Pero iba más allá: "Considerando que la ordenanza española en gran parte no está de acuerdo con nuestras instituciones, ha dispuesto el Ejecutivo que una junta de jefes forme un proyecto de ordenanza nacional, tomando de aquella cuanto esté expedito para su observancia y excluyendo lo que no nos conviene. Se agregará lo que han establecido nuestras leyes y todo lo que exijan nuestros hábitos y circunstancias para que se acerque a la perfección el citado proyecto que oportunamente verá el Congreso..."²⁵.

Las acotaciones que hemos hecho de textos de Castilla y de dos de sus Ministros evidencian un cuidadoso y coherente planeamiento para desarrollar nuestra marina de guerra y mercante. Interesaban para este fin no sólo los aspectos materiales debidamente estudiados (la propulsión a vapor y la artillería

Presupuesto comparativo del Ejército y Marina
del Perú para el bienio 1847 y 1848.
Tomado de: *Cuenta General de la Administración
de las Rentas de la República en el año 1846,
y Presupuestos de Gastos para el
Bienio de 1847 y 1848.*— Lima, Imprenta de
José Masías, 1847.

MINISTERIO DE ESTADO Y DEL

Presy

De los gastos y demás gastos extraordinarios correspondientes

EJERCITO

PRESUPUESTO N.º 1.

PREMIOS MILITARES

Infantería.
Caballería.

| | | | |
|---|--------|-----------|---|
| Ajustamiento Núm. 1. Inspeccion Jeneral de Infantería y Caballería. | 91,128 | } 208,844 | } |
| Num. 2. Comandancia Jeneral y Brigada de Artillería. | 85,788 | | |
| Num. 3. Batallón Pichincha núm. 1. | 76,188 | } 447,200 | } |
| Num. 4. idem Granaderos de Zapata núm. 2. | 75,456 | | |
| Num. 5. idem Callao núm. 3. | 72,936 | | |
| Num. 6. idem Junín núm. 4. | 75,708 | | |
| Num. 7. idem Ayacucho núm. 5. | 73,536 | | |
| Num. 8. idem Yungay núm. 6. | 73,536 | | |
| Num. 9. Batallón Húsares de Junín núm. 1. | 86,751 | } 250,989 | } |
| Num. 10. idem Lanceros de Turata núm. 2. | 86,775 | | |
| Num. 11. idem Escuela del Gobierno núm. 3. | 86,463 | | |
| Num. 12. Armamento para los Cuerpos de todas armas. | 6,124 | } 406,242 | } |
| Num. 13. Correas para idem idem. | 3,071 | | |
| Num. 14. Manteos para idem. | 29,300 | | |
| Num. 15. Vestimentas para idem. | 76,174 | | |
| Num. 16. Monturas para las fierzas de Caballería. | 7,801 | | |
| Num. 17. Equipo para todas las tropas. | 6,121 | | |
| Num. 18. Montaje para idem idem. | | | |
| Num. 19. Gastos de hospitalidades. | 90,541 | | |
| Num. 20. Homenaje para los Cuerpos de Caballería. | 5,200 | | |

N.º 2.
Dependencias Militares.

| | | | |
|---|---------|-----------|---|
| Ajustamiento Núm. 21. Ministerio de Guerra, Edocones del Gobierno y Comisión de Ordenamiento. | 75,900 | } 703,234 | } |
| Num. 22. Sueldos de todos los Jueces de la República. | 140,073 | | |
| Num. 23. idem de Jefes y Oficiales destinados en los Departamentos. | 280,263 | | |
| Num. 24. idem de establecimientos y dependencias de Artillería. | 28,065 | | |
| Num. 25. Empleados en diversas colocaciones. | 64,080 | | |
| Num. 26. Jefes y Oficiales ausentes. | 145,010 | | |
| Num. 27. Aumento por los que gozan paga de empleos superiores. | 28,872 | | |
| Num. 28. Gastos extraordinarios y eventuales. | 59,000 | | |
| Num. 29. Sumas \$. | 827,928 | | |
| Num. 30. Dedución que debe hacerse en los anteriores ajustamientos. | 117,330 | | |

N.º 3.
Empleados en la Guardia Nacional.

| | | | |
|--|---------|-----------|---|
| Ajustamiento Núm. 31. Hombres de la Inspección de la Guardia Nacional. | 19,240 | } 941,395 | } |
| Num. 32. idem de Jefes y Oficiales destinados a las asambleas. | 151,440 | | |
| Num. 33. idem de clases de tropa o idem idem. | 58,908 | | |
| Num. 34. Gastos de su armamento, vestuario &c. | 13,007 | | |

N.º 4.
Pensionistas.

| | | | |
|--|---------|-----------|---|
| Ajustamiento Núm. 35. Montepío. | 174,042 | } 361,621 | } |
| Num. 36. Invalidez. | 89,255 | | |
| Num. 37. Retiro. | 63,134 | | |
| Num. 38. Jefes y Oficiales con herida o invalidez. | 44,659 | | |
| Num. 39. Vejez o edad en diversos batallones. | 30,559 | | |
| Num. 40. Resto de reformas. | 11,170 | | |
| Num. 41. Anus idem que sufrían estas pensiones. | 10,080 | | |

DESPACHO DE GUERRA Y MARINA.

uesto

en un año cronológico bajo el piz de paz en ambos ramos.

ARMADA.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|-----------|-----------|--|---|--|--|--------|---|--------|---|-------|--|--------|---|--------|---|-----|--|-------|--|-------|-----------|
| <p>N.º 5. Fuerza permanente.</p> | <p>HABERES Y GRATIFICACIONES.</p> | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Ajustamiento Núm. 41, Vapor de guerra "Rimac" de 6 cañones</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">43,306</td> <td rowspan="10" style="width: 5%; vertical-align: middle;">} 134,564</td> <td rowspan="10" style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>" Núm. 42, Bergantín de idem "Jenepl Gamarra" de 16 cañones</td> <td style="text-align: right;">24,974</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 43, idem idem "Almirante Guisno" de 14 idem</td> <td style="text-align: right;">22,690</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 44, Goleta de idem "Libertad" de 7 idem.</td> <td style="text-align: right;">11,354</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 45, Paylebot de idem "Vigilante" de 1 cañon.</td> <td style="text-align: right;">8,438</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 46, Transporte "Alyza" de</td> <td style="text-align: right;">14,859</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 47, Valor de las raciones de Aguada.</td> <td style="text-align: right;">54,845</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 48, idem del armamento de las tripulaciones.</td> <td style="text-align: right;">323</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 49, idem de las municiones.</td> <td style="text-align: right;">6,550</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 50, Valor del vestuario y equipo.</td> <td style="text-align: right;">2,940</td> </tr> </table> | Ajustamiento Núm. 41, Vapor de guerra "Rimac" de 6 cañones | 43,306 | } 134,564 | | " Núm. 42, Bergantín de idem "Jenepl Gamarra" de 16 cañones | 24,974 | " Núm. 43, idem idem "Almirante Guisno" de 14 idem | 22,690 | " Núm. 44, Goleta de idem "Libertad" de 7 idem. | 11,354 | " Núm. 45, Paylebot de idem "Vigilante" de 1 cañon. | 8,438 | " Núm. 46, Transporte "Alyza" de | 14,859 | " Núm. 47, Valor de las raciones de Aguada. | 54,845 | " Núm. 48, idem del armamento de las tripulaciones. | 323 | " Núm. 49, idem de las municiones. | 6,550 | " Núm. 50, Valor del vestuario y equipo. | 2,940 | } 280,309 |
| Ajustamiento Núm. 41, Vapor de guerra "Rimac" de 6 cañones | 43,306 | } 134,564 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 42, Bergantín de idem "Jenepl Gamarra" de 16 cañones | 24,974 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 43, idem idem "Almirante Guisno" de 14 idem | 22,690 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 44, Goleta de idem "Libertad" de 7 idem. | 11,354 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 45, Paylebot de idem "Vigilante" de 1 cañon. | 8,438 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 46, Transporte "Alyza" de | 14,859 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 47, Valor de las raciones de Aguada. | 54,845 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 48, idem del armamento de las tripulaciones. | 323 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 49, idem de las municiones. | 6,550 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 50, Valor del vestuario y equipo. | 2,940 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>ARMAMENTO, RACIONES Y OTROS GASTOS NAVALES.</p> | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">" Núm. 51, Valor de los botiquines y hospitalidades</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">2,880</td> <td rowspan="3" style="width: 5%; vertical-align: middle;">} 65,738</td> <td rowspan="3" style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>" Núm. 52, idem de enganche de marneros.</td> <td style="text-align: right;">3,854</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 53, Valor de los repuestos navales y recorridos.</td> <td style="text-align: right;">17,178</td> </tr> </table> | " Núm. 51, Valor de los botiquines y hospitalidades | 2,880 | } 65,738 | | " Núm. 52, idem de enganche de marneros. | 3,854 | " Núm. 53, Valor de los repuestos navales y recorridos. | 17,178 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 51, Valor de los botiquines y hospitalidades | 2,880 | } 65,738 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 52, idem de enganche de marneros. | 3,854 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 53, Valor de los repuestos navales y recorridos. | 17,178 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>N.º 6. Departamento de Marina.</p> | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Ajustamiento Núm. 54, Comandancia Jeneral, Mayoría de órdenes y apostadero</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">43,043</td> <td rowspan="3" style="width: 5%; vertical-align: middle;">} 83,703</td> <td rowspan="3" style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>" Núm. 55, Capitanías de Puertos</td> <td style="text-align: right;">16,869</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 56, Empleados en otras colocaciones y desembarcados</td> <td style="text-align: right;">23,891</td> </tr> </table> | Ajustamiento Núm. 54, Comandancia Jeneral, Mayoría de órdenes y apostadero | 43,043 | } 83,703 | | " Núm. 55, Capitanías de Puertos | 16,869 | " Núm. 56, Empleados en otras colocaciones y desembarcados | 23,891 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ajustamiento Núm. 54, Comandancia Jeneral, Mayoría de órdenes y apostadero | 43,043 | } 83,703 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 55, Capitanías de Puertos | 16,869 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 56, Empleados en otras colocaciones y desembarcados | 23,891 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>N.º 7. Batallón Marina y otras dependencias.</p> | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Ajustamiento Núm. 57, Haberes del Batallón Marina.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">104,173</td> <td rowspan="3" style="width: 5%; vertical-align: middle;">} 136,605</td> <td rowspan="3" style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>" Núm. 58, Su armamento, vestuario y demas gastos.</td> <td style="text-align: right;">21,287</td> </tr> <tr> <td>" Núm. 59, Maestranza naval</td> <td style="text-align: right;">11,235</td> </tr> </table> | Ajustamiento Núm. 57, Haberes del Batallón Marina. | 104,173 | } 136,605 | | " Núm. 58, Su armamento, vestuario y demas gastos. | 21,287 | " Núm. 59, Maestranza naval | 11,235 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ajustamiento Núm. 57, Haberes del Batallón Marina. | 104,173 | } 136,605 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 58, Su armamento, vestuario y demas gastos. | 21,287 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| " Núm. 59, Maestranza naval | 11,235 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

RESUMEN.

| | | | | | | | | | | | |
|---|--|------------------------------|---------|---------------|--|---------------------------------|---------|---|---------|-----------------------|-----------|
| Ejército. | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Fuerza permanente.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">970,435</td> <td rowspan="4" style="width: 5%; vertical-align: middle;">} 2,303,500 3</td> <td rowspan="4" style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>Dependencias militares.</td> <td style="text-align: right;">708,988</td> </tr> <tr> <td>Empleados en la Guardia Nacional.</td> <td style="text-align: right;">241,595</td> </tr> <tr> <td>Pensionistas.</td> <td style="text-align: right;">381,631 3</td> </tr> </table> | Fuerza permanente. | 970,435 | } 2,303,500 3 | | Dependencias militares. | 708,988 | Empleados en la Guardia Nacional. | 241,595 | Pensionistas. | 381,631 3 |
| Fuerza permanente. | 970,435 | } 2,303,500 3 | | | | | | | | | |
| Dependencias militares. | 708,988 | | | | | | | | | | |
| Empleados en la Guardia Nacional. | 241,595 | | | | | | | | | | |
| Pensionistas. | 381,631 3 | | | | | | | | | | |
| Armada. | <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 80%;">Escuadra permanente.</td> <td style="width: 10%; text-align: right;">230,392</td> <td rowspan="3" style="width: 5%; vertical-align: middle;">} 440,700</td> <td rowspan="3" style="width: 5%;"></td> </tr> <tr> <td>Departamento de Marina.</td> <td style="text-align: right;">83,703</td> </tr> <tr> <td>Batallón Marina y otras dependencias.</td> <td style="text-align: right;">126,605</td> </tr> </table> | Escuadra permanente. | 230,392 | } 440,700 | | Departamento de Marina. | 83,703 | Batallón Marina y otras dependencias. | 126,605 | | |
| Escuadra permanente. | 230,392 | } 440,700 | | | | | | | | | |
| Departamento de Marina. | 83,703 | | | | | | | | | | |
| Batallón Marina y otras dependencias. | 126,605 | | | | | | | | | | |
| Importa el presupuesto militar \$ 2,744,200 3 | | | | | | | | | | | |

Lima Julio 9 de 1847.

JOSE RUFINO ECHENQUE.

Paixhans), sino también el aspecto doctrinario (nuevos reglamentos u ordenanzas), la preparación del elemento humano. De ahí las misiones al extranjero. Se compensaba y emulaba en esta forma la preparación de oficiales chilenos, incorporados para su entrenamiento en la Marina británica²⁸, y se procuraba el adecuado mantenimiento del material (la fundición de Bellavista).

Castilla intentó articular las labores de la Marina, tanto en el aspecto militar como en el de guardacostas, fase esta última de especial importancia no sólo para la prevención del contrabando sino para la protección de las guaneras. Decidió por ello mantener la base del Callao, un apostadero en Paita²⁷ y mejorar los puertos de Islay y Arica²⁸, en forma tal que pudiesen protegerse con más eficiencia nuestras extensas costas.

Pero había otro renglón de importancia, ya que desde la pérdida de Guayaquil no había sido resuelto: el aprovisionamiento de madera. El historiador francés Fernand Braudel dice: *"El bosque sirve indistintamente al hombre para calentarlo, construir su casa, sus muebles, su utillaje, sus vehículos y sus barcos"*²⁹. Soñar con la solución prevista años antes por José Braulio del Camporredondo en nuestra región amazónica no resultaba practicable³⁰. La respuesta se buscó en los bosques de Tumbes.

El 8 de setiembre se dirige el Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina, manifestándole que el Ejecutivo enviaría al Congreso un proyecto de ley sobre los bosques de Tumbes; y que por ello necesitaba "... *noticia de las maderas de construcción y demás que allí existan para obras navales, haciendo al efecto las averiguaciones necesarias*"³¹. El Ministro Mendiburu se interesó también en obtener razón de los elementos que podían importarse y las maderas que podían conseguirse en Tumbes³².

La Comandancia General de Marina ordenó al Capitán de Navío Juan Iladoy, comandante del Apostadero Naval de Paita, que asociado al Capitán de Corbeta graduado José Elcorrobarrutia, hiciese un minucioso reconocimiento de los bosques de la zona de Tumbes. Estos trabajos practicáronse al menos hasta 1848. Participó en ellos el Capitán de Navío José Boterín, que sucedió a Iladoy en el mando del Apostadero de Paita. Hízose un levantamiento topográfico, pues así lo manifestó el Comandante General de Marina, Capitán de Navío Francisco Forceledo, al Ministro de Guerra y Marina (oficio de 30 de noviembre de 1846)³³.

Particular interés ofrecía descubrir las maderas adecuadas en los bosques tumbesinos cercanos a Paita, cuya hermosa bahía se prestaba para las construcciones navales. Las mansas

aguas de Paita, su profundidad y el fondo de arena y fango recomendaban el lugar para ser usado como astillero. En otros pasajes de esta historia hemos referido cómo desde el primer gobierno del General Gamarra, en Paita se carenaron y recorrieron nuestros buques de guerra. Paita, punto de reunión de los buques balleneros que abundaban en el área, alojaba almacenes bien provistos de material naval y buen personal de maestranza. La sequedad de su clima dábase un ambiente muy sano, factor importante en el desarrollo de la industria naval.

La investigación produjo sus frutos, y en 1849, el Ministro de Guerra y Marina informa a las Cámaras, que había sido "... considerable ... la economía que obtiene el Erario con estas inmejorables maderas, que han servido para la reconstrucción del Guise, para obras importantes en el muelle del Callao y [que] continuará sirviendo para cuantas otras obras de arquitectura naval exija en lo sucesivo el Departamento de Marina"³⁴.

Los reconocimientos, levantamientos topográficos y tala de maderas en Tumbes, que abarcan la zona de Zarumilla, añaden una evidencia más a las muchas que ratifican desde antiguo los repetidos actos de soberanía del Perú en la región septentrional.

Castilla, como veremos más adelante, supo ejecutar el programa planteado en los comienzos de su gobierno. A ello concurren también dos factores de importancia: la estabilidad política que logró durante los seis años de su presidencia, y los ingresos económicos del guano.

La importancia que dio Castilla a nuestra Escuadra se ve reflejada con claridad meridiana en las cifras que se destinan para la Marina de Guerra en los distintos años de su período presidencial.

El Coronel Manuel de Mendiburu, en su *Memoria* de 1845 al Congreso, al plantear la demostración de los gastos correspondientes al Ejército y Marina para un año, de un gran total de 2,354.269 pesos, asigna a la Marina sólo 152.400 pesos, esto es, ligeramente más del 6% del presupuesto correspondiente a esos dos institutos³⁵.

Para el Presupuesto General de la República en el bienio 1850-1851, el Ministerio de Guerra y Marina tiene asignados anualmente 2,034.388 pesos y 2 reales, de los que tocan 358,337 pesos y 1 real a la Marina. Representa prácticamente el 15% de lo destinado a los dos departamentos de la Defensa Nacional en los últimos años de la presidencia de Castilla³⁶, cifras que por expresivas no necesitan ser comentadas.

NOTAS AL CAPITULO

1. Carta del General Ramón Castilla al General Pedro Cisneros, Prefecto de Arequipa, fechada en Callao, 17 de febrero de 1845, en: *Archivo Castilla. Epistolario.*— T. III, pp. 114-115.
2. Carta de Castilla a Cisneros, Lima, 4 de mayo de 1845, en: *Ibidem*, T. III, pp. 122-125, lo citado en la p. 124.
3. Carta de Castilla a Cisneros, Lima, 1º de agosto de 1845, en: *Ibidem*, T. III, pp. 132-133.
4. En el Archivo del Museo Naval encontramos documentación con referencias al bergantín de guerra *Almirante Guise*. Ese buque, ya al mando del Capitán de Fragata graduado Silva Rodríguez, estaba carenándose en la primera quincena de agosto de 1845.
5. Carta de Castilla a Cisneros, Lima, 24 de junio de 1846, en: *Archivo Castilla. Epistolario.*— T. III, pp. 159-161, lo citado en la p. 161.
6. [Manuel Atanasio FUENTES], ... *Biografía del Excmo. e Ilustrísimo Señor Don Ramón Castilla, Libertador del Perú, escrita por el más fiel de sus adoradores.*— Valparaíso, Imprenta y Librería del Mercurio, 1856, p. 39.
7. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú.*— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 138.
8. Carta del General Ramón Castilla al General Pedro Cisneros, Prefecto de Arequipa, fechada en Lima, 12 de abril de 1847, en: *Archivo Castilla. Epistolario.*— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, s/a., T. III, pp. 184-185.
9. En esas dos comisiones se incluyen los guardiamarinas Manuel Palacios, Juan P. Saavedra, Benjamín Mariátegui, Francisco Sanz Tejada y Emilio Mariátegui, como puede comprobarse en Eduardo CARRASCO, *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1847.*— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1846.
10. La comisión del Capitán de Fragata Ignacio Mariátegui se embarcó en la barca inglesa *Richmond*, que dio la vela en el Callao con destino a Liverpool, el 1º de abril de 1846. Junto con él viajaban el Capitán de Corbeta José Rosendo Carreño, los Guardiamarinas Emilio y Benjamín Mariátegui y los marineros José Velarde, Manuel Velásquez y Paulino Cortés. Véase "Puerto del Callao", en: *El Comercio.*— Lima, 1º de abril de 1846, N° 2040, p. 2, col. 1ª. De creer a Rosendo MELO, a esta comisión se agregó el Guardiamarina Manuel Palacios. *Historia de la Marina del Perú.*— Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907.— T. I, pp. 207-208.
También encontramos referencias a esta comisión en Salvador MARIA-TEGUI Y CISNEROS, *Biografía del Almirante Ignacio Mariátegui. Prócer Marino del Perú* (sin pie de imprenta ni año de edición), pp. 29-30.
11. "Puerto del Callao".— *Salidas.*— ... Abril 13. Vapor inglés Chile, con destino a Paita y Panamá... Para Panamá... Pertenecientes a la Escuadra Peruana: Capitán de Fragata don Domingo Valle Riestra, Primer Teniente don Pedro José Carreño, Guardia Marinas [Juan P.] Saavedra y [Francisco] Sanz [Tejada], todos para EE.UU.". *El Comercio*, Lima, 14 de abril de 1846, N° 2048, p. 2, col. 1ª.
Posteriormente salieron otros oficiales para reunirse con esta comisión.

- De ellos hemos precisado al Teniente 2º Ramón Valle Riestra que salió del Callao en el vapor inglés *Chile*, el 13 de mayo de 1843. ("*Puerto del Callao*", en: *El Comercio*, Lima, 14 de mayo de 1846, N° 2074, p. 2, col. 1ª); y al Teniente 1º José [Ortiz de] Zevallos, que se embarcó en el vapor de P.S.N.C. *Ecuador* para Panamá, en el Callao el 11 de setiembre de 1846 ("*Puerto del Callao*", en: *El Comercio*, Lima, 12 de setiembre de 1846, N° 2170, p. 2, col. 1ª).
12. En el "*Estado General en que entra al puerto del Callao procedente de Talcahuano y Arica el Vapor de Guerra Rimac del porte de 6 cañones y 200 caballos de fuerza al mando del Capitán de Fragata D. Domingo Valle Riestra*", al ancla en el Callao, el 27 de julio de 1848, figuran como Oficiales de Guerra: el Teniente 1º P.J. Carreño, el Teniente 2º Ramón Valle Riestra, Capitán de Ejército Miguel Valle Riestra, Teniente de Ejército Juan Barreto y Maquinista Mr. Thomas Falls. Documento sin clasificar existente en Archivo del Museo Naval.
 13. *Ibidem*.
 14. ECHENIQUE, José Rufino... *Memoria que dirige al Congreso del Perú en 1847 el Ministro de Guerra y Marina*.— Lima, Imprenta de José Masías, 1847, pp. 44-45.
 15. CASTILLA, Ramón... *Mensaje del Presidente de la República en la apertura del Congreso Ordinario de 1845*.— Lima, Imprenta del Estado, 1845, p. 6.
 16. MENDIBURU, Manuel de... *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1845 el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Coronel Manuel [de] Mendiburu*.— Lima, Imprenta del Comercio, 1845, p. 15.
 17. *Ibidem*, pp. 14-15.
 18. *Ibidem*, p. 14.
 19. El General francés Henri Joseph Paixhans (1783-1854), después de haber seguido estudios en la famosa Escuela Politécnica, ingresó en el cuerpo de artillería. Participó en las guerras napoleónicas. "Introdujo en la artillería varias reformas que le dieron justa fama, y se le debe la invención del cañón-obús que lleva su nombre" (*Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana*.— Barcelona, Hijos de J. Espasa, sin año, XL, 1559, artículo "Paixhans (Enrique José)"). Además de sus obras sobre artillería, publicó en 1822 su *Nouvelle force maritime*, verdadera revolución en los conocimientos navales de la época. Influyó poderosamente en la concepción naval de las grandes marinas del mundo. Su decisivo ascendiente en el desarrollo naval puede verse en Frederick Leslie ROBERTSON, *The Evolution of Naval Armament*.— Londres, Harold T. Storey, 1968, para la artillería las pp. 166-180, y para la propulsión a vapor las pp. 227-234.
En 1851 Chile encargó la compra de los cañones Paixhans a Francia, adquiriendo 18 de a 32 libras para la corbeta de guerra *Constitución*, construida en el astillero que tenía en Valparaíso el francés Duprat. (Carlos LOPEZ URRUTIA, *Historia de la Marina de Chile*.— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1969, pp. 192-193).
 20. Mendiburu llama a los cañones Paixhans "*cañones-bomberos*", porque estas piezas de artillería disparaban bombas o granadas de terrible eficacia, particularmente contra los buques de madera. Los cañones y carronadas sólo disparaban balas sólidas o metralla.
 21. MENDIBURU, Manuel de... *Memoria del Ministro de Guerra y Marina*, ya citada, p. 11.
 22. *Ibidem*.
 23. *Ibidem*; estos proyectiles debían ser usados por los cañones Paixhans.
 24. *Ibidem*, pp. 13-15.
 25. *Ibidem*, p. 13.

26. Razón tenía el Gobierno peruano de preocuparse en la buena preparación de sus marinos. Chile la había empezado a hacer desde 1840, cuando varios oficiales chilenos se embarcaron en buques de la Real Armada Británica con el mismo propósito. Tal el caso de quien después fue el Almirante Patricio Lynch. Se embarcó en 1840 en la fragata de guerra de S.M.B. *Calliope*, prestando distinguidos servicios por largos años. Virgilio FIGUEROA, *Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile*.— Santiago de Chile, Establecimientos Gráficos Balcells & Co. 1931.— Ts. IV y V, p. 131, y Luis BARROS BORGONO, *El Vice-Almirante Don Patricio Lynch, 1824-1886*.— Santiago de Chile, Imprenta de la Unión, 1886, pp. 19-24.
- El historiador naval chileno Almirante URIBE ORREGO, transcribe una parte de la Memoria del Ministro de Marina de Chile, José Santiago Aldunate, al Congreso, que dice: *"La educación de nuestros jóvenes marinos era un asunto de vital importancia y como carecemos de los medios necesarios para conseguir tan interesante objeto, se solicitó del Contra Almirante de S M B en el Pacífico, que admitiese a bordo de los buques de su mando, algunos oficiales de la Marina Nacional [chilena] y tengo la satisfacción de anunciar que en el día navegan en dichos buques cinco jóvenes [los tenientes de Marina Benjamín Muñoz, Patricio Lynch, Roberto Gatica y Tomás Barragán,] (Los orígenes de Nuestra Marina Militar. Parte Tercera, 1823-1836-1840-1850.— Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1894, p. 243). No podemos precisar la fecha de la Memoria del Ministro Aldunate, ya que en Ramón BRICEÑO, *Estadística Bibliográfica de la Literatura Chilena*.— Santiago de Chile, Imprenta Chilena, 1862.— T. I, pp. 202-203, aparecen publicaciones de dicho Ministro de Marina en los años 1842, 1843, 1844, 1845 y 1846, y el Almirante URIBE ORREGO se contenta con decir: *"El Ministro de Marina de la época..."*. (Ob. cit., p. 241).*
27. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, 1969.— T. III, p. 142.
28. "... mandó a Arica a refaccionar el muelle y la aduana... de este metal haremos [las cañerías], la del Callao, la de Islay, Arica y Paita...". Carta del Presidente Castilla al General Pedro Cisneros, fechada en Lima, 24 de junio de 1846, en: *Archivo Castilla. Epistolario*.— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, s/a... — T. III, p. 160.
29. BRAUDEL, Fernand... *Civilización material y capitalismo*.— Barcelona, Editorial Labor S.A., 1974, p. 283.
30. En *El Conciliador* del sábado 15 de setiembre de 1832, T. III, N° 73, pp. 1-4, aparece una interesantísima *"Descripción de las provincias de Maynas, Patatz y Chachapoyas..."*, en la que sus autores José Modesto de la VEGA y José Braulio del CAMPO-REDONDO muestran la necesidad del establecimiento de una prefectura en la comprensión del obispado de Maynas, de la formación de un astillero, el libre comercio por el Huallaga y el Ucayali y un puerto principal en el pueblo de San Antonio de la Laguna. Sobre el astillero leemos las siguientes consideraciones:
"Es difícil tener marina no teniendo astillero... La marina mercante es uno de los brazos de la nación. La de guerra es el verdadero muro de un territorio abierto a invasiones extranjeras por todas las partes de sus dilatadas costas. Podemos formar el astillero en la confluencia del Ucayali con el Marañón, al que puede irse en 14 días desde Moyobamba; 28 leguas por tierra hasta Balsa-puerto, y las demás por el río Huallaga y Marañón ya unidos. Un crecido número de indígenas, hoy desocupados, pueden convertirse en diestros marineros. Las mejores maderas, la chambira para jarcias, los algodones para velas, el fierro que allí no es escaso, y los inagotables combustibles, es cuanto se necesita pa-

NOTAS AL CAPITULO

ra la navegación por buques de vapor, que deberá ser la preferida (...). Si el astillero debe establecerse en el punto de confluencia del Ucayali con el Marañón, el puerto debe formarse en el pueblo de San Antonio de la Laguna, que se halla inmediato a la confluencia del Marañón con el Huallaga; porque tanto los que vengan del Brasil, como del Ecuador a comerciar con el Perú, deben hacerlo entrando por este último río [(sic)] De este modo se evitarán los contrabandos, creándose una aduanilla en ese lugar”.

31. Oficio del Ministro de Guerra y Marina, General Manuel de Mendiburu, al Comandante General de Marina, Lima, 8 de setiembre de 1845, existente en el Archivo del Museo Naval y aún sin clasificar.
32. *Ibidem*.
33. Esta documentación existe en el Archivo del Museo Naval y está en proceso de clasificación.
34. RAYGADA, José María... *Memoria presentada a las Cámaras reunidas en Sesiones Ordinarias en 1849 por el Ministro de Guerra y Marina*.— Lima, Imprenta de J.M. Masias, 1849, p. 38.
35. MENDIBURU, Manuel de... *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1845 el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina*.— “Documento Núm. 60”.
36. *Presupuesto Jeneral para el actual bienio económico, que empezará a regir desde el día 1º de Enero del presente año de 1850, y concluirá el 31 de Diciembre de 1851*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1850, p. 78.

Capítulo XXXIII

DIFICULTADES CON BOLIVIA

El Presidente de Bolivia, General Ballivián, vencedor de Ingavi y fallido invasor del Perú, intentó aprovechar la anarquía que desgarraba a la nación, puesta la mira en el litoral peruano, particularmente en el puerto de Arica.

Habiendo vencido las dificultades internas de Bolivia, fue elegido Presidente Constitucional por el voto mayoritario, y asumió la Presidencia el 15 de agosto de 1844.

Fuente constante de preocupaciones para Ballivián era el Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz. Desde el Ecuador no dejaba éste de conspirar e inquietar a los gobiernos del Perú y Bolivia, donde contaba con numerosos partidarios. Santa Cruz intentó ingresar en Bolivia, pero fue capturado el 2 de noviembre de 1843 en territorio peruano; pasó como prisionero a Chile, y en abril de 1846 se embarcó para Europa.

Asegurado el frente interno, el Presidente Ballivián comenzó a intrigar en el Perú. Destacó como agente en Lima a un ilustre argentino, Domingo de Oro, quien permaneció en esta capital desde comienzos de 1845 hasta principios de 1846¹.

Ballivián deseaba formar un estado libre del extenso territorio del departamento de Moquegua, que comprendía el actual departamento de ese nombre, por el Norte, hasta el río Loa, extremo Sur de la provincia de Tarapacá. En el plan desmembratorio intervino el alocado General huantino José Félix Iguain².

Detenido Iguain el 19 de febrero de 1846, encontráronsele cartas de Ballivián, en las que aparecía éste interviniendo en política peruana³.

El Presidente Castilla tenía motivos personales de inquina hacia Ballivián a raíz de la batalla de Ingavi, donde fue indignamente tratado. *"Fue, pues, Idice el historiador boliviano Apontel ese el motivo poderoso e inolvidable que engendró desde aquel día el profundo odio que existió entre ambos"*⁴. Como es natural, trató de fugarse y levantar el espíritu de los prisioneros peruanos, atrayéndose las iras de Ballivián. Este fomentó, lo que es poco honroso para él, los malos tratos al inermes prisionero hasta el extremo del vejamen físico⁵.

Basadre relata que Ballivián, ya en 1842, amparado en el tratado de paz y amistad suscrito el 7 de junio entre el Perú y Bolivia, aumentó considerablemente los impuestos de internación a los productos peruanos especialmente a los licores, que llegaron *"al 25% o más"*⁶. Fundábase en la libertad fiscal de ambos estados reconocida en dicho tratado⁷. Las alzas perjudicaban seriamente a los departamentos sureños, en especial al de Moquegua, tradicional exportador a Bolivia de aguardientes y mistelas⁸. El 28 de octubre de 1844, por decreto, Ballivián volvió a acrecentar —esta vez hasta el 40%— los derechos de introducción de los artículos peruanos⁹.

En tardía represalia el Gobierno del Perú estableció nuevos impuestos para las mercaderías destinadas a Bolivia y aumentó los existentes en otros casos, por decreto de 9 de noviembre de 1846¹⁰. *"Identificó el comercio que por Arica unía a Bolivia y a los demás pueblos del mundo, con el tráfico que efectuaba esa república con el Perú; y, englobándolos como una sola y la misma cosa, aplicó a ambos idénticas disposiciones. Un artículo en el mismo decreto expresó que serían rebajados los derechos a los productos bolivianos y extranjeros en la misma proporción que el Gobierno de Bolivia rebajase a los productos peruanos y extranjeros los impuestos que los gravaban"*¹¹.

Por su Plenipotenciario Tomás Frías, Bolivia propuso al Perú una pintoresca solución. Durante un año funcionaría la aduana de Arica como común para ambos países. *"Pero al fin del año por el que se estipula la aduana común, [—agregaba Frías—] el puerto de Arica, con sus dependencias territoriales, pasará al dominio de la República de Bolivia, mediante las justas compensaciones que se estipularán en un tratado separado entre las dos Repúblicas..."*¹².

Por su parte, Castilla no dejaba de intrigar en Bolivia. Envió al Plenipotenciario Pedro Astete, quien no sólo trataría de solucionar las cuestiones comerciales y diplomáticas pendientes, sino que llevó el *"... propósito preconcebido de fomentar el espíritu de revuelta, ya latente en el país [de Ballivián]"*¹³. Por otros conductos Castilla también atizaba el fuego de la discordia civil en el Alto Perú. Al Prefecto de Arequipa, General

Cisneros, le escribe el 12 de marzo de 1847: "... con esta fecha libro contra los cuatro departamentos del Sur 12,000 pesos en favor de Dn. Ildefonso Villamil, con el objeto de emplearlos en el interior de Bolivia con suceso..."¹⁴.

Descubiertas por Ballivián las maquinaciones, no le quedó al representante diplomático peruano Astete otro recurso que retirarse de Bolivia¹⁵.

El historiador boliviano Luis M. Guzmán reconoce que "*Después de semejantes manejos, no era posible que existiese cordialidad en nuestras relaciones con el Perú, y era llegado el momento de declarar que había caducado con él toda comunicación. Así lo hizo el gobierno de Bolivia, prohibiendo no sólo el tráfico, sino toda comunicación personal y epistolar con el Perú (Decreto de 26 de abril de 1847)*"¹⁶. Tiene razón Guzmán, pero sería justo recordar que Ballivián había usado también toda clase de tretas y maniobras para causar disturbios internos en el Perú. Castilla le pagaba con la misma moneda.

Otro distinguido historiador boliviano, José Rosendo Gutiérrez, recoge con objetividad un documento de época en el que, con sencillo cinismo, se lee: "*El General Castilla con más astucia y dinero para sobornar, combatió al General Ballivián, ... Este se empeñó en desmembrar la parte Sud del Perú y aquél la parte Norte de Bolivia...*"¹⁷.

La guerra parecía llegar inexorablemente; los ejércitos de ambos países movilizábanse hacia la frontera común¹⁸. Castilla fue autorizado para la guerra¹⁹ y Ballivián también²⁰.

Una circunstancia de orden ajeno a la política debilitó a Ballivián internamente y pocos meses después lo hizo caer. El historiador boliviano Manuel Carrasco dice: "*Ballivián era en ese tiempo el personaje tal vez más halagado en la sociedad paceña. En La Paz no fueron un misterio sus amores con Juana Manuela [Gorriti de Belzú]. El hecho es que la esposa de Ballivián, doña Mercedes Coll, sorprendió e hizo llegar a manos de Belzú dos cartas comprometedoras de Juana Manuela. El matrimonio de Belzú quedó roto... Ese acontecimiento pertenece a la historia de Bolivia, porque no solamente marcó el odio inextinguible de dos hombres que influyeron en los destinos del país, sino que fue el principio de una lucha sin cuartel entre dos tendencias, dos estilos, dos modos de vivir, pugna enconada y brutal que dividió a Bolivia en dos mitades separadas por un abismo infranqueable de rencores y desdichas*"²¹.

El 5 de junio de 1847 el Coronel Isidoro Belzú se sublevó contra Ballivián y por poco lo derroca; los hechos que rodearon a esta intentona demostraron que Ballivián había perdido, al menos parcialmente, su ascendiente sobre el ejército boliviano.

no²². Viose forzado a negociar por la vía diplomática un arreglo con el Perú. Para facilitar los arreglos, llegó "... a Lima [—dice Jorge Basadre—] *Matias Carrasco como enviado de Ballivián ante Castilla en julio de 1847* [y sel abrió, ... una perspectiva de paz. Carrasco había quitado los grillos de Castilla cuando estuvo preso en Bolivia]²³.

Desde que asumió la presidencia de la República, Castilla se preocupó por adquirir buques para nuestra Armada. Casi inexistente, sólo contaba la Escuadra con la goleta *Libertad* y el pailebot *Vigilante*. Más que de guerra, podían ser calificados, aun dentro de las marinas sudamericanas, como guardacostas. A comienzos de su Gobierno, Castilla compró el bergantín que bautizó con el nombre de *Almirante Guise*, justo homenaje a uno de los fundadores de nuestra Escuadra, muerto heroicamente en servicio del Perú. El *Guise* fue inicialmente armado con diez cañones de a 12 libras²⁴. A mediados de 1846 se adquiriere otro bergantín, el *General Gamarra*; construido en Trieste en 1843, de 102 pies de eslora y 415 toneladas de porte; se le armó con catorce carronadas de a 36 libras y dos cañones largos de a 12²⁵. En otro lugar nos ocupamos de las comisiones de marinos que viajaron a Gran Bretaña y Estados Unidos para comprar buques de guerra con propulsión a vapor y dotados de nueva artillería. Las actividades a que forzó el estado conflictivo con Bolivia, tuvieron que desarrollarse únicamente con los barcos de guerra nombrados y la fragata de transporte *Alayza*.

Desde 1845 esos pocos buques despliegan un intenso movimiento de transportes de tropas, armamentos, municiones, caballada y elementos de guerra en general.

Castilla pensó con seriedad adquirir el vapor *Perú* de la Pacific Steam Navigation Co. en el mes de marzo de 1847²⁶. Como hemos visto, se trató de comprar otros buques en los Estados Unidos, según consta en la correspondencia de nuestra Legación en Washington con el Ministerio de Relaciones Exteriores²⁷. Idénticos esfuerzos se hicieron a través de la representación diplomática en Londres. La correspondencia de nuestro Ministro Plenipotenciario don Juan Manuel Iturregui con el Ministerio evidencia el interés del Presidente por incrementar nuestra Armada, al extremo de ser repetidas las visitas de Castilla a los buques de guerra británicos y yanquis que llegaban al Callao; y así el Ministro de Guerra y Marina, General José Rufino Echenique, indica al de Relaciones Exteriores, doctor José Gregorio Paz Soldán, el 11 de enero de 1847, que como resultado de sus inspecciones, en las que debió acompañarlo el Comandante General de Marina, Forcelledo, después de ver la fragata de guerra *Constance* y el vapor de guerra *Sampson*, Castilla se ha-

bía convencido "... de que dos embarcaciones como éstas necesita la República"²⁸. Rectifica así la orden dada días antes a Iturregui para la compra de una corbeta de vela "... semejante en todo a la Calipso de S.M.B."²⁹ y precisa la orden indeterminada que pedía comprar un vapor "... que no baje de mil toneladas ni exceda las mil doscientas"³⁰. Es indudable el afán de Castilla por comprar lo más conveniente para nuestra Marina de Guerra.

En marzo de 1847 el Presidente había dispuesto que zarparan del Callao a la costa Sur los buques de guerra disponibles³¹.

A comienzos de abril hallamos al *Guise* y la *Libertad* en Arica³²; se aprestaba con actividad el bergantín *Gamarra*, nuestro buque más importante³³, y el vapor *Perú* manteníase en reserva en el Callao por lo que pudiese ocurrir³⁴. En vista de la grave situación con Bolivia, el Presidente dispuso que el Capitán de Navío Francisco Forcelledo, Comandante General de Marina, asumiese el comando general de la Escuadra; se embarcó este jefe naval en el *Gamarra*, dejando el Callao a las 7.30 p.m. del 27 de abril de 1847³⁵. Interinamente asume la Comandancia General de Marina el Gran Mariscal Antonio Gutiérrez de la Fuente³⁶.

El *Gamarra* convoyaba en esa navegación a la fragata de transporte *Alayza*. Ambos buques conducían fusiles, municiones y otros elementos de guerra a Islay. Llevaban municiones de guerra y víveres para cuatro meses, esto es, salían preparados para campaña³⁷.

En la correspondencia existente en el Archivo del Museo Naval consta que los bergantines *Gamarra* y *Guise* estaban en Arica el 1º de junio de 1847 bajo el mando del Comandante General de Marina y de la Escuadra, Capitán de Navío Francisco Forcelledo³⁸.

Al mejorar nuestras relaciones con Bolivia, el Gobierno ordenó a Forcelledo que volviese al Callao a reencargarse de su puesto. Salió éste de Arica a bordo de la *Libertad* el 18 de julio de 1847³⁹. Quedaban en Arica los bergantines de guerra *General Gamarra* y *Almirante Guise*; formóse la Estación Naval de Arica bajo el mando del Capitán de Corbeta José M. Silva Rodríguez. Forcelledo le dejó a Silva Rodríguez minuciosas instrucciones contenidas en 22 artículos: los buques no debían moverse de Arica y debía continuarse el entrenamiento de la tripulación, y la infantería de Marina haría sus ejercicios en tierra, precaviendo operaciones anfibia; debía vigilar el movimiento de buques y se le daban órdenes para el caso de ruptura con Bolivia⁴⁰.

En esta oportunidad la Marina cumplió con su deber en actitud de vigilancia permanente, necesaria para evitar sorpre-

sas. En el oficio que Silva Rodriguez pasó al Comandante General de Marina (Arica, 3 de setiembre de 1847) se lee: *"Habiendo consumido cada buque 50 tiros de cañón en el ejercicio al blanco con bala, y también tener gastada una porción considerable de cuerda mecha, puesto que por la vigilancia y cuidado que hacen muchos días tenemos, como por estar listo a cualquier ataque sorprendente, conservamos la artillería cargada y mantenemos una mecha encendida durante la noche, dando éste lugar a menoscabar enormemente este artículo. Por consiguiente para reparar este consumo tan justo en la actualidad, como necesario, le adjunto a V.S. un pequeño pedido para ambos bergantines, el que me es sumamente urgente su concesión, así como su remisión por el vapor"*⁴¹.

Al firmarse el Tratado de Paz y Comercio en Arequipa el 3 de noviembre de 1847, se puso fin al diferendo entre Bolivia y el Perú. Entró nuestra Escuadra en condiciones propias del estado de paz.

NOTAS AL CAPITULO

1. ORO, Domingo de... *Papeles de Don Domingo de Oro*.— Buenos Aires Museo Mitre, 1911.— T. II, pp. 7-73.
2. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, pp. 85-86.
3. *Ibidem*, p. 86.
4. APONTE, José M. ... *La Batalla de Ingavi. Recuerdos históricos*.— La Paz, Escuela Tipográfica Salesiana, 1911, p. 169.
5. DENEGRI LUNA, Félix... *En torno a Ramón Castilla*.— Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, S.A., 1969, pp. 190-202. Véase también GUZMAN, Luis M., *Historia de Bolivia*.— Cochabamba, Imprenta del Siglo, 1883, p. 140.
6. BASADRE, Jorge... *Ob.*, *cit.*, T. III, p. 124.
7. ROJAS, Casto... *Historia Financiera de Bolivia*.— La Paz, Talleres Gráficos "Marinoni", 1916, p. 156.
8. DAVILA, Tomás... *Medios que se proponen al actual Congreso Constitucional del Perú, y al Gobierno Supremo, para salvar de su total destrucción la casi arruinada Agricultura de la importante Provincia de Moquegua, precediendo una sucinta descripción de ella, y la más veraz historia de sus padecimientos en la guerra de la Independencia, y en las civiles como sus mejores títulos para ser atendida y recompensada*.— Arequipa, Imprenta de Francisco Ibáñez y Herm., 1853.
9. BASADRE, Jorge... *Ob.*, *cit.*, T. III, p. 124.
10. *Ibidem*.
11. *Ibidem*.
12. ARGUEDAS, Alcides... *Historia de Bolivia. Los Caudillos Letrados. La Confederación Perú-Boliviana. Ingavi o la Consolidación de la Nacionalidad*.— Barcelona, Sobs. de López Robert y Cº, 1923, p. 344.
13. *Ibidem*, p. 345.
14. Carta del Presidente Castilla al Prefecto de Arequipa, General Pedro Cisneros, fechada en Lima, 12 de marzo de 1842, en: *Archivo Castilla*.— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, s/a. — T. III, p. 176.
15. GUZMAN, Luis M. ... *Op. cit.*, pp. 141-142.
16. *Ibidem*, p. 142.
17. GUTIERREZ, José Rosendo... *Rasgos Biográficos del General Don José Ballivián*.— La Paz, Editorial "Artística", 1948, p. 120.
18. GUZMAN, Luis M. ... *Op. cit.*, p. 142; y, Jorge BASADRE, *ob. cit.*, T. III, p. 123.
19. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, T. III, p. 123.
20. GUZMAN, Luis M. ... *Op. cit.*, pp. 143-144.
21. CARRASCO, Manuel... *José Ballivián, 1805-1852. Estampas Históricas*.— Buenos Aires, Hachette, 1960, pp. 166-167.
22. GUZMAN, Luis M. ... *Op. cit.*, pp. 142-144.
23. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, T. III, p. 125.
24. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1846*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1846, p. 227.
25. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1847*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1846, p. 342.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

26. Carta del Presidente Castilla al Prefecto de Arequipa, General Pedro Cisneros, fechada en Lima, 12 de marzo de 1847, en: *Archivo Castilla*.— T. III, pp. 176-177.
27. Véase carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
28. Oficio del Ministro de Guerra y Marina, General José Rufino Echenique, al Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. José Gregorio Paz Soldán, datado en Lima, 11 de enero de 1847, en la carpeta "5-17-A. Oficios del Ministro a la Legación en la Gran Bretaña. Enero-Diciembre. 1847" del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores; y WISE, Lieutenant Henry A. ... *Los Gringos: Or an Inside the View of Mexico and California, with Wanderings in Perú, Chili, an Polynesia*.— Londres, Richard Bentley, 1849.
29. Oficio del Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. José Gregorio Paz Soldán, al Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, D. Juan Manuel Iturregui, fechado en Lima, 8 de enero de 1847, en la carpeta "5-17-A. Oficios del Ministro a la Legación en la Gran Bretaña. Enero-Diciembre. 1847" del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
30. *Ibidem*.
31. Carta del Presidente Castilla al Prefecto de Arequipa, General Cisneros, fechada en Lima, 12 de marzo de 1847, en: *Archivo Castilla*.— T. III, pp. 176-177.
32. Carta del Presidente Castilla al Prefecto Cisneros, de Lima, 12 de abril de 1847, en: *Archivo Castilla*.— T. III, pp. 184-185.
33. *Ibidem*.
34. *Ibidem*.
35. Oficio del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina, del 27 de abril de 1847, existente sin clasificar en el Archivo del Museo Naval.
36. *Ibidem*.
37. Carta del Presidente Castilla al Prefecto Cisneros, de Lima, 28 de abril de 1847, en: *Archivo Castilla*.— T. III, pp. 187-189.
38. Oficio del Comandante General de Marina y de la Escuadra, Capitán de Navío Forcelledo, al Ministro de Guerra y Marina, fechado en la goleta de guerra *Libertad*, al ancla en Arica, 18 de julio de 1847, documento sin clasificar del Archivo del Museo Naval.
39. Oficio del Comandante General de Marina y de la Escuadra, Capitán de Navío Francisco Forcelledo, al comandante del bergantín de guerra *General Gamarra*, Capitán de corbeta José M Silva Rodríguez, fechado a bordo de la goleta de guerra *Libertad*, al ancla en Arica, 18 de julio de 1847, documento existente sin clasificar en el Archivo del Museo Naval.
40. *Ibidem*.
41. Oficio del comandante del bergantín de guerra *General Gamarra* y de la Estación Naval, Capitán de Corbeta Silva Rodríguez, al Comandante General de Marina, Capitán de Navío Francisco Forcelledo, fechado a bordo del *Gamarra*, al ancla en Arica, 3 de setiembre de 1847, documento existente sin clasificar en el Archivo del Museo Naval.

Capítulo XXXIV

EL PRIMER BUQUE DE GUERRA A VAPOR DEL PERU

LA RAPIDA EVOLUCION EN BUQUES Y ARMAMENTO EN EL SIGLO XIX

Desde antes de asumir la Presidencia de la República, el General Castilla tenía determinado adquirir buques de guerra propulsados a vapor¹. Resoluciones de este tipo no eran obvias ni para los almirantazgos de las grandes marinas del mundo, como la británica, americana y francesa².

En 1822 un militar francés, "... el General Paixhans publicó su *Nouvelle Force Maritime et Artillerie*, libro en el que abogaba por un sistema de artillería naval basado en la unificación del calibre y en el uso de cañones lanzadores de granadas [en reemplazo de los proyectiles sólidos]. El admitía que ninguna idea suya era nueva o revolucionaria, pero exponía sus argumentos más elocuentemente de lo que habían sido previamente. Su propuesta era una flota de barcos de vapor armados con cañones lanzadores de granadas basados sobre el calibre existente del cañón de 36 libras. Tomó algún tiempo, para que el mando oficial aceptase sus ideas in toto... un comité nombrado para examinar las propuestas de Paixhans tomó tiempo en hacer innumerables pruebas antes de dar su aprobación final en 1837... Esa decisión no podía ser ignorada y la Armada Británica rápidamente tuvo que ocuparse del asunto y empezó a reducir el número de calibres de su artillería y a desarrollar las granadas para ella. Otras naciones siguieron su ejemplo, y para el tiempo de la guerra de Crimea [(1854-1855)]

*el cañón de granadas estaba aceptado por todas las marinas de guerra*³.

*En Estados Unidos de America, también, las objeciones contra los buques de guerra a vapor fueron tan criticas como en Gran Bretaña. Uno de los Secretarios de Marina norteamericanos declaró que nunca consentiría ver los hermosos veleros de guerra desplazados por los deformes y humeantes vapores*⁴.

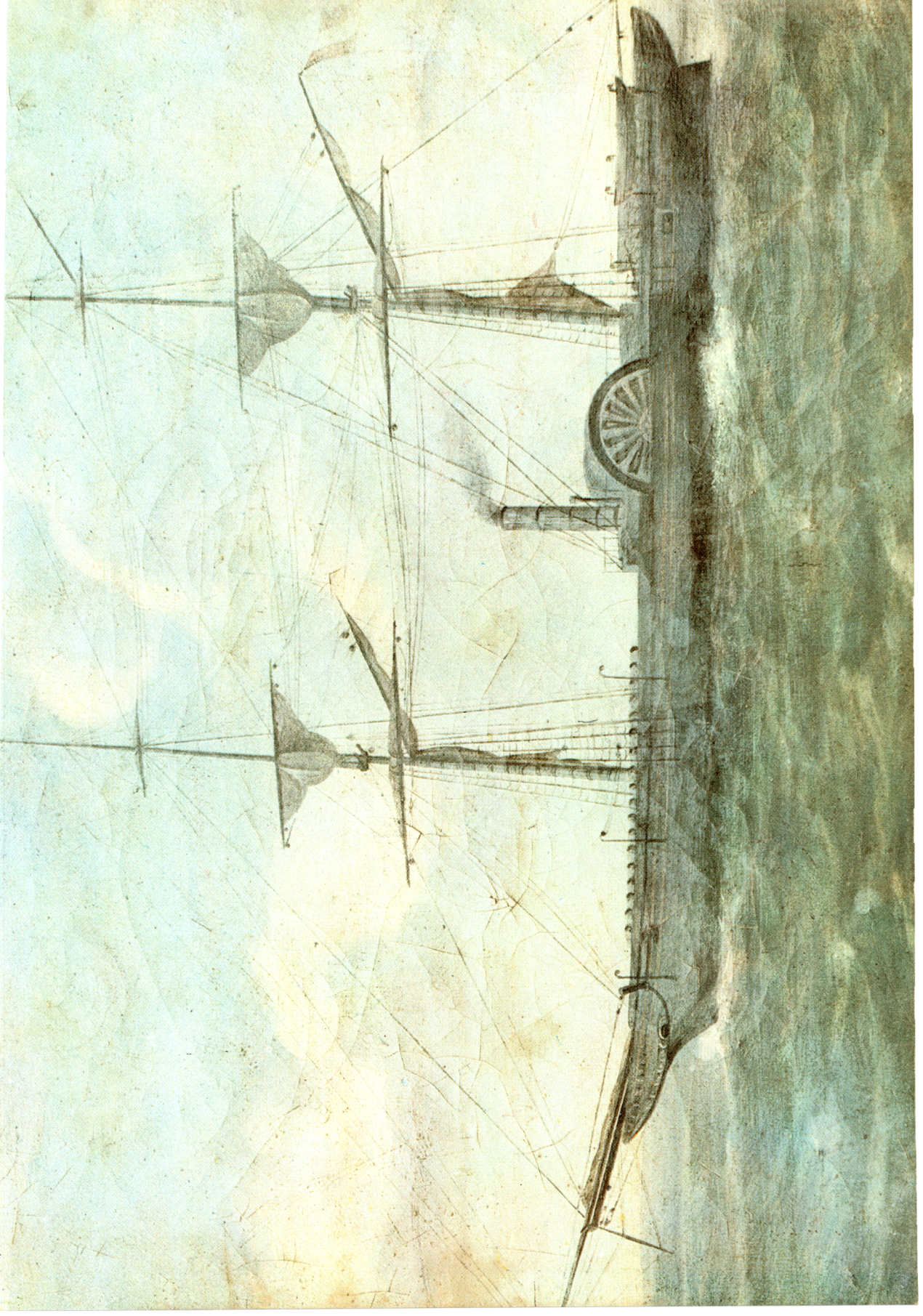
Como se ha reiterado, los buques de vela, lejos de quedar estacionarios, habían evolucionado en forma admirable, no sólo en el diseño de cascos sino en los tipos de velamen. Fueron los norteamericanos, desde los días de su guerra de Independencia, los primeros en construir barcos cuyo objeto principal *"... fue la velocidad en lugar de su capacidad de carga, obteniendo bergantines y goletas largos, bajos y con puentes que podían ser barridos por las olas, los que por razón de sus extraordinarias potencias veleras fueron celebrados en el mundo con el nombre de los 'Baltimore Clippers'... Eran maravillosamente rápidos con vientos suaves y para revolversse en vientos difíciles*⁵.

Dos tipos de clippers son de especial interés, los "Opium Clippers" y los "China Clippers". Los del tráfico del opio fueron los primeros en aparecer (1830). Hechos para introducir opio en China (turbio negocio de grandes utilidades), eran rápidos y marineros, pues no sólo se enfrentaban a los juncos de guerra del Imperio Chino, sino estaban listos para combatir a los piratas que asolaban esos mares. Barcos que por estar muy lejos de sus bases dependían de sus propias tripulaciones para repararse, etc. y requerían de expertos marinos, que debían ser, también, buenos como soldados y para las reparaciones navales. Estos buques siguieron compitiendo con los vapores hasta 1850 y del famoso *Cutty Sark* se dice que hizo 21 nudos en una ocasión⁶.

Con justicia pudo decir el estudioso británico Underhill: *"Los veleros han sido descritos muchas veces como las más bellas de las creaciones del hombre"*, y añade *"... que los veleros también, entre otros títulos, pueden reclamar el ser un excelente ejemplo de alta técnica"*⁷.

Si es cierto que los vapores contaban muchas ventajas a su favor, los veleros podían reclamar otras tantas. No necesitaban reaprovisionarse de combustible; con buenos vientos eran más rápidos que los vapores; la reparación de sus velas era infinitamente más fácil que los arreglos de las primitivas máquinas de vapor; los aparejos permitían aprovechar los vientos de ángulo antes insospechados; comparados con los buques de ruedas, los veleros eran más marineros, etc. El historiador

Vapor de guerra *Rimac*.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: *Fernando La Rosa*).





Contralmirante Domingo Valle Riestra.
Museo Naval del Perú "Capitán de Navío
Julio J. Elías Murguía", Callao.
(Foto: *Victor Chambi*).

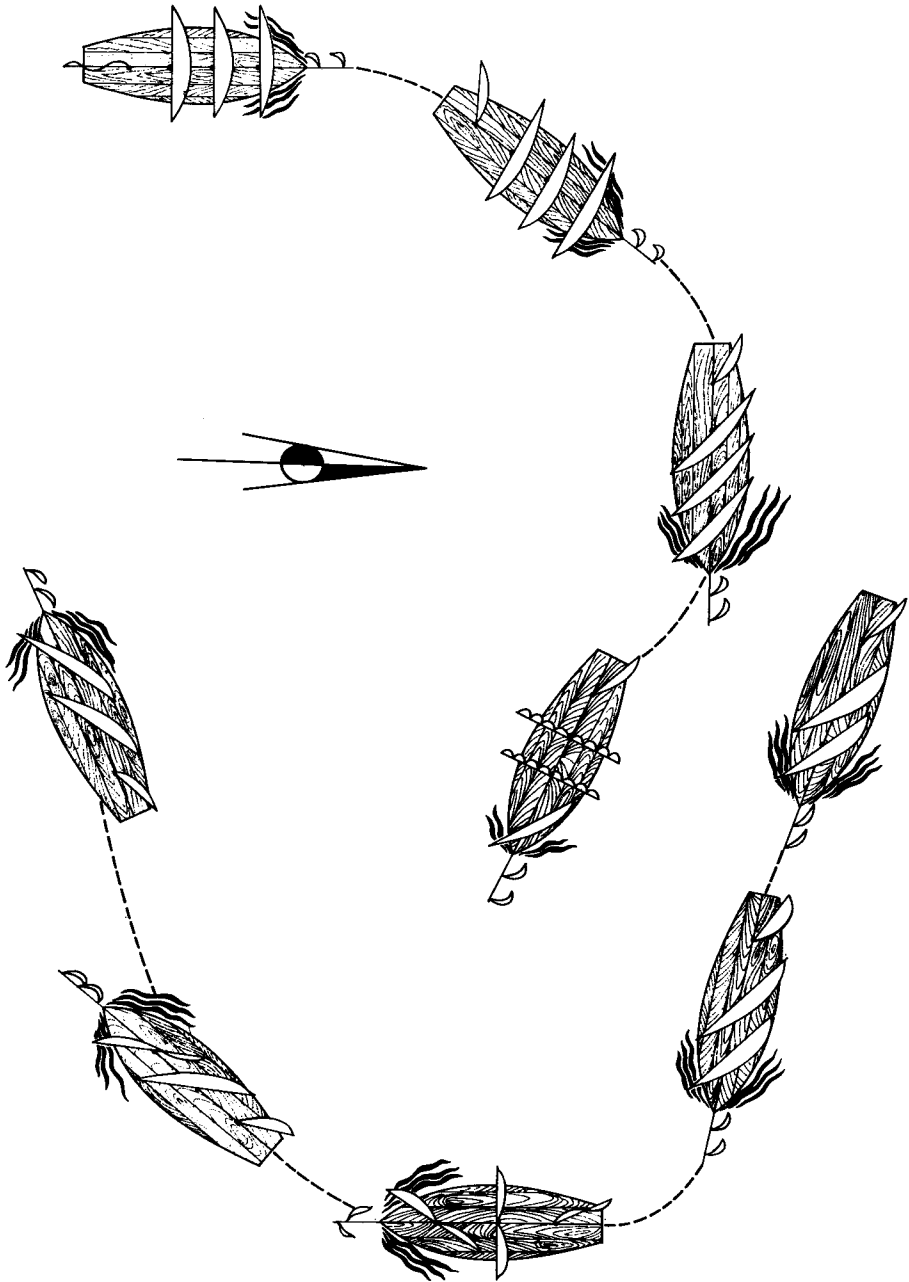
naval Capitán de Navío Jules Rouch nos dice: "*La velocidad de tales buques de vapor, que no rebasaba los 7 nudos, era inferior a la velocidad de los buenos veleros... Pesada y voluminosa en extremo, la máquina pesaba más de 800 kilos por caballo de vapor, mientras que la fuerza motriz representada por los mástiles y las velas no llegaba a los 250 kilos por caballo*". ("Las Exploraciones de los Océanos y de los Continentes desde 1815 a nuestra época" en L.H. Parías (director), *Historia de las Exploraciones*.— Madrid, Espasa-Calpe, 1968, T. IV, p. 32). Aunque el tema es tentador, no nos extenderemos en más consideraciones sobre los buques a vapor y los veleros, pero cabe recordar que los buques de vela siguieron navegando como transoceánicos hasta avanzado el siglo XX⁸.

A mediados del siglo XIX (1840-1860), "*... la más grande de todas las revoluciones de la construcción naval estaba presente: de la vela al vapor; de la madera al hierro. Pero tampoco estos cambios son los que causaron la divergencia final de tipos. Eso fue traído más que nada por la revolución en los cañones y, en la artillería, la introducción de la destructiva e incendiaria granada, y después, la invención de la pólvora de combustión lenta...*"⁹. Tampoco este problema fue ignorado por nuestros hombres, ya que el Ministro de Guerra y Marina, Coronel Mendiburu, como se verá, puso énfasis en el nuevo armamento.

Por dilaciones semejantes y aún mayores pasó el Gobierno de Chile. El Ministro de Guerra y Marina, General José Santiago Aldunate, solicitó en 1844 del Congreso de su patria autorización para adquirir un vapor de guerra¹⁰. Le fue otorgada por ley del 29 de setiembre de 1845¹¹. Sin embargo, sólo el 30 de junio de 1852 el Presidente Manuel Montt expidió el Decreto que ordenaba su adquisición¹². Dispuso que se aplicase dinero pagado por el Perú por la segunda Expedición Restauradora¹³. El buque fue la famosa corbeta *Esmeralda*. El contrato de construcción con el astillero inglés de Chatman fue firmado por el Almirante Blanco Encalada en Londres, octubre de 1854¹⁴, y "*... el 7 de noviembre de 1856, a las ocho y un cuarto de la mañana, echaba sus anclas en el fondeadero de Valparaíso*"¹⁵. Chile, antes, en 1851, compró un pequeño vapor mercante que nombró *Cazador*, y lo armó con tres cañones.

Castilla y sus consejeros no desconocían las doctrinas propugnadas por Paixhans, ya que al solicitar las autorizaciones al Congreso, el Ministro de Guerra y Marina, el ilustrado y talentoso Coronel Manuel de Mendiburu, expresó: "*... en las más naciones se han adoptado los principios de Paixhans y armado vapores con aquella artillería... necesitan desechar las antiguas piezas de a 24 y sustituirlas con los cañones bomberos que dan unos resultados hasta ahora desconocidos...*".

USO DEL VIENTO POR UNA EMBARCACION DE TRES MASTILES (siglo XIX).



EL PRIMER BUQUE DE GUERRA A VAPOR DEL PERU

Fundamentó Mendiburu su pedido en "... *la situación geográfica de la República que reclama con imperio el fomento de la marina. Nuestro litoral de más de 700 leguas en que se encuentra un crecido número de puertos, caletas y playas de fácil desembarco... Las grandes distancias que median de una capital a otra, alejan del Gobierno las autoridades locales, los desiertos de la costa ponen fuera de su vista los objetos que con urgencia llaman su atención... Bien al alcance de las Cámaras está el fruto de estas reflexiones, que por sí solas, y sin reunir otras de interés político, aconsejan la compra de un vapor de guerra en este año y de otro en el siguiente*"¹⁶.

EL PRESIDENTE CASTILLA DECIDE LA ADQUISICION DE UN VAPOR DE GUERRA

Por abril de 1845 debió de haber circulado en Lima el rumor de que Chile estaba decidido a comprar buques de guerra a vapor. Domingo de Oro, ilustre argentino, que servía al Presidente Ballivián como agente en el Perú, informa: "*Como el Perú está persuadido de que Chile pondrá siempre obstáculos a su prosperidad, y como no ve en la compra de vapores de guerra que Chile ha sancionado y está efectuando*"¹⁷, *más que medios de asegurarse la supremacía en el Pacífico, y le quedan los recursos de la guerra pasada... Parece seguro que el Perú comprará también vapores de guerra en cuanto entre al mando el General Castilla*"¹⁸.

Aunque la información no era del todo veraz, no encerraba secreto alguno; pues en el periódico oficial chileno *El Araucano* se publicó que el Ejecutivo había solicitado la aprobación de compra al Congreso en 1844¹⁹. El rumor debió servir de acicate a Castilla para acelerar los trámites de las adquisiciones. A esta circunstancia se suman la crítica situación existente con Gran Bretaña y la amenaza de una guerra, que parecía inevitable, por los apetitos territoriales del Presidente de Bolivia, General José Ballivián, de los que nos ocupamos en el capítulo precedente.

Para ejecutar con prudencia las adquisiciones navales, el Gobierno de Castilla preocupóse de seleccionar el personal. Se formaron dos comisiones. Una marchó a Gran Bretaña, dirigida por el Capitán de Fragata Ignacio Mariátegui, oficial que se había distinguido por sus brillantes cualidades de marino de guerra y por su amor al estudio. Con Mariátegui partieron, el 1º de abril de 1846, el Capitán de Corbeta José Rosendo Carreño, dos guardiamarinas y tres marineros²⁰. Según Rosendo Melo, como esta comisión no obtuvo informaciones a satisfac-

ción del gobierno peruano, dispúsose la vuelta de Mariátegui²¹, quien no obstante compró armamento para el Ejército²² y la artillería con que se dotó al vapor de guerra *Rímac*²³.

Casi simultáneamente con la comisión de Mariátegui, salió del Callao otra comandada por el Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, quien el 13 de abril de 1846 se embarcó en el vapor *Chile* de la Pacific Steam Navigation Co., junto con el Teniente 1° Pedro José Carreño y los guardiamarinas Juan P. Saavedra y Francisco Sanz Tejada²⁴. Meses después agregáronse dos oficiales de Marina: el Teniente 2° Ramón Valle Riestra, que salió del Callao el 13 de mayo²⁵, y el Teniente 1° José Ortiz de Zevallos, que lo hizo el 11 de setiembre de 1846²⁶. Posteriormente se embarcaron en Nueva York, en el *Rímac*, otros oficiales y tripulantes, incluso algunos de la comisión que mandaba el Comandante Mariátegui en Gran Bretaña.

Los que partieron del Callao con destino a Nueva York, —tal el caso del Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra— navegaron hasta Panamá en vapor de la P.S.N.C., para cruzar el istmo y seguir por mar a Jamaica. De allí volvieron a embarcarse para Nueva York por la vía de La Habana²⁷, en esa época la ruta más rápida para los Estados Unidos o Europa.

Cabe suponer que Valle Riestra y sus acompañantes estuvieron en Nueva York hacia fines de mayo. Allí debieron de trabajar intensamente para conocer cuál sería el tipo de buque más conveniente para los propósitos del Gobierno peruano.

Intervino también en las negociaciones para la compra del primer vapor de guerra del Perú el Ministro Plenipotenciario en Estados Unidos, don Joaquín José de Osma, nombrado el 29 de mayo de 1846, quien se embarcó en el Callao el 11 de setiembre²⁸.

Autorizado para acelerar la adquisición de los vapores de guerra, oficia Osma desde La Habana, el 27 de octubre de 1846, al Ministro de Relaciones Exteriores: "... *Los dos vapores de guerra pertenecientes a México*²⁹ *y de los que el gobierno tenía noticia que se hallaban aquí en venta, y para cuya compra me autorizó S.E. [el Presidente Castillal, habían sido comprados por el Gobierno Español un mes antes de mi llegada por la suma de 160,000 pesos, precio que se puede considerar como menos de la mitad del valor de estos buques en el estado en que se hallan...]*"³⁰.

EL RIMAC

Ante esta situación, el Ministro Osma, a su llegada a Nueva York, hacia fines de 1846, debió convenir con el Comandante

EL PRIMER BUQUE DE GUERRA A VAPOR DEL PERU

Valle Riestra sobre la adquisición más oportuna para el Perú. Se decidió contratar la construcción del buque con los astilleros neoyorquinos Brown & Bell³¹, prestigiosos constructores navales que habían prestado servicios por largos años a la Marina de los Estados Unidos y que habían ganado un excelente prestigio internacional por su avanzada arquitectura en construcción naval³². La maquinaria sería fabricada por la Fundación Stilman & Allen³³. La artillería debía constar de 2 cañones de a 68 y 4 de a 24, manufacturada en Inglaterra³⁴.

Eran en esa época los arquitectos navales norteamericanos los diseñadores de los mejores buques. Ellos crearon los veloces clípers³⁵.

El *Rimac* fue una embarcación de bellas líneas, que podía desarrollar una velocidad de hasta 13 millas por hora. No se le puede comparar la corbeta chilena *Esmeralda*, que a pesar de haber sido construida casi ocho años más tarde sólo tenía un andar máximo de 7 nudos³⁶. La disposición de su artillería también fue avanzada, pues sus dos cañones más importantes se situaban a proa y popa y ofrecían la ventaja de ser giratorios. Debió influir en la decisión de comprar un vapor de ruedas el hecho de buques similares ingleses que navegaban por el Pacífico³⁷. Se prefirió las ruedas a las hélices; no obstante que "... sus embarazosas ruedas estaban demasiado expuestas a ser dañadas por los disparos de balas o granadas"³⁸; pero hay que recordar que la Real Marina Británica, sólo el 20 de junio de 1849, después de la competencia entre la corbeta a hélice *Niger* y la goleta a ruedas *Basilisk*, se definió a favor de la hélice para los buques de alta mar³⁹. Y la Pacific Steam Navigation Co. sólo en 1853 construye su primer barco de hélice; hasta 1866 siguió ordenando sus principales barcos con ruedas⁴⁰.

LA CAPACITACION DE LOS MARINOS PERUANOS PARA LA NAVEGACION A VAPOR

Pero una marina no sólo requiere buenos buques sino tripulaciones calificadas para el eficaz empleo de sus embarcaciones. El factor humano, tanto o más importante que el material, quedó valorado, por citar un ejemplo, por los británicos en Trafalgar⁴¹. También el Gobierno de Castilla y su Comandante General de Marina se preocuparon de tal aspecto.

Ya en 1846 encontramos marinos peruanos embarcados en vapores de la P.S.N.C., donde recibían excelente entrenamiento práctico⁴².

Los oficiales y guardiamarinas de la Comisión de Marina de Estados Unidos, bajo el mando del Capitán de Fragata Domin-

TRATADO ELEMENTAL
DE LA NATURALEZA Y USO
DEL VAPOR,
Y DE
LOS PRINCIPIOS Y CONSTRUCCION DE LAS
MAQUINAS.

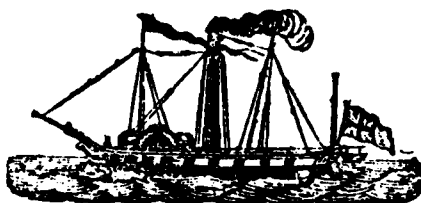
ÓBRA ANÓNIMA ESCRITA EN INGLÉS Y PUBLICADA EN
FILADELFIA EN 1847.



Traducida por el Teniente 1.º de la Armada Nacional

D. R. Valle-Riestra,

É IMPRESA POR DISPOSICION SUPREMA.



LIMA,
IMPRESA DE EUSEBIO ARANDA
1850.

go Valle Riestra, no sólo supervisaron paso a paso la construcción del buque y su maquinaria, sino que siguieron un curso de máquinas a vapor en el Columbia College de Nueva York con el Profesor James Renmick, uno de los más distinguidos expertos en ese campo⁴³. Tuvieron oportunidad de conocer diversos departamentos de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, etc.⁴⁴, gracias al dinamismo de su jefe y al apoyo del propio Presidente Castilla⁴⁵. El informe del Plenipotenciario peruano en Estados Unidos, Joaquín José de Osma, es sumamente encomiástico sobre la conducta, aplicación, disciplina de esos oficiales⁴⁶, precursores en la tradición de excelente aprovechamiento de nuestros oficiales navales en comisiones en el extranjero.

Mientras el *Rimac* se construía en Nueva York, surgieron serios y emergentes problemas para el Perú, como las amenazas de Bolivia y los preparativos que hacía en Europa el General Juan José Flores. Tanto en España como en la Gran Bretaña, Flores reclutaba soldados y contrataba buques para expedicionar sobre la República del Ecuador, a fin de imponer un monarca español, con el consiguiente peligro para las otras repúblicas. Hechas las gestiones para impedir la expedición, nuestro Ministro Plenipotenciario en Londres, Coronel Juan Manuel Iturregui, descubrió que el Gobierno británico veía con cierta simpatía los planes de Flores, pues el propio Lord Palmerston había manifestado: "... *Que el gobierno británico no puede intervenir, ni promover, ni impedir...*" los designios de Flores⁴⁷. La amenaza de Flores hacía urgente la necesidad de que el Perú contase con buques de guerra adecuados para proteger sus propias costas, las del Ecuador y la fuente principal de ingresos en esa época: las guaneras. Los esfuerzos de Castilla llegaron no sólo a apremiar a Osma para que acelerase la construcción del *Rimac* y tratase de adquirir otros buques⁴⁸, sino a pedir al Gobierno de Estados Unidos le facilitase buques de guerra⁴⁹. Felizmente los países sudamericanos, apoyados discretamente por los diplomáticos norteamericanos, lograron que la amenaza muriese en la propia Europa⁵⁰.

En la correspondencia de la Legación del Perú en Estados Unidos, se trasluce que, una vez aquietados los ánimos (mediados de 1847), al desaparecer el peligro de la expedición de Flores y entrar el problema con Bolivia en los cauces diplomáticos para su arreglo en julio de 1847⁵¹, se prescindió de la construcción de otros buques de guerra en Estados Unidos. La financiación se vio más factible en Gran Bretaña, país que compraba grandes cantidades de guano⁵².

EL VIAJE DEL RIMAC AL CALLAO

El *Rímac* debió ser lanzado al agua el 20 de agosto de 1847, procediéndose después a instalar la maquinaria y hacer las demás obras complementarias⁵³.

La primera prueba oficial se hizo a fines de diciembre de 1847 y la segunda el 5 de enero de 1848, con resultados satisfactorios, pues "... a pesar de tener un fuerte viento contrario el *Rímac* ha hecho 12 millas por hora..."⁵⁴, comunicándolo así Osma a su Gobierno. "He prevenido [—añade—] al Comandante Dn. Domingo Valle Riestra que lo reciba del contratista, formando inventario de todos los artículos que hay a bordo, y que inmediatamente se aliste para salir"⁵⁵.

Con rapidez y eficiencia el *Rímac* fue preparado para la larga travesía que le esperaba hasta el Callao por la vía del Estrecho de Magallanes. Contando una vez más con el patriotismo y capacidad de Valle Riestra y sus marinos, el *Rímac* zarpó de Nueva York la tarde del 1º de febrero de 1848 con destino a Río de Janeiro. El práctico que lo acompañó en su salida informó que había hecho las primeras 100 millas de navegación a 11 nudos⁵⁶.

Muestra de la previsión del Gobierno de Castilla es que el *Rímac* traía en sus bodegas no sólo armamento para el Ejército, sino también máquinas y herramientas para establecer una maestranza o fundición en Bellavista, destinada al mantenimiento del buque y a servir otras necesidades industriales y militares⁵⁷.

Con tripulación incompleta y colecticia, en su navegación hacia Río de Janeiro, tuvo el *Rímac* que soportar el mal tiempo y correr fuertes temporales, que no hicieron sino demostrar las excelencias marineras del buque. Como dijo su comandante: "El *Rímac* anda admirablemente bien, a la vela, a la bolina y con vientos muy ligeros ha andado estos días 4 y 5 millas"⁵⁸. "El buque y la máquina han probado su solidez y excelentes cualidades; sólo la arboladura y aparejo del primero no corresponden"⁵⁹, pero arboladura y aparejo podían rectificarse sin mayores dificultades. Para un buque como el *Rímac*, 4 y 5 millas horarias con poco viento y sin haber desarmado sus ruedas, era una garantía de su eficiencia. Se queja Valle Riestra de tener "... gran parte de la marinería mala, el número es demasiado reducido y no basta para servir la artillería y tripular los botes, y mucho menos para los demás servicios del buque"⁶⁰. "Siguió la brisa fresca [—añade más adelante—] del E. y E.S.E. con alguna mar. Ceñidos al viento sin juanetes ha continuado el *Rímac*, andando 5, 6 y hasta 6 y media millas.

EL PRIMER BUQUE DE GUERRA A VAPOR DEL PERU

*Es cuanto puede esperarse de un buque de vapor [de ruedas] sin sus máquinas*⁶¹. No obstante, pocos días después, con *"Buena brisa del E. y E.N.E. el buque andando 6 y 7 millas..."*⁶² El 24 de marzo fondeó el *Rímac* en la bahía de Río de Janeiro⁶³.

El 6 de abril a las 6 a.m. salió de Río de Janeiro, rumbo al Sur, hacia los mares más temidos y en la peor estación del año. El buque se sostuvo bien y el 11 de mayo entraba en el Estrecho de Magallanes. Lo navegó con tiempo tormentoso, dejándolo el 30 de mayo, después de rudos esfuerzos para el barco, su máquina y la tripulación. El 8 de junio a las ocho de la noche dió fondo en el puerto de Talcahuano. Valle Riestra concluye su informe al Ministro de Guerra y Marina, expresando: *"El buque aunque ha trabajado mucho se halla su casco en el mismo estado que salió, no habiéndose notado ni el menor juego en sus maderas, exceptuando las cajas de las ruedas que han sufrido mucho. El reparo de éstas, el de las mesas de guarnición mayores para la seguridad del palo mayor, y el de otras averías menos considerables son las obras que tengo que hacer aquí. Las máquinas se hallan también en el mejor estado y no se les ha notado el menor defecto en todo el viaje"*⁶⁴.

El bergantín de guerra *Almirante Guise* viajó a Talcahuano llevando la guarnición para el *Rímac*⁶⁵ y aunque Rosendo Melo nos dice que su comandante fue el Capitán de Fragata graduado José M. Silva Rodríguez⁶⁶, creemos que debió serlo el Capitán de Corbeta Antonio Valle Riestra, pues es éste quien figura como tal en las *Guías de Forasteros* correspondientes a 1848 y 1849⁶⁷.

LA LLEGADA DEL RIMAC AL CALLAO

El *Rímac* después de ser reparado en Talcahuano por su propia tripulación, prosiguió su viaje e hizo escala en Arica; y en tres días más de navegación llegó al Callao. Era el 27 de julio de 1847⁶⁸.

Revisando los periódicos de la época encontramos que toda la ciudadanía con patriótica impaciencia había seguido la navegación del *Rímac*. La inquietud era explicable; tratábase del primer vapor en manos sudamericanas que venía de una larga travesía por mares afamados por su dureza, con una oficialidad joven y bisoña en la conducción de vapores. Esa expectación y júbilo se volcó hasta en versos publicados en los periódicos, que expresaban el orgullo y la atención nacional ante tan importante acontecimiento.

El 27 al amanecer se hallaba ya en el Callao el propio Presidente Castilla, acompañado del Ministro de Guerra y Mari-

na, el Gobernador del Callao y el Comandante General de Marina. Después de una visita de cortesía a un barco francés, sin que aún se divisasen los humos del *Rímac*, se embarcó con su comitiva en el bergantín de guerra *General Gamarra*, "... que dio la vela en la dirección por donde debía venir el *Rímac*, mas sin que nadie, a excepción de S.E. [el Presidente Castillal], se lisonjease con la esperanza de verlo aparecer. Cada cuarto de hora que corría parecía robustecer con su esterilidad este escepticismo desconsolador, cuando de repente un ojo escudriñador cree vislumbrar en el horizonte una ligera mancha y lo dice. Se duda si es humo o nube, pero el volumen de la mancha engruesa, crece velozmente, y S.E. dice: 'Es humo del *Rímac*', y al poco tiempo la clara aparición del casco confirma el triunfo de impertérrita convicción sobre la desconfianza general.

"Vigorosamente impulsado por el potente impulso de sus máquinas atraviesa gallardo el Boquerón; y al tiempo es pisada la cubierta por S.E., que en ese momento encuentra el término halagüeño a tan larga cadena de congojosas incertidumbres y ansiedades, y cosecha el fruto de la indomable perseverancia, que no bastan a hacer cejar tan enmarañadas dificultades y contradicciones. Sigue el buque entonces su marcha y violento como una bala de cañón se lanza sobre el muelle, se acerca, se precipita, parece que va a estrellarse... la población toda del Callao apiñada allí, queda helada de espanto... pero dócil el buque, como el caballo peruano de mejor boca, revuelve rápidamente, presenta su largo costado y bordea coquetamente toda la curva del muelle... una triple salva de ¡Viva el *Rímac*! se desprende de todos los labios, atruena los aires y revela el eléctrico regocijo que ha reemplazado al terror, y el orgullo entusiasta en que hace rebosar todos los corazones, la destreza con que ha sido ejecutada la atrevida maniobra por nuestros jóvenes navegantes y las brillantes propiedades de un buque en cuya popa flamea el pabellón nacional.

"Digno es de llevarlo ciertamente y lo llevará con honor. Cuatro cañones de a 24 a los costados, y dos miras giratorias a popa y a proa del grueso calibre de 68 le dotan de una fuerza respetable.

"Sus maderas son de excelente calidad; está forrado y todo clavado en cobre; y las gruesas y numerosas curvas [o cuadernas] con que está amarrado, hacen tan robusta y sólida su estructura, que a juicio de los hombres inteligentes, se encuentra hoy su casco en mejor estado que al salir de astillero. Lo prolongado de sus dimensiones, la finura de sus entradas y salidas de aguas, el corte esbelto de su popa y especialmente de su proa, una de las más bellas que ha salido de astilleros

Tomada del Archivo del Museo Naval del Perú
"Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía", Callao.

Estado

En que se halla el Vapor de guerra peruano *Hermes* del porte de 600 toneladas
Capitan de Fragata.

| | Oficiales de Guerra | Oficiales Mayores | Guardias Marinas | Maquinistas | Guardias de Armamento | Boticeros | Patrones de Lancha | Ayudantes de Maq. |
|---------------------------------|---------------------|-------------------|------------------|-------------|-----------------------|-----------|--------------------|-------------------|
| Existencia | 3. | 3. | 4. | 1. | 2. | 3. | 3. | 3. |
| Faltan al Reglam. ^{to} | . | . | . | . | . | . | . | . |
| Faltan al Reglam. ^{to} | . | . | . | . | . | . | . | . |

| Oficiales de Guerra. | | Oficiales Mayores. | | Ayud. |
|---------------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------|-------|
| Grados. | Nombres | Clases. | Nombres | |
| Comandante 1 ^o | D. Pedro José Carrasco | Comandante 1 ^o | D. Pedro Pablo Lasso y Arango | 1 de |
| id. 2 ^o | Ramon Valle Riestra | 2 ^o Piloto | Juan Manuel Deale | 1 . |
| Ayudante de Fragata | Abi. M. ^a Garcia | 2 ^o Cirujano | Médico M. Moore | 1 An. |
| Maquinista | Tomas Fulle | | | |

| Dimensiones y Estiva del Buque en pies y pulg. ^{as} inglesas. | | Artilleria | Municiones. |
|--|--------|-----------------------------------|-------------------------------|
| Quilla Limpia | 161. 6 | Cañones de a 68 con | Balas solidas ton 29. 16. |
| Estora | 171. . | por de 65 57 ^{ca} | Acos metalla id. 4. |
| Moanga | 28. 4 | cada uno | 2. |
| Frontal | 15. 0 | de a 24 | 2. |
| Plan | 19. 11 | con peso de 25 57 ^{ca} | de fina p. ^a balas |
| Calado de proa | 10. 6 | cada uno | 4. |
| Id. de proa | 10. 1 | Bombas con volutas | de Carabina 50 |
| Diferencia | . 5 | del calibre de a 68 | 120. |
| Longitud que mide | 683. . | Balas solidas p. ^a id. | 120. |
| Quebrante | . . | de bucas id. | 160. |
| | | Tarros metalla id. | 10. |
| | | Medios tarros id. | 39. |
| | | Tarros metalla | 36. |

- 1^o El Casco se halla estanco y se están refaccionando las Cocinas y durante el viaje.
- 2^o La Arboladura se está arreglando y poniendo mareas de guarnicion a
- 3^o Las Maquinas se hallan en buen estado, y las Calderas necesitan una cada una (cuenta inglesa)
- 4^o Existen cuatros embarcaciones menores en buen estado.
- 5^o El peso total del Buque a su salida de New York era de 1134 toneladas: Cascas, Anclas y amarras, 564 toneladas y 50 qq.^{as} las Maquinas y 4 1/2 ton.^{as}; repuestos de las Maquinas y herramientas, 76 toneladas: 4000 galones imperiales en las Cisternas y 450 en pipieria, 18 los repuestos y diversos otros articulos 1 ton.^{as} 12 qq.^{as}: 80 hombres con

General

... procedente de New York y Río de Janeiro, al mando del
Domingo Valle Juestral.

| Pagones | Carboneros | Dependientes de Premios | Diagada de Artilleria | Genio de Infanteria | Artilleros de Preferencia | Artilleros Ordinarios | Marinos | Armeros | Bayos | Total |
|---------|------------|-------------------------|-----------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|---------|---------|-------|-------|
| 8. | 5. | 1. | 1. | . | 15. | 9. | 8. | 8. | 2 | 77. |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |
| . | . | . | . | . | . | . | . | . | . | . |

| Artículos | Cables y Calabotes | Telamon | |
|---------------|----------------------------|---------------------------|------------------------------|
| | | De Cruz. | De Cuchilla. |
| 1. Dactilales | 1. cable de cadena de 15 | Fringuetas _____ 1. | Mayores _____ 1. |
| 4. Mem | lin. y 40 braz. largo. | Cables _____ 1. | St. de Capes _____ 1. |
| de 5 91 og. | 1. St. de 15 1/2 lin. y 90 | Velachos _____ 1. | Fringuetas de capes _____ 1. |
| | brazos de largo. | Rastros _____ 2. | Fogues _____ 1. |
| | 1. Calabote 8 1/2 pulg. | Suanetes Mayores _____ 1. | Fringuetas _____ 1. |
| | y 120 braz. de largo | St. de Hoa _____ 1. | Fringuetilla _____ 1. |
| | | Sobre mayor _____ 1. | St. de Capes _____ 1. |
| | | St. de Yera _____ 1. | Stifogue _____ 1. |
| | | St. de Velacho _____ 2. | |
| | | St. - Suanetes _____ 2. | |

| Armas de Grispa y Blancas | Viveres, Aguada y Carbon |
|---------------------------|--|
| Artículos fulminantes 50 | Claves de cañon de n. 45 A. |
| Carabinas id. 25 | St. id. n. 34 S. |
| Colobas id. 39 | Fulminantes para |
| Armas con sus empuj 25 | frías y justolas 2000 |
| Chuzos 35 | St. para Carabinas 6000 |
| Armas de abroye 24 | |
| Armas con sus empuj 50 | |
| Colofones 2160. | |
| Armas con sus empuj 160. | |
| | Viveres _____ para 6 dias |
| | Aguada _____ " 35 " " |
| | Carbon _____ 6 toneladas |
| | Nota. Los artículos de resistencia de viveres p. ^o el expresado tiempo, son carne, Gallina, Arroz y Frijoles. |

Capas de las ruedas por haberlas destruido los temporales sufridos.

Merced Mayor.

Requisición p.^o remediar con depote q.^o tienen en su forma; la ppa. es de 100 catallos

2 og.^o en esta forma: El Casco ferrado en cobre con boboladura, Telamon, Calderas, 140 ton.; Agua en Calderas 31 p. ton.; 12 Cisternas de fierro, ton., 250 ton.; Viveres p.^o 4 meses 80 hombres, 31 ton. 6 og.^o; Aguada 2 og.^o; Armamento completo con 16 og.^o p. llovera, 24 toneladas y 12 og.^o equipaje a 200 lb. 8 toneladas.

americanos, afamados en esta parte de la construcción naval. La ligereza y gracia con que está colocado el aparejo no dejan nada que apetecer en cuanto a elegancia de sus formas.

"En la popa brilla el escudo nacional cubierto profusamente de oro, y el resplandor del mismo metal, remeda los rutilantes rayos de dos grandes soles que, como divinidad de los Incas, decoran muy propiamente las cajas de las ruedas del primer vapor que han construido sus descendientes. Esas ruedas en las aguas del Pacífico son capaces de devorar hasta 13 millas por hora, si no tiene que transportar más que su propio peso..."⁶⁹

Era el *Rímac* un bello buque de 683 toneladas, 171½ pies de eslora, 28 pies y 4 pulgadas de manga y 15 pies de puntal; sus máquinas daban 200 caballos de fuerza⁷⁰; tenía el aparejo de bergantín⁷¹; sus excelentes condiciones marineras las demostró en la travesía entre Nueva York y el Callao, como lo hemos expresado. Su artillería se situaba en forma moderna, pues podían dispararse sus dos grandes cañones giratorios y los de la banda respectiva, sin que el *Rímac* necesitase, como en barcos de diseño más antiguo, presentar un gran blanco al enemigo cuando usaba su artillería por bandas; y tales cañones podían disparar granadas o balas sólidas.

Habiendo completado su dotación en Talcahuano, llegó con la reglamentaria que prescribía 5 oficiales de guerra, 3 oficiales mayores, 4 guardiamarinas, 1 maquinista. La plana menor la componían 67 tripulantes y 21 infantes de marina⁷².

Formaban la plana mayor el Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra (comandante), Teniente 1º Pedro José Carreño, Teniente 2º Ramón Valle Riestra, Alférez de Fragata José María García; Capitán de Infantería del Ejército Miguel Valle Riestra y Teniente de Infantería Juan Barreto; Contador Pedro P. Larrañaga, 2º Piloto Samuel Deale, 2º Cirujano Alfred M. Moore y Maquinista Thomas Falls; los guardiamarinas Manuel Palacios, Juan Pedro Saavedra, Benjamín Mariátegui y Francisco Sanz Tejada⁷³.

DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS PARA LOS VAPORES DE GUERRA

La Marina del Perú no se contentó con adquirir nuevos buques a vapor, sino que modificó sus disposiciones para dar a esos nuevos buques el uso más eficiente. El Comandante General de Marina propuso se aplicase a nuestros vapores el reglamento que regía en la Marina de los Estados Unidos. Sometió la propuesta al Ministro de Guerra y Marina el 4 de setiem-

bre de 1848⁷⁴, es decir, pocos días después de la llegada del *Rímac*. El Ministerio aprobó el 2 de octubre tal reglamento, "... como adicional a los reglamentos de marina que rigen en la Armada Nacional"⁷⁵.

Pero además era menester contribuir a la formación teórica de nuestros marinos en lo referente al vapor y las nuevas máquinas. Para ello el Teniente 1º Ramón Valle Riestra tradujo un manual adecuado y el Gobierno dispuso su publicación. Ese libro fue el *Tratado Elemental de la Naturaleza y Uso del Vapor, y de los Principios y Construcción de Máquinas. Obra anónima escrita en inglés y publicada en Filadelfia en 1847. Traducida por el Teniente 1º de la Armada Nacional D. R. Valle Riestra, e impresa por Disposición Suprema, Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1850.*

La llegada del *Rímac* a nuestras costas mostró no sólo la capacidad de los marinos peruanos para aprovechar de manera integral y eficiente las enseñanzas y experiencia de las flotas navales más avanzadas del mundo, sino la rapidez con que lograron dominar todos los secretos técnicos de un buque recientemente adquirido y traído al Callao con una tripulación incompleta. Esta eficiencia se ha repetido con el transcurso del tiempo hasta probarla una vez más en años recientes con la llegada a puertos peruanos de buques de gran porte y de submarinos, conducidos desde sus países de origen por marinos peruanos. El caso del *Rímac* fue el inicio de una hermosa tradición naval.

EL TENIENTE 1º JOSE ORTIZ DE ZEVALLOS

Formó parte de la Comisión Naval en Estados Unidos, presidida por el Capitán de Fragata Valle Riestra, un joven y brillante marino, el Teniente 1º José Ortiz de Zevallos y García. Este oficial habíase destacado en las acciones navales y terrestres en que se vio envuelta la Marina partidaria de Vivanco en lucha contra las fuerzas constitucionalistas de los Generales Domingo Nieto y Ramón Castilla. Su valor e intrepidez, aunados a una clara concepción estratégica y táctica, hicieron que Ortiz de Zevallos alcanzase repetidos éxitos en sus empresas, entre las que figura la ocupación del puerto de Arica, como puede verse en el capítulo de este tomo que titulamos "La Anarquía". Mereció ser promovido a la clase de Capitán de Corbeta graduado, que no le fue reconocida por los nuevos gobernantes.

Quienes nos dedicamos a los estudios históricos sabemos que cuanto más baja es la graduación del personaje que se trata de

biografiar, más difícil se hace su ubicación, salvo en casos excepcionales. Este fue el caso de Ortiz de Zevallos. En las luchas civiles destacó en forma notable. Como comandante de la barca de guerra *Limeña*⁷⁶ realizó verdaderas hazañas que el lector encontrará registradas en el Capítulo titulado "La Anarquía", que le dieron rápidas promociones (sus enemigos le acusaban de que Vivanco concedíale los ascensos por favoritismo)⁷⁷. Ortiz de Zevallos fue tomado en una emboscada en Arica, mas, enviado prisionero a Lampa, consiguió fugarse y armar una partida de montoneros vivanquista, con los que hostilizó a los constitucionalistas⁷⁸. Sus servicios fueron tan apreciados por el Supremo Director Vivanco, que lo invitó a unírsele por carta de 6 de junio de 1844⁷⁹. Cuando el 24 de julio de 1844, después de la derrota de Vivanco en Carmen Alto, la mayor parte de la Escuadra Peruana al ancla en Islay, lo desconoce y proclama a Castilla, entre los pocos oficiales leales al caudillo caído contábase Ortiz de Zevallos. Se separa de sus compañeros⁸⁰, se embarca en Islay junto con Vivanco y otros oficiales, y llega al Callao el 27 de julio de 1844⁸¹.

Habiendo asumido el mando supremo don Manuel Menéndez (Jorge Basadre habla con razón de "*El admirable gobierno de Menéndez*")⁸², no se persiguió a nadie por sus opiniones, se trabajó sí en la reconciliación de los peruanos. "*En sus nombramientos el gobierno procuró [—prosigue Basadre—] inspirarse siempre en principios de justicia . . . [tuvo] la templanza al negarse a borrar de la lista militar a los jefes y oficiales que habían servido al Directorio, a pesar de las gestiones que en ese sentido fueron hechas*"⁸³. Castilla mantuvo con buen acuerdo esa política, que le permitió emplear en el servicio del Perú a los mejores hombres, olvidando los odios de la guerra civil, engrandeciéndose y engrandeciendo a su patria.

El Teniente 1º José Ortiz de Zevallos⁸⁴ permanece al servicio de nuestra Armada, y designado para integrar la comisión que presidía Valle Riestra en Estados Unidos⁸⁵, se embarcó en el puerto del Callao en el vapor inglés *Ecuador*, donde también viajaban el Ministro Plenipotenciario cerca del Gobierno de Washington, don Joaquín José de Osma y su esposa, el 11 de setiembre de 1846⁸⁶, con destino a Panamá, de donde seguiría a Jamaica y por la vía de La Habana a los Estados Unidos⁸⁷. Debieron llegar hacia noviembre del citado año a Nueva York. Osma firmó en representación de nuestro Gobierno el contrato de construcción del *Rimac*, posiblemente en diciembre de 1846⁸⁸.

Es de presumir que Ortiz de Zevallos asistiese al Plenipotenciario Osma en La Habana en sus indagaciones sobre dos va-

pores de guerra mexicanos que habían estado en venta y fueron adquiridos por España⁸⁹.

Poco tiempo permaneció Ortiz de Zevallos en Estados Unidos, pues el Ministro Osma lo despachó con documentos para el Gobierno del Perú el 18 de enero de 1847⁹⁰. Debía llevar el contrato de construcción, planos y especificaciones del *Rímac* y alguna otra información de importancia, ya que en esos días el Perú luchaba diplomáticamente para evitar la expedición que el General ecuatoriano Juan José Flores preparaba en Europa.

En viaje al Perú, en la ciudad de Falmouth, en la isla de Jamaica, falleció el joven e ilustre oficial, rindiendo su vida en el servicio de la patria. La fecha de su fallecimiento debe colocarse en el mes de febrero de 1847⁹¹. Es posible que Ortiz de Zevallos muriese de una enfermedad propia de los trópicos. Pagó con su vida el cumplimiento de una misión para bien de nuestra Marina de Guerra.

La noticia de su muerte, "... en una ciudad de Jamaica, en su viaje de Estados Unidos para el Perú", la registra el diario limeño *El Comercio* del 5 de junio de 1847⁹². Días más tarde una delicada poetisa, en líricos versos, recuerda al malogrado marino y llora su desaparición⁹³.

LA ARMADA DEL PERU EN 1848

Después de muchos años, el Perú volvía a recobrar la supremacía naval sobre las otras naciones de la costa occidental de América del Sur, gracias al admirable esfuerzo y decisión del Presidente Castilla, su Ministro de Guerra y Marina General José Rufino Echenique y la colaboración de marinos como el Capitán de Navío Francisco Forcelledo, Comandante General de Marina, el Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra y otros distinguidos oficiales, entre los que hay que citar al eximio Eduardo Carrasco.

Los buques de guerra propiamente dichos eran, hacia fines de 1848: el vapor de guerra *Rímac* de dos cañones de a 68 y 4 de a 24 libras; el bergantín *General Gamarra* de dieciséis cañones de a 18 libras; el bergantín de guerra *Almirante Guise* de doce cañones de a 12; y la goleta de guerra *Libertad* con un cañón giratorio de a 9. Hay que agregar el pailebote *Vijilante* con un cañón giratorio de a 9 y la balandra *Callao*⁹⁴, que eran empleados en servicio de guardacostas. Se hallaban debidamente tripulados y mantenidos.

NOTAS AL CAPITULO

1. Carta del General Ramón Castilla al General Pedro Cisneros, Prefecto de Arequipa, datada en el Callao, 17 de febrero de 1845, en: *Archivo Ramón Castilla. Epistolario.*— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, s/a. — T. III, pp. 114-115.
2. Véase R. A. FLETCHER, *Warships and their History.*— Londres, Casell & Co. Ltd., 1911, pp. 76-104; Frederick Leslie ROBERTSON, *The Evolution of Naval Armament.*— Londres, Harold T. Storey, 1968, pp. 217-245; y, David HOWARTH, *Sovereign of the Seas. The Story of British Sea Power.*— Londres, Collins, 1974, pp. 305-321.
3. HOGG, Ian V. ... *A History of Artillery.*— Londres, Hamlyn, 1974, pp. 72-73.
4. FLETCHER, R. A. ... *Op. cit.*, p. 79.
5. LUBBOCK, Basil... *The China Clippers.*— Glasgow, Brown Son & Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1973, p. 1.
6. *Ibidem*, pp. 2-9; y, Joseph JOBE (editor), *The Great Age of Sail.*— Nueva York, The Viking Press, 1971, p. 220.
"Los clipers... significan el apogeo y al mismo tiempo el canto del cisne de los buques de propulsión eólica. Su gran superficie vélica y la finura de sus líneas les permitía alcanzar una velocidad de hasta 18 nudos, suficiente para competir gallardamente y con ventaja con los vapores. Las más famosas rutas cubiertas por este tipo de navios fueron las de Inglaterra a Australia y a Extremo Oriente, y la que desde la costa oriental de los Estados Unidos, llegaba a California por el Cabo de Hornos...". Rafael BALLESTER ESCALAS, "Historia general de la navegación", en: José M^a GALLACH (director), *Albatros enciclopedia del mar.*— Bilbao, Compañía Internacional Editora S.A., 1974.— T. II, p. 145, nota 147.
7. UNDERHILL, Harold A. ... *Masting and Rigging. The Clipper Ship & Ocean Carrier.*— Glasgow, Brown Son and Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1972, p. 1.
8. "Las velocidades alcanzadas por los clipers fueron extraordinarias. Aparte de las 'puntas' excepcionales, hasta quizá de 21 nudos [James Baines, en 1858], singladuras a la media de 17 a 18 nudos no eran raras. La 'velocidad comercial' de Fu-Chen a Londres era a menudo [por el Cabo] de cien días; ...". No deja de tener razón el autor que acotamos, cuando dice: "Uno de los más célebres [clipers] fue el *Great Republic*, de 102 metros de eslora, el primer cuatro palos moderno, botado en 1853, en plena batalla del vapor y de la hélice, y que no temió a los 'hollinadores' de velas". Jean MERRIEN, *Historia de los Buques.*— Barcelona, Aymá, 1960, p. 202.
Para confirmar estos asertos sobre la propulsión de velas, debemos indicar el caso de un buque reconvertido de vapor a vela, el famoso *Vanderbilt*; de él se dice: "... en sus mejores días como buque a vapor hizo 350, 370 y 333 millas, pero de paso, esos resultados fueron fácilmente batidos cuando reconvertido viajó sólo a la vela". Basil LUBBOCK, *The Down Easters. American Deep-water Sailing Ships. 1889-1929.*— Glasgow, Brown Son & Ferguson Ltd., Nautical Publishers, 1971, p. 79. Debemos añadir que el *Vanderbilt*, como buque de vapor

NOTAS AL CAPITULO

"... fue considerado entre 1850-1859, el más rápido que estuviese a flote" (Ibidem).

Estamos tratando de buques mercantes o de guerra, no de yates. Puede verse también de Basil LUBBOCK, *The Last of the Windjammers*. 2 volúmenes, Glasgow, Brown Son and Ferguson Ltd., Nautical Publishers, 1970, que, como su título indica, trata de los últimos veleros mercantes.

"... Pese al extraordinario auge de los veleros en torno al 1860, sus días estaban contados. Su lucha a brazo partido con el vapor estaba perdida de antemano. A partir de 1880 se inició un declive inexorable de la navegación a la vela, cuya agonía queda reflejada en la fría estadística:

| Año | Barcos a vela | Barcos a vapor |
|------|---------------|----------------|
| 1886 | 11.217,000 t. | 10.291,000 t. |
| 1914 | 3.686,000 t. | 45.504,000 t. |
| 1935 | 1.159,000 t. | 63.727,000 t." |

BALLESTER ESCALAS, Rafael... *"Historia general de la navegación"*, en: José M^a GALLACH (director), *Albatros, enciclopedia del mar*.— Bilbao, Compañía Internacional Editora S.A., 1974.— T. II, p. 144.

9. LEWIS, Michael... *The Ships and Seamen of Britain*.— Londres, The British Council, 1948, p. 31.
10. ALDUNATE, José Santiago... *"Memoria que el Ministro de Estado en los Departamentos de Guerra y Marina presenta al Congreso Nacional de 1844"*, en: *El Araucano*.— Santiago de Chile, 4 de octubre de 1844, N^o 737, pp. 1-4; lo referente a la compra del vapor de guerra en la p. 4, col. 1a.
11. En: *El Araucano*, Santiago de Chile, 10 de octubre de 1845, N^o 790, p. 4, col. 1a.
12. En: *El Araucano*, Santiago de Chile 12 de julio de 1852, N^o 1342, p. 6, col. 4a.
13. VICUNA MACKENNA, Benjamin... *Estudios Marítimos. Las dos Esmeraldas*.— Santiago de Chile, Rafael Jover, Editor, 1879, pp. 79-80.
14. *Ibidem*, pp. 81-82.
15. *Ibidem*, p. 93.
La *Esmeralda*, que sucumbió gloriosamente en el combate naval de Iquique, comandada por el heroico Arturo Prat, el 21 de mayo de 1879, era una corbeta a vapor de 850 toneladas, y su armamento original fue de 20 cañones de a 32, más 2 cañones de bronce de a 12. De propulsión a hélice.
16. MENDIBURU, Manuel de... *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1845 el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Coronel Manuel de Mendiburu*.— Lima, Imprenta del Comercio, 1845, pp. 11-14-15, respectivamente.
17. Como poco antes hemos explicado, el Ejecutivo de Chile pidió a su Congreso autorización para comprar un vapor de guerra en 1844; en septiembre de 1845 le fue concedida, pero sólo en 1852, a raíz de una lucha civil, el Presidente Montt decretó la compra; el contrato se firmó en Londres, en octubre de 1854; y la corbeta a vapor *Esmeralda* llegó a Valparaíso en noviembre de 1856.
18. Carta de Domingo de Oro (con el seudónimo de Francisco Zaballa) al Presidente José Ballivián, fechada en Lima, 11 de abril de 1845, en: *Papeles de D. Domingo de Oro*.— Buenos Aires, Museo Mitre, 1911.— T. II, pp. 41-47; lo transcrito en la p. 46.

19. La solicitud de autorización para comprar un vapor de guerra fue planteada por el Ministro de Guerra y Marina de Chile, en su *Memoria ministerial* presentada al Congreso de 1844, la que fue publicada en: *El Araucano*.— Santiago de Chile, 4 de octubre de 1844, N° 737, p. 4, col. 1a.
20. Véase “‘Puerto del Callao’... Salidas... Abril 1º, *Barca inglesa* Richmond, con destino a Liverpool... Conduce de pasaje al Capitán de *Fragata de la Armada Nacional D. Ignacio Mariátegui, Capitán de Corbeta D. José Rosendo Carreño, Guardia Marinas D.D. Emilio y Benjamín Mariátegui, y marineros José Velarde, Manuel Velásquez y Paulino Cortés...*” *El Comercio*, Lima, 1º de abril de 1846, N° 2040, p. 2, col. 1a.
21. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú*.— Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907.— T. I, p. 208.
22. “Ayer llegó también el armamento pedido a Inglaterra y él, mediante permiso que ha dado el Gobierno será transbordado al Rimac sin inconveniente...”. Oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en los Estados Unidos, Joaquín José de Osma, al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, fechado en Nueva York, 6 de enero de 1848, existente en la Carpeta “Año 1848, Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en los EE.UU.” en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
23. “... También conduce la Orpheus 2 cañones Paixhans de 68 con 200 balas compradas en Boston cuando se creyó que no llegaría la artillería [para el Rimac] de Inglaterra y 200 balas de 24 y 100 bombas de a 68 pertenecientes al actual armamento del Rimac... recibí comunicación del Comandante Mariátegui, avisando que los cañones con el completo saldrían de Londres el 13 de noviembre, todo lo que ha llegado a este puerto el 5 del presente...”. Oficio del jefe de la “Comisión de Marina en Estados Unidos”, Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra, al Ministro de Guerra y Marina, datado en Nueva York, 9 de enero de 1848, existente en el Archivo del Museo Naval, por clasificar.
24. “‘Puerto del Callao’... Salidas... Abril 13. Vapor inglés Chile, con destino a Paita y Panamá... Para Panamá... Pertenecientes a la Escuadra Peruana: Capitán de Fragata don Domingo Valle Riestra. Primer Teniente Pedro José Carreño, Guardias Marinas Saavedra y Sanz, todos para EE.UU. ...”. *El Comercio*, Lima, 14 de abril de 1846, N° 2048, p. 2, col. 1a.
25. “‘Puerto del Callao’... Salidas... Mayo 13. Vapor inglés Chile, con destino a Panamá, tocando en Paita... Para Panamá Teniente 2º de la Armada Nacional D. Ramón Valle Riestra...”. *El Comercio*, Lima, 14 de mayo de 1846, N° 2074, p. 2, col. 1a.
26. “‘Puerto del Callao’... Salidas... Setiembre 11. Vapor inglés Ecuador con destino a Paita y Panamá... Para Panamá... Teniente de la Armada Nacional D. José O. Cevallos...”. *El Comercio*, Lima, 12 de setiembre de 1846, N° 2170, p. 2, col. 1a.
27. En el *Libro Copiador de la Comandancia General de Marina. 1846-1848* (manuscrito), a fs. 21, se encuentra la respuesta, que transcribimos, a un oficio de Valle Riestra: “Junio 10.— La Comandancia General ha recibido la atenta nota de V., datada en Jamaica a 3 de mayo último, en la que participa su arribo sin novedad y su próxima salida para Nueva York por la vía de La Habana...”. En el Archivo del Museo Naval.
28. PAZ SOLDAN, José Gregorio... *Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores, Justicia y Negocios Eclesiásticos del Perú, presenta a la Lejislatura ordinaria de 1847*.— Lima, Imprenta de “El Comercio”, 1847. Documento anexo N° 4, p. 68.
 “‘Puerto del Callao’... Salidas... Setiembre 11. Vapor inglés Ecuador con destino a Paita y Panamá... Para Panamá... D. Joaquín J. de

NOTAS AL CAPITULO

- Osma y esposa, *Teniente de la Armada Nacional D. José O. Cevallos...*. *El Comercio*, Lima, 12 de setiembre de 1846, N° 2170, p. 2, col. 1a.
29. Es posible que uno de los dos vapores de guerra que México tenía en venta fuese el *Guadalupe*, que fue el primer vapor de casco de hierro construido como buque de guerra. Fue hecho en el astillero de la firma Laird, en Birkenhead, donde años después se construiría el *Huáscar*. R.A. FLETCHER, *Op. cit.*, pp. 90-91.
30. Carpeta "Año 1846. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en Estados Unidos" existente en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
31. "En un artículo titulado 'Actividad en nuestros diques' [—que trae un diario de Nueva York, de 13 de marzo—] leemos entre otras cosas lo que sigue: Astillero de Brown & Bell, se construye un vapor de guerra para el Gobierno Peruano; este es un vapor espléndido, que llevará ruedas a sus lados". "Lima", en: *El Comercio*, Lima, 9 de junio de 1847, N° 2386, p. 3, col. 2a.
32. Hemos citado como barcos superlativos por sus calidades náuticas a los *Opium Clippers*; el primero de ellos, el *Anglona* fue construido por Brown & Bell y salió al océano en 1841 (Basil LUBBOCK, *The China Clippers*, p. 15); dos de los más famosos "China Clippers" fueron el *Hongua* (1844) y el *Samuel Russell* (1847), ambos salidos del astillero de Brown & Bell. (*Ibidem*, p. 32). Nombres famosos entre los constructores para la Armada de los Estados Unidos fueron los de Thomas Bell y Adam y Noah Brown, de Nueva York, que figuran entre los proveedores de buques desde comienzos del siglo XIX tal como el lector podrá verificarlo en la clásica obra de Howard I. CHAPPELLE, *The History of the American Sailing Navy. The Ships and Their Development*.— Nueva York, Bonanza Books, 1949, donde esos nombres se encuentran reiteradamente.
- Eran los buques americanos de tan alta calidad, que "... todavía en 1846 una guía inglesa para emigrantes aconsejaba a los pasajeros que escogieran un velero norteamericano, con preferencia a los nuevos vapores Cunard, aunque la travesía duraba por término medio dos semanas". (Samuel Eliot MORISON y Henry Steele COMMAGER. *Historia de los Estados Unidos de Norteamérica*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1951.— T. I, p. 486).
- Cuando hacia mediados del siglo XIX, la velocidad de los buques adquirió un importante valor para los armadores, dice el autor británico Patrick BROPHY: "Esto condujo a un gradual afinamiento en la línea de los buques y el aumento en el área de las velas. Los astilleros norteamericanos, por su falta de restricciones en el tonelaje medido, iniciaron esta tendencia desde los astilleros de Brown and Bell, Isaac Webb, Smith and Dimon, Henry Eckford y Donald McKay". (*Sailing Ships*.— Londres, The Hamlyn Publishing Group Ltd., Londres, 1974, p. 78). Esta afirmación de Brophy nos ratifica en la idea de que Brown and Bell estaban entre los líderes en el más avanzado diseño náutico, de quienes se hallaban a la vanguardia los yanquis. Este arte fue aprovechado en la excelente arquitectura naval del primer *Rímac* de nuestra Armada.
33. "... la Fundación Stilman & Allen en donde hacen la maquinaria". Oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en EE. UU., Joaquín José de Osma, al Ministro de Relaciones Exteriores, datado en Washington, 18 de marzo de 1847, existente en la Carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú, 5-3. Legación en EE. UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.

34. "... la llegada del armamento de Inglaterra... Posteriormente recibí comunicación del Comandante Mariátegui, avisando que los cañones con el completo del pedido saldrían de Londres...". Comunicación del Jefe de la Comisión de Marina en Estados Unidos al Ministro de Guerra y Marina, fechada en Nueva York, 9 de enero de 1848, documento existente sin clasificar en el Archivo del Museo Naval.
35. "Cuando comprometido en la celebrada carrera del Te desde Foo-chow-foo hasta Londres, en 1856, The Lord of the Isles batió a dos de los más rápidos Clippers americanos, de casi el doble de su tonelaje; entregando su carga sin ningún daño, esos buques británicos reganaron su ascendiente en el comercio que sus rivales americanos habían monopolizado por demasiado largo tiempo. Desde ese tiempo los veleros británicos fueron ganando una completa superioridad sobre los buques americanos...". Anónimo, *Two Hundred & Fifty Years of Shipbuilding by the Scotts at Greenock.*— Glasgow, James Jack Advertising Ltd., 1961, pp. 15-16.
Esa superioridad de los norteamericanos en construcciones navales también fue reconocida por el Gobierno francés, cuando entre 1819 y 1822, el constructor naval francés Jean Baptiste Marestier, por su orden, estuvo estudiando en Estados Unidos los barcos americanos a vapor y vela. Howard I. CHAPPELLE, *The Pioneer Steamship Savannah: A Study for a Scale Model*, en: *United States National Museum. Bulletin 228.*— Washington, D.C., Smithsonian Institute, 1961, p. 65.
36. "... Esas ruedas en las aguas del Pacífico son capaces de devorar hasta 13 millas por hora, si no tienen que transportar más que su propio peso...". "Llegada del Vapor Rimac al Callao", en: *El Comercio*, Lima, 29 de julio de 1848, N° 2724, p. 4, cols. 1a-2a.
La velocidad máxima de la *Esmeralda* la hemos tomado de Carlos LOPEZ URRUTIA, *Historia de la Marina de Chile.*— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1969, p. 415.
37. Viendo un cuadro aparecido en el diario *El Comercio*, Lima, 10 de julio de 1846, N° 2118, p. 2, con el título de "Buques de Guerra Ingleses en el Pacífico", es muy claro notar que los vapores de guerra en su gran mayoría habían reducido el número de sus cañones a 6, mientras que los veleros mantenían números mayores. La explicación creemos colegirla por el hecho de que los vapores podían llevar cañones a proa y popa, giratorios y de mayor calibre, pues no tenían el pie forzado de llevar su artillería en las bandas como en el caso de los buques de vela.
38. ROBERTSON, Frederick Leslie.. *Op. cit.*, p. 234. Otras razones en favor de la propulsión por hélice pueden verse en: R.A. FLETCHER. *Op. cit.*, pp. 101-104.
39. FLETCHER, R.A. ... *Op. cit.*, p. 99.
40. Véase el Apéndice IV, "La Flota de la Compañía, 1840-1940", en: Arthur C. WARDLE. *El Vapor Conquista el Pacífico. Anales de las hazañas marítimas. 1840-1940.*— Valparaíso, Imprenta y Litografía Universo, 1940, pp. 209-212.
41. Véase de David HOWARTH. *Trafalgar. The Nelson Touch.*— Glasgow. W. Collins, Fontana Books, 1972.
42. "... adjuntos al buque [Chile, de la P.S.N.C.], el Primer Teniente D. Benito Huertas y Guardia Marina [Alejandro] Faura". "Puerto del Callao", en: *El Comercio*, Lima, 14 de abril de 1846, N° 2048, p. 2, col. 1a.
"En el paquete vapor Chile se hallan en comisión un oficial, un guardiamarina y dos herreros de la clase de segundos contramaestres, instruyéndose del mecanismo de la maquinaria". Capitán de Navío Eduardo CARRASCO, *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1847.*— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1846, p. 341.

NOTAS AL CAPITULO

43. Véase el artículo "Renwick, James", en la *Encyclopaedia Britannica*.— edición de 1963, p. 156, T. 19.
44. "Con fecha 4 del pasado el Capitán de Fragata Dn. Domingo Valle Riestra me pasó la comunicación siguiente: 'Emprendida la construcción del vapor que V.S. ha contratado en esta ciudad, he dispuesto que los oficiales de la Comisión de Marina se contraigan no solo al ramo de la maquinaria, con cuyo objeto concurrieron diariamente a la Fundación Stilman & Allen en donde hacen la maquinaria.
"Indispensable es que comprendan el manejo de ella, pero no es posible conseguirlo sin que adquieran algunas nociones en la parte técnica. Antes de ahora se han contraído a ello, pero V.S. conocerá que no puede aprovecharse con la simple lectura sin explicaciones de un profesor. Mr. Renwick, autor del tratado que les he recomendado, enseña un curso sobre maquinaria de vapor en Columbia College en esta ciudad, en donde tiene los instrumentos necesarios...'
"En vista de las razones del jefe de la Comisión de Marina. dispuse que los oficiales que se hallan a sus órdenes siguieran un curso de maquinaria en Columbia College... Joaquín J. de Osma". Oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en Estados Unidos al Ministro de Relaciones Exteriores, fechado en Washington, 18 de marzo de 1847, que se encuentra en la Carpeta "Año 1847, Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE. UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
45. "... Impuesto S.E. el Presidente de la comunicación del Sr. Ministro Osma a V.S., me transcribe manifestando que coincidiendo con la opinión del Comandante Ramón Valle Riestra, para que los oficiales que están a sus órdenes se ocupasen de visitar los astilleros y diversos departamentos de Marina de aquel Gobierno, creía conveniente, que a dichos oficiales se diese para sus gastos de viaje una paga por vía de gratificación...". Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Ministro de Relaciones Exteriores, de Lima, 11 de setiembre de 1847, existente en la Carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
46. "Legación del Perú cerca de los Estados Unidos.— N. York, 27 de enero de 1848.— Señor Ministro.— Regresando en el vapor Rimac, la comisión de marina que el Gobierno tuvo a bien destinar a este punto, para inspeccionar su construcción y conducirlo al Perú; me creo obligado a manifestar... que todos los oficiales que la componen, han correspondido a su elección, y se han hecho acreedores a la consideración del Gobierno por su buena conducta, su intachable subordinación, su asidua aplicación y el constante celo con que han llenado sus deberes en todas ocasiones... no puedo excusarme de añadir que ninguno es más merecedor que el mismo Capitán de Fragata D. Domingo Valle Riestra, quien en su doble destino de jefe de la comisión y de secretario de esta Legación, me ha prestado constantemente el más eficaz auxilio, y ha justificado plenamente el alto concepto en que le tenía.— ... Joaquín José [de] Osma". "Ministerio de Relaciones Exteriores, Justicia y Negocios Eclesiásticos", en: *El Peruano*.— Lima, 12 de julio de 1848.— T. XX, N° 4, p. 13, col. 3a., y p. 14, col. 1a.
47. PAZ SOLDAN, José Gregorio... Memoria... de 1847, p. 7.
48. Véase documentación contenida en la Carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
49. "El objeto de la conversación del General Castilla conmigo, fue conocer cuan lejos podía ir el Gobierno de EE UU. para oponerse a este inicuo atentado de parte de las monarquías de Europa para subvertir los principios y formas de gobierno republicano existentes en América del

- Sur. El mucho deseaba conocer si nuestro Gobierno podría suministrarle uno o dos grandes vapores de guerra; vendérselos inmediatamente al Sr. Osma, o permitir a los contratistas construirlos para el Gobierno [de EE.UU.] para vender los que están listos para entrega. Si una cosa así pudiese hacerse, seria un servicio a la causa republicana y de la Humanidad; pues no hay duda que el Perú será el posterior objeto de la cruzada monárquica, y sin tener pronto algunos medios de resistencia marítima, Flores con sus dos grandes vapores podrá bloquear lo que él desee, y tomar las islas guaneras, de las que podrá levantar todos los medios para sostenerse, y privar al Perú de lo que cuenta para pagar sus gastos y sus deudas...*". Carta de Stanhope Prevost, Cónsul de Estados Unidos, fechada en Lima, 9 de diciembre de 1846, en: William R. MANNING, *Diplomatic Correspondance of the United States. Inter-American Affairs. 1831-1860.*— Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1938.— T. X, pp. 547-549; lo transcrito es de la p. 548.
50. PAZ SOLDAN, José Gregorio... *Memoria... de 1847*, pp. 8-9.
 51. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú.*— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 125.
 52. Véase la correspondencia de la Legación del Perú en Estados Unidos con el Ministerio de Relaciones Exteriores en la Carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
 53. "El vapor Rimac se botará al agua el 20 de este mes, e inmediatamente se procederá a colocar las máquinas, en las que se trabaja al mismo tiempo...". Oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en EE.UU. al Ministro de Relaciones Exteriores, fechado en Nueva York, 5 de agosto de 1847, que existe en la carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
 54. Oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en EE.UU. al Ministro de Relaciones Exteriores, datado en Nueva York, 6 de enero de 1848, en la carpeta "Año 1848. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en los EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
 55. *Ibidem.*
 56. Oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú en los EE.UU. al Ministro de Relaciones Exteriores, fechado en Washington, 7 de febrero de 1848, que está en la carpeta "Año 1848. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en los EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
 57. Véase la correspondencia de las carpetas "Año 1847" y "Año 1848. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en los EE.UU."
 58. Del viaje del *Rimac* de Nueva York hasta Río de Janeiro se conservan en el Archivo del Museo Naval dos copias manuscritas de época del "Extracto del diario de nuestra navegación desde el puerto de Nueva York hasta este puerto [(Río de Janeiro)]", adjunto a un oficio del Capitán de Fragata Valle Riestra, fechado en Río de Janeiro, 4 de abril de 1848. Dicho documento aún no está catalogado. Pero tales documentos fueron publicados en: *El Peruano.*— Lima, 12 de julio de 1848.— T. XX, N° 4; y bajo el título "Viaje del Vapor *Rimac*", en: *El Comercio*, Lima, 13 de junio de 1848, N° 2711, p. 3, cols. 1a-4a. Nuestro relato de esa parte del viaje lo basamos en el *extracto*, que fue publicado con el título de "Extracto del diario de navegación del Vapor de guerra *Rimac* del puerto de Nueva York al de Río de Janeiro" y ocupa la p. 15, y las cols. 1a. y 2a. de la p. 16, del citado periódico. lo citado en col. 3a., p. 15.
 59. *Ibidem.*

NOTAS AL CAPITULO

60. *Ibidem.*
61. *Ibidem.*
62. *Ibidem.*
63. *Ibidem*, p. 16, col. 2a.
64. El viaje entre Río de Janeiro y Talcahuano, "... *larga y tempestuosa navegación*", como lo llama Valle Riestra, está relatado con bastante minuciosidad en un oficio pasado por el Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra al Ministro de Guerra y Marina, fechado en Talcahuano, 9 de junio de 1848, reproducido en: *El Peruano*.— Lima, 15 de julio de 1848.— T. XX, N° 6, p. 17, cols. 2a-3a, y p. 18, cols. 1a-2a, bajo el rubro de "Ministerio de Guerra y Marina.— Vapor *Rímac*". Lo citado en p. 18, col. 2a. Toda la información que damos sobre la travesía del *Rímac* de Río de Janeiro a Talcahuano está tomada del oficio que mencionamos, cuya importancia, por obvia, no comentamos.
El texto del parte de Valle Riestra, en lo que concierne a la navegación de los estrechos, lo hemos confrontado con la traducción del Capitán de Corbeta Elías AGUIRRE, *Apuntes para la Navegación del Estrecho de Magallanes y los Canales que conducen al Golfo de Peñas por el Capitán R.C. Mayne de la Marina Real Inglesa. Traducidos y anotados para la Escuadra del Perú por Elías Aguirre, Capitán de Corbeta*.— Lima, Imprenta del Estado, 1874; y Samuel Eliot MORISON, *The European Discovery of America. The Southern Voyages. A.D. 1492-1616*.— Nueva York, Oxford University Press, 1974.
65. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina...*, p. 208.
66. *Ibidem.*
67. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1848*.— Lima, Imprenta de José María Masías, 1847, p. 380; *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1849*.— Lima, Imprenta de J. Montoya, 1848, p. 467.
68. "Noticias Marítimas". Puerto del Callao. Entradas. Julio 27. Vapor nacional de guerra *Rímac*... procedente de Arica en 3 días". *El Comercio*, Lima, 27 de julio de 1848, N° 2723, p. 2, col. 1a.
69. "Llegada del *Rímac* al Callao", en: *El Comercio*, Lima, 29 de julio de 1848, N° 2724, p. 4, cols. 1a-2a.
70. Véase el "Estado Jral. en que entra al Puerto del Callao procedente de Talcahuano y Arica el Vapor de Guerra '*Rímac*' del porte de 6 cañones y 200 caballos de fuerza al mando del Capitán de Fragata Dn. Domingo Valle Riestra" existente en el Archivo del Museo Naval, sin clasificar, y que en facsimile se reproduce en este tomo. Está firmado en el Callao, 27 de julio de 1848.
71. "... un vapor muy largo con aparejo de bergantín...". "Vapor *Rímac*", en: *El Comercio*, Lima, 27 de junio de 1848, N° 2698, p. 3, col. 1a.
72. "Estado Jral" mencionado en la nota 70.
73. *Ibidem.*
74. Oficio del Comandante General de Marina, Capitán de Navío Francisco Forcelledo, al Ministro de Guerra y Marina, fechado en el Callao, 4 de setiembre de 1848, documento sin clasificar existente en el Archivo del Museo Naval.
75. Oficio del Ministro de Guerra y Marina al Comandante General de Marina, datado en Lima, 2 de octubre de 1848, existente sin clasificar en el Archivo del Museo Naval.
76. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1844*.— Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1843, p. 196.
77. En el periódico oficial de los constitucionalistas, *El Fénix*, Tacna, 13 de abril de 1844, N° 46, en su editorial se dice: "He aquí el famoso

Ortiz de Zevallos, nuestro prisionero..., p. 1, cols. 2a-3a.

Refiriéndose al mismo Ortiz de Zevallos, los partidarios de Castilla escribían: "... *Pronunciador y revoltoso por excelencia, al que en el espacio de un año de simple Guardia Marina se ha elevado a rango de Comandante, merced a los pronunciamientos, únicos servicios que forman su hoja de servicios...*". *El Fénix*, Tacna, 15 de junio de 1844.— T. II, N° 7, p. 2, cols. 2a-3a.

Debemos recordar que son los enemigos de Ortiz de Zevallos los que se ocupan de él, y debió haber destacado grandemente el joven Teniente para merecer tales denuestos de sus opositores.

78. Véase *El Peruano*.— Lima, 8 de junio de 1844.— T. XI, N° 56, p. 195, cols. 1a-3a.
79. Carta del Supremo Director, General Manuel Ignacio de Vivanco, al Capitán de Corbeta graduado José Ortiz de Zevallos, fechada en Arequipa, 6 de junio de 1844, reproducida en: *El Fénix*.— Tacna, 22 de junio de 1844.— T. II, N° 8, p. 2, col. 1a, bajo el rubro "*Comunicaciones interceptadas*".
80. "Acta" del pronunciamiento de la Escuadra en Islay, publicada en: *El Republicano*.— Arequipa, 3 de agosto de 1844.— T. XVIII, N° 7, p. 21, cols. 2a-3a, y p. 22, col. 1a.
81. Véase *El Comercio*.— Lima, 27 de julio de 1844, N° 1535; y *El Peruano Extraordinario*.— Lima, 27 de julio de 1844.— T. XII, N° 12.
82. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 66.
83. *Ibidem*.
84. Entre otros factores, contribuye a la elusividad de este joven marino, el hecho de que si bien se firmó, pues la firma la hemos visto en reiterados documentos del Archivo del Museo Naval, José Ortiz de Zevallos, sin embargo en documentos oficiales y en los periódicos aparece como José Miguel Ortiz de Zevallos, José Ortiz Zevallos, José Ortiz Cevallos, José Ortiz, José Zevallos o Cevallos, y también como José O. Cevallos, sin entrar en la variante de v y b. Debemos aclarar al lector que no hay que poner en duda que cuando se cita en esa época a Cevallos o Zevallos, u Ortiz y sus variantes se trata de José Ortiz de Zevallos, pues no había en nuestra Armada ningún otro oficial que respondiese a Zevallos o Cevallos u Ortiz.
85. Como hemos indicado antes, el Capitán de Fragata Domingo Valle Riestra salió del Callao el 13 de abril de 1846, en el vapor inglés, junto con el Teniente 1° Carreño y los Guardiamarinas Saavedra y Sanz, tal como puede verse en "Puerto del Callao", en: *El Comercio*, Lima, 14 de abril de 1846, N° 2048, p. 2, col. 1a.
86. Véase "Puerto del Callao", en: *El Comercio*, Lima, 12 de setiembre de 1846, N° 2170, p. 2, col. 1a.
87. Véase oficio del Ministro Plenipotenciario del Perú cerca de los Estados Unidos, Joaquín José de Osma, al Ministro de Relaciones Exteriores, fechado en La Habana, 27 de octubre de 1846, existente en la carpeta "*Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en Estados Unidos*" del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
88. El Ministro Plenipotenciario Osma señala al Ministro de Relaciones Exteriores, que la construcción del *Rimac* demoraría 9 meses, conforme a contrato, y que eso sería en setiembre de 1847, de donde se deduce que el contrato con Brown & Bell debió ser firmado en diciembre de 1845. Oficio de Washington, 12 de febrero de 1847.
En otro oficio del mismo Osma, se encuentra transcrito uno de Valle Riestra a Osma, donde le dice: "... *la construcción del vapor que V.S. ha contratado en esta ciudad [de Nueva York]...*". Washington, 18 de

NOTAS AL CAPITULO

- marzo de 1847. Estos documentos existen en la carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU."
89. Véase oficio del Plenipotenciario J.J. de Osma al Ministro de Relaciones Exteriores, fechado en La Habana, 27 de octubre de 1846, en la carpeta "Año 1846. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU".
90. Oficio del Plenipotenciario Joaquín José de Osma al Ministro de Relaciones Exteriores, datado en Washington, 18 de marzo de 1847, en la carpeta "Año 1847. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación en EE.UU." del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores.
91. *Ibidem.*
92. Véase "Lima", en: *El Comercio*, Lima, 5 de junio de 1847, N° 2383, p. 4, col. 2a.
93. "A la Memoria del Teniente 1° de la Armada Nacional, Don José Ortiz de Zevallos dedica la siguiente composición, una sincera y doliente amiga'

... Ese poder [Divino] te concedió un talento,
que poco o nada el Mundo conocia,
un corazón sensible y generoso,
y un valor que brillara en el cruento
combate que a los bravos imponia...

Ortiz, Ortiz, cuando silbando el viento
a tu nave alejó de esta ribera,
yo no preví que en apartado clima
fuese a dar tu postrimer aliento,
y tu cuerpo a cubrir tierra extranjera.

Tal vez alguna fosa solitaria
sin una letra que tu nombre acuerde,
con una cruz que se alzará sencilla,
si acaso se alza, entre el lentisco verde;
será toda tu pompa, y la morada
que de bestia carnívora te abriga,
sin que muden tu suerte desdichada
ni los dolientes ayes de tu madre,
ni los fervidos votos de tu amiga..."

(*El Comercio*, Lima, 26 de junio de 1847, N° 2400, p. 3, col. 1ra.).

94. Información tomada del Capitán de Navío Eduardo CARRASCO, *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1849*. Lima, Imprenta de F. Montoya, 1848, pp. 466-467. Debemos hacer notar que esta *Guía de 1849*, fue impresa a fines de 1848, como lo demuestra el pie de imprenta.

Capítulo XXXV

EL BERGANTIN DE GUERRA GAMARRA EN CALIFORNIA

LA FIEBRE DEL ORO DE CALIFORNIA

El 24 de enero de 1848, poco antes de firmarse la paz con México [2 de febrero], un trabajador del Valle de Sacramento descubrió oro en la Acequia de Sutter. La noticia se difundió por toda la costa del Pacífico...¹. Y California se convirtió en la meta ansiada de miles de hombres y mujeres. La pequeña y solitaria aldea denominada Yerba Buena, a la que rara vez llegaban los buques², convirtióse en poco tiempo en una agitada ciudad de veinte a veinticinco mil habitantes, "... donde los huevos, después de un viaje alrededor del Cabo de Hornos, se vendían a diez dólares la docena, y un vaso de whisky costaba un puñado de polvo de oro..."³. A California, más propiamente Alta California, acudieron gentes de todo el mundo, y entre ellos también un buen grupo de peruanos. En setiembre de 1850 California era admitida como un nuevo estado de la Unión⁴.

En 1849 San Francisco ya contaba con una población foránea de 110,000 almas. En su inmensa bahía podían contarse normalmente, por la misma fecha, más de 650 buques con 400,170 toneladas (sic) de capacidad⁵. En años sucesivos la población de aluvión seguiría creciendo a un ritmo aún más acelerado. Surgieron, por tal motivo, agudos conflictos sociales en un ambiente sórdido de violencia e inmoralidad.

PERUANOS EN CALIFORNIA

Numerosos fueron los peruanos que viajaron a California en pos de fortuna. No sólo eran buscadores de oro, sino también comerciantes y propietarios de embarcaciones, que navegaban cargadas de mercaderías hasta el puerto de San Francisco. Muy pronto se supo que mil penalidades, incluso la muerte, era el destino de la mayoría de los comerciantes y aventureros. Las desalentadoras y dramáticas noticias que llegaban a Lima sobre California dieron lugar a que el periódico oficial *El Peruano* se ocupara del asunto. "... el Gobierno [—decía un artículo—] se siente hondamente conmovido al contemplar a los hijos del Perú corriendo, ciegos y sin más que por seguir el torrente, tras los azares de una especulación aventurada, cuando el suelo patrio, virgen todavía en casi su mayor parte, les ofrece abundantes veneros de riqueza para ensayar su actividad sin exponerse a tan inminentes riesgos". Y añadía: "... no bien ha llegado a nosotros la noticia fascinante del oro de California, cuando cediendo a frenéticos arrebatos y olvidando la riqueza con que la naturaleza nos brinda, hemos corrido incautos a mendigar en tierra extraña lo que nos sobra en la nuestra"⁶.

El número de peruanos que marcharon a California fue pequeño si se compara con el de otras nacionalidades. La "fiebre del oro" no arrastró a multitudes de nuestro país ni despobló ciudades y aldeas, como en otras partes. Sin embargo, la precaria situación de los dueños de embarcaciones nacionales, cuyas tripulaciones desertaban en San Francisco para unirse a la interminable legión de buscadores del rico metal, movió al Gobierno del General Ramón Castilla a enviar el bergantín de guerra *Gamarra* a las costas de California.

LA MISION DEL BERGANTIN GAMARRA

El 21 de diciembre de 1848 el Gobierno peruano anunció oficialmente que, accediendo a la demanda de don Juan de Dios Calderón, por sí y a nombre de los dueños de diversas naves peruanas inmovilizadas en San Francisco, enviaría a ese puerto un buque de guerra "... con el objeto de proteger los intereses mercantiles del país y de auxiliar en caso necesario a los capitanes de los buques nacionales cuando se encuentren en precisión indispensable de ser favorecidos por [encontrarse en] cualquier contratiempo"⁷.

De inmediato se dio orden de aprestar al bergantín *General Gamarra*, a cuyo comandante, el Capitán de Fragata graduado José María Silva Rodríguez, el Ministro de Guerra y Marina

hizo llegar un pliego de minuciosas instrucciones. En primer lugar debía remediarse, como ya se mencionó, la situación de los barcos mercantes peruanos proporcionándoles tripulación y los elementos necesarios para la singladura de regreso.

El Comandante Silva Rodríguez debía asimismo informar al Gobierno si juzgaba necesaria "... *la presencia permanente en California de un buque de guerra nacional*". En tal caso, no podría dejar esos parajes hasta la llegada de la embarcación de relevo⁸. El *Gamarra* debía auxiliar también a los peruanos sin recursos que desearan retornar a la patria, "... *prefiriendo a los que se hallen en estado indigente, previo los datos que recibirá del Cónsul que así lo corrobore*"⁹. Convencido de las dificultades que aguardaban en San Francisco al comandante del *Gamarra*, el Ministro de Guerra y Marina lo autorizaba para "... *adoptar cuantas medidas opine conducentes para evitar la desertión de la marinería y guarnición del buque de su mando, en [la] inteligencia que por extremas que sean las aprobará*"¹⁰. Finalmente, quedaba claro que Silva Rodríguez se obligaba a proceder "... *como si la República estuviera en guerra con cualquier potencia*"¹¹.

El Ministerio de Relaciones Exteriores también le impartió instrucciones. El comandante peruano debía "... *observar escrupulosamente las leyes del país de los Estados Unidos y proceder en cualquier caso que le ocurra por medio del Cónsul, con quien debe guardar la mejor armonía*"¹². A bordo del *Gamarra* iban los primeros funcionarios consulares del Perú con destino a San Francisco. Ellos eran el Coronel Carlos Varea (Cónsul), Manuel Jurado de los Reyes (Vice-Cónsul), José Martín Cárdenas (Canciller) y José de la Fuente, en calidad de adjunto¹³. Por último el Ministerio de Hacienda también comunicó instrucciones al Comandante Silva Rodríguez. Habría de averiguar detalladamente lo relativo a la explotación del oro, precio del metal en sus diversas fases, métodos de trabajo, posibilidades de establecer contactos permanentes en esa región, etc.¹⁴

EL BERGANTIN GAMARRA

La nave escogida para cumplir misión tan importante fue el bergantín de guerra *General Gamarra*. Construido en el puerto de Trieste, aproximadamente en 1843, su estado general era satisfactorio. Tenía 415 toneladas, 96 pies de quilla limpia, 102 de eslora, 32 de manga, 18 de puntal, 14 de cala de popa y 12 de cala de proa. Armado con 16 cañones de a 18, portaba

viveres para 136 personas durante 9 meses y aguada para igual número de plazas durante 70 días¹⁵.

Además de su comandante el Capitán de Fragata Graduado José María Silva Rodríguez, integraban la plana mayor el Capitán de Corbeta Tomás Ríos, los Alfereces de Fragata Antonio A. de la Haza, José María Manrique y Manuel Palacios. Jefe de la dotación de infantería de marina, el Capitán de Infantería Manuel Carbajal. Hacían sus primeras armas cuatro jóvenes guardiamarinas: Federico Alzamora, Pedro Suárez, Francisco Tristán y Gregorio Casanova¹⁶. De su brillante comportamiento y alto sentido de responsabilidad nos ocuparemos más adelante.

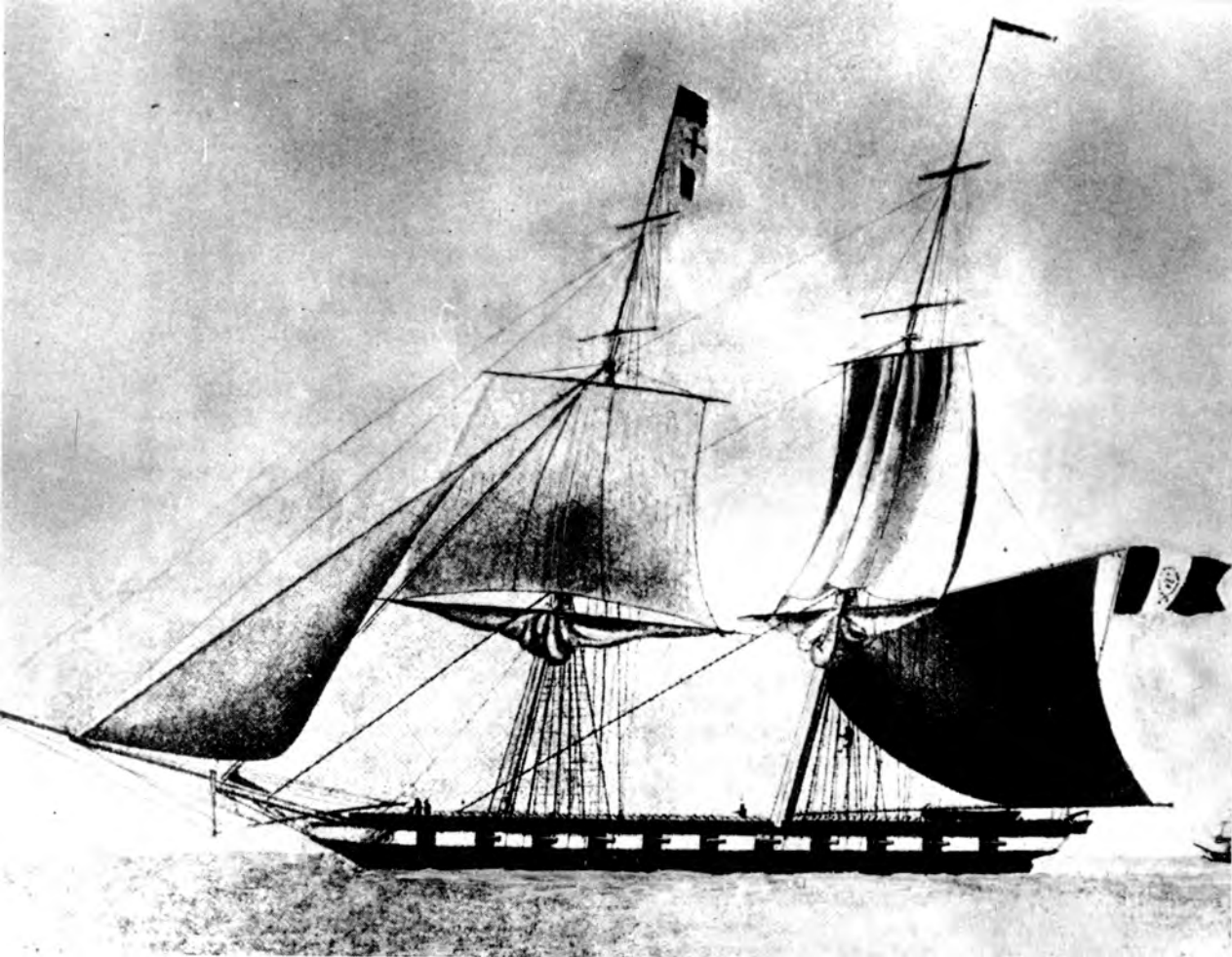
Intencionalmente se llevó exceso de tripulación (32 hombres más de los reglamentarios)¹⁷, para poder proporcionar ayuda a los barcos mercantes peruanos que se encontraban abandonados en la bahía de San Francisco.

El 25 de enero de 1849, a las 3 de la tarde, parte el *Gamarra* del Callao portando en su caja de seguridad más de 11,000 pesos en oro y plata sellada de buena ley para el pago de los sueldos de la dotación¹⁸. Los más optimistas pensaban que el regreso ocurriría antes de seis meses. Otros, por el contrario, estimaban que la ausencia duraría un año.

La travesía debió de efectuarse sin mayor novedad. No sabemos la fecha exacta en que arribaron al puerto de San Francisco. José María Silva Rodríguez, en carta al Comandante General de Marina, fechada a bordo del *Gamarra*, al ancla en San Francisco, el 30 de abril de 1849, menciona que su nave estaba surta desde hacía más de un mes¹⁹. Suponemos, pues, que debió llegar hacia el 15 de marzo luego de navegar unos 45 días.

En esa carta Silva Rodríguez informa que a su llegada encontró a la barca *Eliza* y a los bergantines *Susana*, *Mazzeppa*, *Eliza* y *Calderón*²⁰. Posteriormente anclaron la barca *San José* los bergantines *Volante* y *Andrea*, y las goletas *Bella Angelita* y *Atalante*²¹. Por cierto que ninguna de estas naves contaba con tripulación. Todos los marineros habían desertado. El comandante del *Gamarra* tomó inmediatamente las providencias necesarias para que sus hombres se hicieran cargo de la barca *Eliza* y de los bergantines *Calderón* y *Eliza*, que zarparon con dirección al Callao²².

Los bergantines *Susana* y *Mazzeppa* y la barca *San José* fueron vendidos por sus propietarios "a muy buen precio", para dedicarlos al transporte de carga y pasajeros en los ríos Sacramento y San Joaquín²³. La presencia del bergantín de guerra nacional en las aguas de San Francisco influyó decisivamente en el buen rumbo de las transacciones comerciales de nuestros compatriotas.



Bergantín *General Gamarra*.
Rubén Vargas Ugarte, S. J., *Historia General del*
Perú — *La República*, Lima, Editor
Carlos Milla Batres, 1971, VII.

La goleta *Bella Angelita*, de poco porte y bastante deteriorada, también fue vendida y se dedicó a la navegación fluvial²⁴. La goleta *Atalante* obtuvo el privilegio de hacer el cabotaje en las costas de California y muy pronto adquirió fama por los generosos salarios que recibían sus tripulantes. El negocio debía de ser muy bueno, pues dejaba pingües ganancias a los propietarios²⁵.

Otros dos barcos peruanos socorridos fueron los bergantines *Volante* y *Andrea*. El primero, con personal para que arreglase su bodega y pudiera recibir el lastre necesario para la navegación; el segundo, para sacarlo de un banco de arena, en la punta del puerto, en donde había varado la misma noche de su entrada²⁶.

Por su gran valor, como testimonio de primera mano, transcribimos párrafos de una carta-informe dirigida por Silva Rodríguez al Comandante General de Marina:

"Otro triunfo espléndido se ha logrado con haber podido salvar hasta la fecha tres de nuestros buques nacionales, y que son los únicos que he visto salir en más de un mes que hace que estoy aquí surto, presenciando al mismo tiempo y viendo gemir en la disolución y el abandono a todos los demás buques de diversas naciones que han quedado en la mayor acefalía con la maldita fuga de sus tripulaciones. Este mal cada día va aumentando, pues no cesan de entrar por lo menos dos o tres buques diarios, y ha habido un día que he contado nueve de entrada. ¡Espantosa, señor, es la situación aquí de las embarcaciones!, y por consiguiente la ruina de los capitanes y propietarios. A más de esto se agrega el completo descalabro que todos los especuladores han sufrido con su mercadería; hay aquí artículos de toda especie para cuatro millones de habitantes mientras que hasta ahora en todo aproximadamente se encontrarán cuando más cincuenta mil, así es que no se ven en el puerto sino martillos o martilleros por todas partes, rematando toda clase de géneros por la cuarta parte de su valor y si hubiera buques que con facilidad pudieran moverse se podrían comprar aquí efectos de un surtido general para obtener en el Callao con ellos una doble utilidad. ¡Admirado estoy de observar y ver tantas anomalías, y tantos fenómenos en las especulaciones comerciales!, pues ha habido fletador que ha hecho dejación absoluta de su carga dejándola a bordo por no rendirle el importe de sus ventas para pagar los fletes comerciales así como en los emigrados aventureros se cuentan muy pocos peruanos, pues han tenido tino para no lanzarse con aceleración y labrarse una segura ruina. De Chile es de

donde ven con el mayor sentimiento que se evaden hombres de todas partes tanto en buques chilenos como extranjeros; y es de donde también han ingresado cargamentos de toda especie en mayor número. Sin embargo, los que nada traen y vienen de aventureros, siempre medran ya sea con el trabajo en las minas, o ya trabajando en el puerto; pero de todos modos el país de donde emigran supongo sufrirá un gran menoscabo. En fin, Señor, casi no se puede describir lo que aquí pasa, pues es tanto y tan variado que es necesario verlo, porque las ideas se aglomeran de un modo tal que se ofuscan y no se pueden expresar con extensión sin confundirse²⁷.

EL REGRESO

La presencia del bergantín de guerra *General Gamarra* en San Francisco simbolizaba la prestancia internacional que adquiriría el Perú; la evolución de su joven Marina de Guerra, que podía ser calificada como una de las mejores de Sudamérica; de la calidad humana y profesional de sus oficiales y tripulantes que cumplieron escrupulosamente su deber en circunstancias difíciles y confusas, proclives a provocar la quiebra moral de espíritus menos elevados.

El *Gamarra* había cumplido las instrucciones recibidas y ya nada lo retenía en el puerto californiano. Así lo comprendió Silva Rodríguez, quien escribe al Comandante General de Marina: *"... ahora habiendo salvado tres de nuestros buques nacionales contra todo el torrente de las circunstancias, y no teniendo ya en lo sucesivo ni un solo marinero que poder dar a otro cualquiera que se presente por haberme quedado con los más necesarios para tripular con seguridad el buque que mando, ya mi estadia es aquí tan inútil como sumamente expuesta y antes de sufrir un grande fracaso con la desertión de mi gente, que hasta ahora he podido evitar milagrosamente a fuerza de desvelos y vigilancia, quiero poner en salvo al *Gamarra* y para ello pienso salir de aquí infaliblemente tan luego como llene mi aguada del ocho al diez del próximo mayo, y me dirigiré al Callao tocando antes en el puerto de Payta²⁸.*

En realidad, no salieron el 10 sino el 16 de mayo. El tornaviaje fue accidentado. Gran parte de la tripulación cayó enferma aquejada de escorbuto y "dolores reumáticos". Finalmente el 7 de julio de 1849, el *Gamarra* arribó a Paita luego de 53 días de navegación²⁹. Veintiséis de sus hombres, por su delicado estado de salud, tuvieron que ser desembarcados para atenderse en el cuartel de la población, habilitado como hospi-

tal. Por suerte, la recuperación de todos ellos fue cosa de pocos días³⁰.

El 30 de agosto fondeó en el Callao el bergantín de guerra *General Gamarra* luego de hacer una pequeña escala en Huacho³¹. La difícil misión se coronaba con todo éxito y en un tiempo, pese a las dificultades, sumamente corto.

UNA TRIPULACION EJEMPLAR

El informe reservado que elaboró el Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez, al término de su misión, contiene apreciaciones muy interesantes sobre el comportamiento de la oficialidad y de la tripulación del bergantín *Gamarra*³².

Salvo críticas menores para el Capitán de Corbeta Ríos, los juicios son encomiásticos. Los Alfereces de Fragata Antonio de la Haza, José Manrique y Manuel Palacios sirvieron en la campaña "... *con exactitud, autoridad y buen desempeño*"³³. Sobresalió un tanto Antonio de la Haza, encargado de la instrucción de los guardiamarinas. Estos jóvenes —Pedro Suárez, Federico Alzamora, Francisco Tristán y Gregorio Casanova—, según anotó el Comandante, "... *tuvieron una conducta sin tacha*"³⁴.

Elogios mereció también el Capitán de Ejército Manuel Carbajal, a cuyo cargo estuvo la guarnición militar. De él se expresa Silva Rodríguez llamándole "*oficial caballeroso y excelente*"³⁵.

El Comandante del *Gamarra* destaca la forma valerosa y abnegada con la que los tripulantes sufrieron toda clase de fatigas sobre todo en el viaje de regreso. Distinguióse en particular "... *la guarnición de infantería de marina que en San Francisco, por inspirarme más confianza, tenía que hacer el trabajo duplicado y aun custodiar a la marinería*"³⁶. Respecto a esta última, señala el informe que nunca se advirtió en ella proclividad a la desertión, ni siquiera entre los tripulantes extranjeros, que dieron prueba de la mayor lealtad³⁷.

Algunos años después, en 1861, en un documento oficial se recordaban elogiosamente los servicios de Silva Rodríguez: "*Conservó admirablemente la moralidad y subordinación militar de su buque, en una época en que aun las tripulaciones de los buques de guerra norteamericanos se fugaban escandalosamente de sus buques halagados por el oro que se decía se tomaba en los placeres auríferos. En premio a los servicios expresados en el mes de setiembre de 1850 se le confirió a Silva Rodríguez la alta clase de Capitán de Fragata efectivo, con antigüedad en 31 de octubre de 1849; y en setiembre de 1850 se le nombró comandante del buque de vapor Rimac*"³⁸.

Una vez más nuestra joven Marina de Guerra, con el viaje del *Gamarra* a California, dio una clara prueba de la calidad moral de sus hombres.

Digamos finalmente que la importancia de la producción aurífera de California tuvo diversas repercusiones en el Perú, que no creemos han sido debidamente estudiadas. Sobre uno de esos aspectos, vinculado con nuestra moneda, versó el Decreto Supremo de 2 de junio de 1855, que sí ha sido examinado por Manuel Moreyra Paz-Soldán³⁹.

No sólo tuvo importancia en esa época el oro, sino que, pocos años después, la producción triguera californiana produjo un intenso tráfico marítimo entre la costa Este de los Estados Unidos y San Francisco, por la vía del Cabo de Hornos, al extremo que se llegó a crear un nuevo tipo de "Clippers" a los que se llamó "Down Easters"⁴⁰.

En su *Memoria* de 1849, el Ministro de Guerra y Marina, General José María Raigada, informaba, que el resultado de la misión del *Gamarra* había "... correspondido perfectamente a las miras que se tuvieron en vista [para enviarlo] ... Según avisos oficiales [agregaba,] la expedición del *Gamarra* sobre aquella costa ha sido generalmente aplaudida por toda la heterogénea población acumulada en ese suelo..."⁴¹.

El Presidente Castilla en su mensaje en la clausura del Congreso Extraordinario en marzo de 1850, dijo de la misión cumplida por el *Gamarra*: "Para conocer el estado que hoy tiene la Marina no se necesitan prolijas investigaciones. Basta contemplar nuestra bandera llenando con honra en California deberes que no han llenado otras banderas respetables..."⁴².

NOTAS AL CAPITULO

1. MORISON, Samuel Eliot y COMMAGER, Henry Steele... *Historia de los Estados Unidos de Norteamérica*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1951.— T. II, p. 29.
2. PEREZ ROSALES, Vicente... *Recuerdos del Pasado*, 3a. edición, sin pie de imprenta ni fecha de impresión, p. 219.
3. MORISON, Samuel Eliot y COMMAGER, Henry Steele... *ob. cit.*, T. II, p. 30.
4. *Ibidem*, p. 34.
5. PEREZ ROSALES, Vicente... *Ob. cit.*, p. 219.
6. Anónimo... "Emigración a California", en: *El Peruano*.— Lima, 16 de junio de 1849.— T. XXI, N° 49, p. 198, cols. 1a.-3a.
7. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Ed. Peruanas S.A., 1963, 5a. ed., T. II, p. 788.
8. "Instrucciones que debe observar el comandante del Bergantin de guerra nacional General Gamarra, Capitán de Fragata Graduado don José Silva Rodríguez en la comisión que en esta fecha se le confía".— Lima, 24 de enero de 1849, en el Archivo del Museo Naval del Perú.
9. *Ibidem*.
10. *Ibidem*.
11. *Ibidem*.
12. *Ibidem*.
13. "Estado General en que sale de este puerto, para el de San Francisco (en California) el bergantin de guerra General Gamarra del porte de 16 cañones de a 18 al mando de su comandante [el] Capitán de Fragata Graduado don José María Silva Rodríguez Callao, 25 de enero de 1849", en el Archivo del Museo Naval del Perú.
14. *Ibidem*.
15. *Ibidem*.
16. *Ibidem*.
17. *Ibidem*.
18. *Ibidem*.
19. Carta del Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez al Comandante General de Marina, fechada a bordo del *Gamarra*, al ancla en San Francisco, 30 de abril de 1849, en el Archivo del Museo Naval del Perú.
20. *Ibidem*.
21. *Ibidem*.
22. *Ibidem*.
23. *Ibidem*.
24. *Ibidem*.
25. *Ibidem*.
26. *Ibidem*.
27. Carta del Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez al Comandante General de Marina, fechada a bordo del *Gamarra*, al ancla en San Francisco, el 30 de abril de 1849, en el Archivo del Museo Naval del Perú.
28. *Ibidem*.
29. Comunicación del Comandante General del Departamento de Marina al Ministro de Guerra y Marina dándole cuenta del arribo del *Gamarra*

- a Paita y otros detalles sobre el particular que constan en el informe adjunto de la Capitanía de dicho puerto, Callao, 24 de julio de 1849, en el Archivo del Museo Naval del Perú.
30. *Ibidem.*
 31. Comunicación del Comandante General de Marina al Ministro de Guerra y Marina dando cuenta de la llegada del *Gamarra*, Callao, 31 de agosto de 1849, en el Archivo del Museo Naval del Perú.
 32. "Informe confidencial sobre los oficiales del bergantín de guerra General *Gamarra* que después de su viaje a California presenta al Ministro de Guerra y Marina el Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez". Callao, 17 de octubre de 1849, en el Archivo del Museo Naval del Perú.
 33. *Ibidem.*
 34. *Ibidem.*
 35. *Ibidem.*
 36. *Ibidem.*
 37. *Ibidem.*
 38. "Capitán de Navío D. José María Silva Rodríguez", en: *Relación Historiada de los Contra Almirantes, Jefes y Oficiales del Cuerpo de la Armada Nacional.— Formada en 1861.*— T. I, p. 21. Esta *Relación* existe manuscrita en el Archivo del Museo Naval del Perú.
Existe una versión sobre las actividades de la tripulación del *Gamarra*, recogida tardíamente, en 1934, por L. Mora Rosenthal, que dice: "El 19 de abril de 1849, produjo un grave desorden en San Francisco, que [se] sofocó con el auxilio de las tripulaciones de los barcos extranjeros ya mencionados [uno inglés y otro francés,] y la del *Gamarra*; incidente del que habla Peter Stevens, capitán de la *Bella Carolina*, a sus agentes en Lima la firma Guillermo Gibbs & Cia." ("Apuntes para la Historia Naval del Perú.— Una intervención armada del Perú en Norteamérica.— El envío del B.A.P. *Gamarra* a California en el año 1849" en *Boletín de la Liga Naval del Perú.*— Lima, setiembre 30 de 1934, N° 3, pp. 5-6; lo transcrito en la p. 6.
Difundimos esta versión sin atrevernos a hacerla nuestra, pues no existe mención del hecho relatado en la documentación consultada ni en los periódicos de la época revisados. Pedimos a nuestro buen amigo el profesor Thomas M. Davies, de la Universidad de California, San Diego, datos sobre los presuntos desórdenes de San Francisco del 19 de abril de 1848, sin ningún resultado positivo. Tampoco encontramos ninguna referencia a los mismos en el libro de Jay Monaghan, *Chile, Peru, and the California Gold Rush of 1849.*— Berkeley, University of California Press, 1973, donde, si bien hay reiteradas alusiones al *Gamarra* en sus 312 páginas, nada se dice del amotinamiento del 19 de abril de 1849 en San Francisco.
 39. MOREYRA PAZ SOLDAN, Manuel... *El oro de California y Australia y el Decreto de Castilla de 1855.*— Lima, Editorial Lumen S.A., 1962.
 40. LUBBOCK, Basil... *The Down Easters. American Deep-water Sailing Ships. 1869-1929.*— Glasgow, Brown Son & Ferguson, Nautical Publishers, 1971.
 41. RAIGADA, José María... *Memoria presentada a las Cámaras reunidas en sesiones ordinarias en 1859 por el Ministro de Guerra y Marina...*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849, p. 36.
 42. CASTILLA, Ramón... *Discurso del Presidente de la República al cerrar las sesiones del Congreso Extraordinario de 1850.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1850, p. 10.
Entre las "otras banderas respetables" que no habían cumplido sus deberes con sus nacionales en California, estaba la chilena, pues fueron muchos los chilenos que acudieron a los lavaderos auríferos californianos, pero, como dice el historiador de esa nacionalidad Carlos

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

LOPEZ URRUTIA: *"Tuvo que llegarse al limite de pedirse al Contralmirante inglés Phipps Hornby, comandante del escuadrón naval británico, que se preocupara por los chilenos. [Y agregal ¡Qué triste papel para un país que 25 años antes dominara el Pacífico con su escuadra!"]*. (*Historia de la Marina de Chile*, pp. 191-192).

Capítulo XXXVI

HONRAS FUNEBRES A LOS PRESIDENTES

LA MAR Y GAMARRA

FUNERALES DEL GRAN MARISCAL JOSE DE LA MAR

El Perú hacía años estaba en deuda con dos ilustres peruanos que intervinieron en forma prócer en nuestra Independencia y que habían muerto siendo Presidentes del Perú. Nos referimos a los Grandes Mariscales José de la Mar y Agustín Gamarra.

Depuesto el Presidente La Mar el 7 de junio de 1829, fue deportado a Costa Rica, y falleció en el exilio en octubre de 1830¹. El 14 de febrero de 1834, el Presidente provisional de la República, General Luis José de Orbegoso, pidió autorización al Congreso para hacer los gastos que demandaba la traslación de los restos de La Mar a Lima². El 19 del mismo mes el Congreso dio su autorización para que se hiciese el gasto, se colocasen los restos mortales en el Cementerio público con el decoro y dignidad correspondientes a la clase de servicios del finado; pues así se satisfacían los votos del pueblo peruano y tributaba digno homenaje "... a la memoria del hombre justo que presidió alguna vez los destinos del Perú"³.

Los sucesivos trastornos políticos del Perú impidieron el inmediato cumplimiento de tal disposición del Congreso. Gracias a las gestiones de una ilustre matrona piurana, la señora Francisca Otoya, obtúvose la repatriación de los restos del inclito La Mar, quien antes de morir expresó su deseo de que sus despojos mortales reposaran en el Perú⁴.

"En 8 de mayo de 1845 ofició dicha señora al Supremo Gobierno noticiándole que tenía en su poder ese estimable

*depósito, con los documentos respectivos, y recordando en su nota lo resuelto por la Convención Nacional*⁵.

El 3 de diciembre de 1845 el Presidente Castilla decretó se nombrase una comisión para traer los restos en un buque de guerra y se agradeciese a la señora Otoya por el "... noble comedimiento y celo patriótico que ha empleado para trasladar desde Centro América los restos del General La Mar"⁶. Por otro decreto de 23 de diciembre de 1846, el Presidente Castilla designó para tan honrosa comisión al bergantín de guerra *Almirante Guise*⁷, cuyo nombre evocaba al viejo marino inglés noble amigo de La Mar; bajo el mando del Capitán de Corbeta José M. Silva Rodríguez⁸.

El peligro común que representaba para las dos repúblicas la expedición del General Juan José Flores, había estrechado las relaciones amistosas de la República del Ecuador con el Perú. El Ecuador en forma cordial solicitó al Perú el honor de recoger el cadáver del ilustre cuencano. El Perú de modo fraterno denegó la solicitud⁹.

Después de solemnes honras fúnebres en Piura y en Paita, los restos del Gran Mariscal La Mar fueron embarcados en el *Guise* el 29 de enero de 1847¹⁰.

Después de permanecer unos días anclado cerca de la isla de San Lorenzo, el bergantín *Guise* fondeó en la bahía del Callao a las dos de la tarde del lunes 1º de marzo de 1847¹¹. Con este acto iniciábase la semana dedicada por el Gobierno del Perú "... a tributar honras fúnebres a los restos mortales del Gran Mariscal don José de La Mar, Presidente que fue de la República"¹².

Los restos mortales de La Mar fueron trasladados a una lancha preparada especialmente para tal fin, escoltada por otras embarcaciones menores, que llevaban a las autoridades formando una numerosa comitiva. Todas estas embarcaciones portaban insignias de luto.

"Al partir el convoy hizo el Guise una salva de 22 tiros, la misma que repitió la corbeta de guerra Preble, y al pasar por la popa del bergantín de guerra Gamarra que no tenía aún lista su artillería, presentó su guarnición, formada en la toldilla, armas a la funerala y batió marcha. Todas las embarcaciones mercantes nacionales se mostraron de luto, arriando sus banderas y gallardetes a media asta, embicando sus vergas e izando grimpolas negras sobre los topes, conforme a lo prescrito en la Ordenanza 3a., Título 31 de las Navales. Las de guerra continuaron, lo mismo que la plaza, disparando un tiro de cañón cada cuarto de hora. Las banderas del Arsenal, Capitanía de Puerto, y Comandancia del Resguardo estaban, como la de los buques, a media asta. Luego que atracó la lancha cineraria

NARRACION

BIOGRAFICA

DEL

GRAN MARISCAL

D. JOSÉ DE LA-MAR,

Y DE LA

traslacion de sus restos mortales

DE LA REPUBLICA

DE CENTRO-AMERICA

A LA

DEL PERU.

ESCRIBELA

POR ENCARGO DEL SUPREMO GOBIERNO

MANUEL VICENTE VILLARAN,

ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA

REPUBLICA Y OFICIAL 1.º DEL MINISTERIO

DE RELACIONES EXTERIORES.



LIMA 1847:

IMPRESA DE EUSEBIO ARANDA.

Programa Oficial

DE LA FUNCION FUNERAL

QUE DEBE CELEBRARSE EN ESTA CAPITAL CON MOTIVO DE LA TRASLACION
DE LOS RESTOS MORTALES

**DEL GRAN MARISEAL D. JOSÉ DE LA-MAR,
PRESIDENTE QUE FUE DE LA REPUBLICA.**



1.º Reunidos el Prefecto y las autoridades departamentales, párrocos y comunidades religiosas, saldrán hasta la portada del Callao á recibir los restos á las cuatro de la tarde del dia dos del entrante Marzo y conducirlos en procesion á la Iglesia de la Merced, en donde quedará depositado el ataúd como se previene en el artículo 9.º del decreto de 23 de Diciembre de 1843.

2.º El dia siguiente 3 se cantarán en la misma Iglesia por todas las comunidades misas de difuntos rogando á Dios por el eterno descanso del Gran Mariscal La-Mar, haciendose ademas todo aquello que acordare el patriotismo de la comunidad.

3.º Por la tarde del mismo dia se trasladarán los restos á la Catedral, asistiendo á este acto el Supremo Gobierno con todas las autoridades, comu-

nidades y colegios de la Capital, y se celebrarán en aquella Iglesia las vísperas de difuntos.

4.º Al siguiente dia cuatro y á la hora de costumbre asistirá tambien el Supremo Gobierno con la misma comitiva á la Iglesia Catedral, en la que se cantará la correspondiente misa con vigilia, se pronunciará la oracion fúnebre y se harán las demas solemnidades prescritas por el ritual romano.

5.º Por la tarde de este dia 6 al siguiente serán depositados los restos en el antiguo panteon de los Arzobispos, y permanecerán allí hasta que construido en el panteon jeneral el monumento respectivo puedan trasladarse y depositarse en él.

6.º Los comisionados por el Gobierno de la República y los nombrados por el del Ecuador asistirán á las

funciones acompañando interplacados la urna funeraria; en la Iglesia Catedral se sentarán en sillas de distincion al frente del Prefecto del Departamento, y despues de los Jenerales, formando cuerpo separado.

7.º Los demas actos y ceremonias se arreglarán al decreto de 23 de Diciembre y á los reglamentos vijentes sobre asistencias; debiendo llevar luto todos los empleados desde el 1.º hasta el 7 de Marzo.

8.º El Prefecto del Departamento debe dictar las providencias necesarias para que la funcion se haga con todo el órden posible y arreglado á las disposiciones que sobre el particular se han expedido.

Lima, Febrero 27 de 1847.

Imprenta del Estado por Eusebio Aranda.

HONRAS FUNEBRES A LOS PRESIDENTES LA MAR Y GAMARRA

al muelle, se desembarcaron los restos y autoridades, colocándose aquellos por el Coronel D. Manuel Argudo, ayudado de cuatro guardiamarinas en el féretro del gran carro..."¹³. El gran carro había costado la enorme suma de cuatro mil cincuenta y un pesos¹⁴.

Luego de las honras fúnebres en la Iglesia del Callao los restos de La Mar fueron trasladados a Lima. Se cumplió con suntuosidad el ceremonial prescrito por el Gobierno, y finalmente, el 4 de marzo de 1847, se depositaron los restos del Gran Mariscal La Mar en la Capilla de San Bartolomé de la Catedral de Lima¹⁵. Allí se conservaron hasta que fue debidamente erigido el Mausoleo que mandó hacer el Gobierno peruano en Europa y que se halla en el Cementerio Presbítero Matías Maestro de Lima¹⁶. Finalmente el 10 de marzo de 1847 el Gobierno peruano ordenó se imprimiese la biografía del General La Mar y la traslación de sus restos, tarea encomendada al Dr. Manuel Vicente Villarán, Oficial Primero del Ministerio de Relaciones Exteriores. Debía publicarse igualmente la Oración Fúnebre pronunciada en la Catedral de Lima por el Canónigo Dr. Pedro José Tordoya¹⁷.

TRASLACION DE LOS RESTOS MORTALES DEL GRAN MARISCAL GAMARRA A LIMA

A fines de 1848 le tocaría participar a la Marina en los honores póstumos que se rindieron al que fue Presidente del Perú Gran Mariscal Agustín Gamarra, muerto "*con la gloria de un valiente*"¹⁸, según dijeron sus ocasionales enemigos, en defensa del honor patrio en la batalla de Ingavi (Bolivia), el 18 de noviembre de 1841. Apenas recibida en Lima la noticia de su muerte, por el Decreto Supremo de 13 de diciembre de 1841, se ordenaron las correspondientes honras fúnebres. En las exequias celebradas en la Catedral de Lima¹⁹, el 4 de enero de 1842²⁰, pronunció el presbítero doctor Bartolomé Herrera, en esos días Cura de Lurín, su famosa oración fúnebre, notable en la historia de la elocuencia en el Perú²¹.

Muerto heroicamente el Presidente Gamarra en el campo de batalla de Incahue, después llamado Ingavi, el 18 de noviembre de 1841; y por un acto inconcebible del General José Ballivián, Presidente provisorio de Bolivia y General en Jefe del Ejército victorioso, se ordenó que los restos de Gamarra fueran sepultados en el terreno escenario del combate. Debía-se colocar sobre su tumba una pirámide recordatoria del triunfo boliviano²², y en el lado que miraba al pueblo de Viacha

esta profanatoria frase: "... *Las cenizas de un invasor forman la base de este monumento*"²³.

El vejamen contra su ex protector sólo se explica, como dice el historiador boliviano Arguedas, porque Ballivián era quien poco antes, en Puno, había prometido a Gamarra favorecer sus planes.

Imprudente paso que hirió la dignidad del Perú y la memoria de quien, como recuerda Arguedas, había hecho esfuerzos que "... *fueron inauditos de temeridad y valor heroico*"²⁴. La arrogancia de Ballivián y su enemiga contra el Presidente Castilla²⁵, le impidieron rectificar tan desatentada medida. Fue necesario que otro caudillo boliviano asumiese el mando para corregir una afrenta *post mortem* que no honraba a sus autores.

A los dos días del derrocamiento del Presidente Ballivián por el Coronel Manuel Isidoro Belzú²⁶, los pobladores de la Villa de Viacha en reunión popular, el 15 de diciembre de 1847, reconocieron el gobierno de Belzú. "*Y considerando que la columna de Ingavi es un monumento azaroso y funesto que presenta recuerdos nada gratos de una guerra fratricida, y además trae consigo excitaciones odiosas, que es preciso evitar, a fin de conservar la paz de dos Repúblicas hermanas, acordaron igualmente su demolición*"²⁷.

El 8 de enero de 1848, el General Belzú expidió un Decreto para reparar "... *tan bárbaro atentado* ..." (son los términos usados en los considerandos) ordena depositar los restos de Gamarra en la iglesia de Viacha; de allí serían llevados a la Catedral de La Paz para celebrar las exequias más solemnes con el ceremonial correspondiente a los Capitanes Generales del Ejército de Bolivia²⁸.

Las imponentes honras fúnebres se efectuaron en la iglesia catedral de La Paz el 9 de febrero de 1848²⁹. Pronunciaron la oración sagrada el franciscano fray Rafael Sanz y el discurso civil el doctor José María Bueno³⁰, terminando éste su alocución con las palabras: "... *Bolivia respeta y deposita en este santo templo los restos del valiente patriota que hoy recordamos. Cenizas del Generalísimo D. Agustín Gamarra, descansad en paz*"³¹.

Reclamados por el Perú los despojos mortales del Gran Mariscal Gamarra, Bolivia los entregó por medio de una selecta y numerosa comisión, en el Desaguadero el 28 de julio de 1848, a la delegación peruana presidida por el General Juan Antonio Pezet³². El fúnebre cortejo en su largo recorrido hasta Islay, fue recibiendo los más altos honores en las ciudades y pueblos de tránsito. En Islay los restos de Gamarra fueron embarcados en el bergantín de guerra *General Gamarra*, bajo el mando



MEMORIA FUNEBRE

Y

DEPOSITO

De los restos mortales

DEL

EXMO. S.^r DON AGUSTIN GAMARRA

JENERALÍSIMO DE LAS ARMAS DEL PERÚ;

CELEBRADO

En la Iglesia Catedral de la Paz de Ayacucho.

Febrero 9—1848.

IMPRE

ÑA.

del Capitán de Fragata José María Silva Rodríguez. El barco llegó al Callao el 9 de noviembre de 1848³³.

Para dar tiempo a los preparativos pertinentes, los precia-dos restos sólo fueron desembarcados el 21 de noviembre al mediodía. El bergantín *Gamarra* hizo las salvas de ordenanza, sumándose a estos homenajes los buques de guerra nacionales y extranjeros surtos en la bahía. El cadáver con escolta de guardiamarinas, fue transportado en una lancha del *Gamarra*. El cortejo náutico era presidido por el Gobernador del Callao, General Alejandro Deustua y por el Comandante General de Marina, Capitán de Navío Francisco Forcelledo³⁴.

Los restos se depositaron en la iglesia principal del Callao, donde se le hicieron las exequias el 23 de noviembre. Ese mismo día se hizo el traslado a Lima. Rindiéronsele en la Capital los más altos honores, quedando esa noche el cadáver en un tú-mulo levantado en el templo de La Merced; de allí fueron lle-vados los restos al día siguiente a la Catedral de Lima. El 25 de noviembre, con la presencia del Presidente de la República, Castilla, los representantes de los poderes públicos, corporacio-nes, etc., se celebró el solemne funeral. Se colocaron "... *los restos en el altar del frontis de la Sacristia Mayor*"³⁵.

Posteriormente el cadáver del Gran Mariscal Gamarra fue inhumado en el Cementerio General de Lima, en un hermoso mausoleo³⁶.

NOTAS AL CAPITULO

1. VILLARAN, Manuel Vicente... *Narración Biográfica del Gran Mariscal D. José de la Mar, y de la Traslación de sus Restos Mortales de la República de Centro-América a la del Perú. Escribela por encargo del Supremo Gobierno Manuel Vicente Villarán...* — Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1847, p. 31; el fallecimiento ocurrió el 11 de octubre. Según el historiador costarricense Cleto GONZALES VASQUEZ, el Gran Mariscal La Mar falleció el 12 de octubre de 1830. Esta noticia la transcribió del artículo "*Peruanos Ilustres en Costa Rica. 1829-1837*", en la *Revista de los Archivos Nacionales*.— San José de Costa Rica, Año II, Nos. 9 y 10, p. 481; Luis ALAYZA Y PAZ SOLDAN en su libro *El Gran Mariscal José de La Mar*.— Lima, Gil S.A. - Impresores, s/a., p. 182, N° 54.
2. El oficio del Presidente Orbegoso al Presidente de la Convención, fechado en Lima, 14 de febrero de 1834, está reproducido en: *El Redactor*.— Lima, 1° de marzo de 1834.— T. I, N° 12, p. 1, col. 2a., y p. 2, col. 1a.
3. Véase *Ibidem*, N° 12, p. 2, col. 1a.
4. VILLARAN, Manuel Vicente... *Op. cit.*, p. 41.
5. *Ibidem*, p. 42.
6. Decreto Supremo de Lima, 3 de diciembre de 1845, en: *El Peruano*.— Lima, 13 de diciembre de 1845.— T. XIV, N° 50, p. 219, col. 2a.
7. Decreto Supremo de 23 de diciembre de 1846, en: *El Peruano*.— Lima, 23 de diciembre de 1846.— T. XVI, N° 54, p. 221, col. 3a. y p. 222, col. 1a.
8. VILLARAN, Manuel Vicente... *Op. cit.*, p. 51.
9. *Ibidem*, pp. 43-45.
10. *Ibidem*, p. 51.
11. *Ibidem*, p. 52.
12. "Funerales", en: *El Peruano*.— Lima, 3 de marzo de 1847.— T. XVII, N° 19, p. 83, cols. 2a-3a.
13. VILLARAN, Manuel Vicente... *Op. cit.*, p. 54.
14. La descripción del suntuoso carro funerario, que tenía 19½ pies de alto, 9 de ancho y 12 de largo, se encuentra en *Ibidem*, pp. 58-61.
15. *Ibidem*, pp. 71-72.
16. Anónimo... *Guía del Cementerio General de Lima o Campo Santo...* — Lima, Editor Benito Gil, Librería Universal, 1877, p. 18.
17. Orden del Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. José Gregorio Paz Soldán, de Lima, 10 de marzo de 1847, publicada en: *El Peruano*.— Lima, 13 de marzo de 1847.— T. XVII, N° 22, p. 93, col. 3a.
18. "... al Jeneral Gamarra sepultado en su tumba de Ingavi con la gloria de un valiente pero con la nota de un injusto invasor...". "Editorial", de: *El Restaurador*.— Sucre, 31 de marzo de 1842.— T. IV, N° 1, p. 2, col. 1a.
19. Decreto Supremo de Lima, 13 de diciembre de 1841, en: *El Peruano*.— Lima, 15 de diciembre de 1841.— T. VI, N° 54, p. 216, col. 1a. Si bien es cierto que el art. 1° de este Decreto ordenaba para el miércoles 22 de diciembre las exequias solemnes, éstas tuvieron que ser postergadas a los días 3 y 4 de diciembre de 1842, por no haberse concluido los preparativos necesarios; demora comprensible por los trágicos y angustiosos momentos que pasaba la Nación. La postergación apareció

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- en un "Aviso Oficial", en: *El Peruano*.— Lima, 22 de diciembre de 1841.— T. VI, N° 56, p. 228, col. 1a.
20. Véase el artículo editorial "Funerales de S.E. el Presidente de la República Jeneralísimo Gamarra", en: *El Peruano*.— Lima, 5 de enero de 1842.— T. VII, N° 2, p. 8, cols. 2a-3a.
 21. HERRERA, Bartolomé... *Oración que en las Exequias celebradas el día 4 de Enero de 1842 en la Iglesia Catedral de Lima por el alma de S.E. el Jeneralísimo Presidente de la República D. Agustín Gamarra. Muerto gloriosamente en el Campo de Incahue pronunció el Sr. Dr. D. Bartolomé Herrera, Cura y Vicario de Lurin*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1842.
 22. Proclama de José Ballivián, General en Jefe del Ejército de Bolivia, fechada en el campo de batalla frente de Viacha, 18 de noviembre de 1841, reproducida por José M. APONTE, en: *La Batalla de Ingavi. Recuerdos Históricos*.— La Paz, Escuela Tipográfica Salesiana, 1911, pp. 160-161.
 23. Decreto del General Ballivián, La Paz, 24 de noviembre de 1841, en: *Memoria Fúnebre y Depósito de los restos mortales del Excmo. Sr. Don Agustín Gamarra, Jeneralísimo de las Armas del Perú; celebrado en la Iglesia Catedral de La Paz de Ayacucho. Febrero 9-1848*.— La Paz, Imprenta Paceaña, 1848, p. 20.
 24. ARGUEDAS, Alcides... *Historia de Bolivia. Los Caudillos Letrados. La Confederación Perú-Boliviana. Ingavi o la Consolidación de la Nacionalidad*.— Barcelona, Subs. de López Robert y C°, 1923, p. 301.
 25. APONTE, José M. ... *La Batalla de Ingavi. Recuerdos Históricos*.— La Paz, Escuela Tipográfica Salesiana, 1911, p. 169.
 26. SANTA-CRUZ SCHUHKRAFFT, Andrés de ... *Cuadros Sinópticos de los Gobernantes de la República de Bolivia. 1825 a 1956 y de la del Perú. 1820 a 1956*, pp. 22-23.
 27. El texto del "Acta Popular del Cantón de Viacha, en la Provincia de Pacajes", en la: *Memoria Fúnebre y Depósito...*, antes citada, pp. 20-21.
 28. *Ibidem*, pp. 3-4.
 29. *Ibidem*, p. 6.
 30. *Ibidem*.
 31. *Ibidem*, p. 19.
 32. Anónimo... "Traslación de los restos del Jeneralísimo Gamarra", en: *El Peruano*.— Lima, 2 de diciembre de 1848.— T. XX, N° 49, p. 189, cols. 2a-3a, y p. 190, cols. 1a-3a.
 33. *Ibidem*, p. 190, col. 1a.
 34. *Ibidem*, p. 190, cols. 1a-2a.
 35. *Ibidem*, p. 190, cols. 2a-3a.
 36. *Guía del Cementerio General de Lima o Campo Santo...*, ya citada, p. 12.

Capítulo XXXVII

EL GUANO Y EL SALITRE

MARINOS ITALIANOS EN EL PERU

EL GUANO

El guano fue utilizado por los peruanos desde la más remota antigüedad, como abono de las tierras de cultivo. Durante la época colonial y en el siglo XIX continuó el uso del fertilizante, al punto que aún antes de 1841, que es el primer año en que se inicia la exportación del guano¹, ya se registra la existencia de buques exclusivamente guaneros.

Considerándolo además como fuente de riqueza fiscal, razón tenía Carlos Barroilhet, nombre prominente en la historia inicial de este producto, cuando en 1857 escribió:

*"Una de las manifestaciones de la Providencia más sorprendentes de nuestra época, es sin duda la maravillosa transformación que ha experimentado el Perú con la revelación de la riqueza del guano. Ayer aún materia inmundada, hoy asombroso manantial de incalculables caudales, el guano se ha hecho la piedra fundamental sobre la que descansa todo el edificio social del Perú"*².

No pretendemos hacer aquí la historia del guano y de sus consecuencias para el Perú, que en su conjunto dudamos que puedan juzgarse como afortunadas. Se desarrolló un período, bien llamado por Jorge Basadre "*La Prosperidad Falaz*"³, que trajo consigo décadas de alegría e inconsciente abundancia y derroche. La riqueza al no ser debidamente aprovechada, dejó pocos frutos sanos; fomentáronse, en cambio, engañosas esperanzas y sueños de grandeza que fueron disipados amargamente por la Guerra del Pacífico.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

En los últimos años se han publicado interesantes estudios; algunos de ellos constituyen notables esfuerzos para iluminar diversos aspectos de la historia del guano. Sobresalen los de J. V. Levin, W. M. Mathew, Shane Hunt y Heraclio Bonilla⁴. Conocemos sólo por referencia la tesis de Juan Maiguashca.

No obstante, debemos señalar determinadas facetas de esa historia, que incidieron poderosamente en el quehacer marítimo en la década inicial del guano.

Lo primero que se debe observar es el crecimiento casi instantáneo que se produjo en el volumen de las exportaciones, lo que de inmediato originó el aumento vertical de la carga peruana al exterior, especialmente hacia Gran Bretaña, Francia, Estados alemanes, Estados Unidos, etc., que tuvo que ser atendida con el transporte marítimo consiguiente.

A continuación exponemos las cifras que estimamos mejor registradas y que corresponden sólo al tráfico con la Gran Bretaña:

| | | |
|------|---------|----------------|
| 1841 | 2,062 | toneladas |
| 1842 | 14,231 | " |
| 1843 | 1,589 | " |
| 1844 | 16,475 | " |
| 1845 | 14,101 | " |
| 1846 | 25,102 | " |
| 1847 | 59,430 | " |
| 1848 | 64,191 | " |
| 1849 | 73,567 | " |
| 1850 | 95,083 | " |
| 1851 | 199,732 | " ⁵ |

Téngase en cuenta que la capacidad de los buques que venían a nuestras costas era limitada y por lo general estaba muy por debajo de las mil toneladas; por eso bien puede suponerse el impacto efectuado en el movimiento de naves mercantes.

Lamentablemente el Perú careció de una política previsora que le sirviese para formar una gran marina mercante basada en el tráfico de exportación del guano, no obstante que el transporte del guano dentro de nuestro litoral, hasta antes de 1841, había sido hecho, según afirmaba, en 1834, el Cónsul británico Belford H. Wilson, por "*Muchas naves* [peruanas que] *se emplean exclusivamente en este transporte...*"⁶. Años antes, el marino británico Capitán J. Andrews, refiriéndose al comercio del guano en el Sur del Perú, escribió: "*... empleándose constantemente en el tráfico más de cincuenta buques de vario tonelaje...*"⁷.

En su *Mensaje* al Congreso Extraordinario de 1850, el Presidente Castilla hizo notar que se había exportado guano, "*... desde el año 1842 [hasta 1850 por] 274,179 toneladas de regis-*

tro, . . . cuyo producto bruto ha sido el de 10.699,306 pesos. Unida esta suma a la de las rentas ordinarias, pudiera decirse que el producto total de la hacienda, en el período a que me refiero, se ha aproximado a cuarenta millones de pesos.

"Dignáos, señores, fijar vuestra atención en la grande importancia con que por todas partes se presenta esta fuente de riqueza, que en sólo los gastos impendidos en lo extraído hasta hoy, para moverlo de su asiento, trasladarlo y venderlo en los puntos de consumo, ha derramado sobre la industria del país cerca de un millón de pesos y más de seis sobre la extranjera . . . 622 buques, de los cuales 542 llevan la bandera inglesa, han sido atraídos hasta hoy por el interés del guano. Poco a poco irá propagándose y haciéndose necesario por todo el mundo; y en proporción, es de esperarse —que se irán extendiendo gradualmente nuestras relaciones comerciales— que nuestra Marina Mercante procurará tomar parte en las ganancias que, por fletamentos de guano, hace la de otras naciones, que aumentarán nuestras rentas . . ."

Infelizmente el Perú no supo aprovechar la coyuntura. Lejos de ello, la falaz riqueza guanera nos convirtió en país dependiente de la exportación en sus ingresos, y de la importación en su abastecimiento. Advino un encarecimiento general en los precios, reflejado en los salarios. Se impidió la formación de una industria inicial, pues a partir de 1840 comenzó la liquidación de nuestra industria textil, que, aunque primitiva, había dado ocupación a un buen sector de la población. Contribuyó a esa decadencia la reducción del precio de los fletes para la importación. Los barcos no tenían con qué llenar las bodegas en sus viajes hacia el Perú; el guano sí les aseguraba la carga de retorno, y esa circunstancia explica que buena parte de las veredas de Lima fueran hechas con lajas inglesas y que nuestras cocinas consumiesen carbón importado de Gran Bretaña.

Pero no todo fue negativo. Los dineros del guano permitieron adquirir y mantener barcos de la Marina de Guerra. El pago del personal se hizo en forma regular. Esto no había acontecido en los años precedentes.

Con la afluencia económica nuestra Marina Mercante, que salió de las guerras de la Independencia reducida a su mínima expresión, también alcanzó cierto desarrollo. En 1834 el Cónsul británico Belford Hinton Wilson acusa en un informe que los barcos de bandera peruana tenían un tonelaje total de 6,536 toneladas⁹. Las circunstancias habían mejorado y nuestra Marina Mercante sumaba, en 1848, 342 embarcaciones con un tonelaje total de 14,089 toneladas sin contar los barcos matriculados en los puertos de Paita, Islay, Arica e Iquique¹⁰.

La riqueza guanera y las oportunidades que ofreció el transporte del fertilizante para el desarrollo de nuestra Marina Mercante no fueron juiciosamente aprovechadas, si bien hombres como Castilla vieron con claridad las excelentes perspectivas que se abrían.

Un estudioso de aquella época, el ilustre Carlos Lisson, hizo esta grave denuncia en 1865: "... *el guano que debió ser para la República una poderosa palanca de mejoramiento, adelantando sus destinos, ha venido a ser la más eficiente causa de su perdición, conmoviendo las bases del mundo moral, hasta llegar a trastornar completamente las salvadoras ideas de fin y medios*"¹¹.

MARINOS ITALIANOS EN EL PERU

A comienzos del siglo XIX se contaban por centenares los marinos británicos que vinieron a América del Sur y algunos de sus nombres figuran entre los fundadores de nuestras escuadras republicanas. Basta recordar a Lord Cochrane, Guise, Brown, Wright y tantos otros que brillan en la historia naval. La razón básica, no la única, de tal emigración se encuentra en que, concluidas las guerras napoleónicas y con Estados Unidos, la Marina Real tenía un gran número de oficiales sin empleo. En 1825, por ejemplo, los destinos navales ocupaban sólo al 10% de la oficialidad¹².

Mediado el siglo XIX, los marinos de Génova y las costas ligures, cuyo centenario quehacer los había hecho expertos navegantes, tripulaban buques mercantes, posesión de familias mediterráneas, que, si bien no eran grandes empresas, encontraban un satisfactorio vivir en la actividad. La aparición de los buques de vapor fue un rudo golpe económico para esas gentes. Muy pocos pudieron resistir por la falta de capitales y decenas de familias de armadores y capitanes encontraron sin oficio ni medios de subsistencia.

Desde los días de la conquista encontramos marinos ligures en el Perú; en 1536, el genovés Juan Bautista de Pastene era el maestro de uno de los buques de los Pizarros¹³. James Lockhart registra, entre 1532 y 1560, 50 ligures en el Perú¹⁴. Conjeturamos que un buen número dedicábase a labores del mar. La tradición fue continuada y a comienzos del siglo XIX, todavía en la época virreinal, cierto número de italianos, especialmente genoveses, se hallan radicados en el Callao, en ocupaciones vinculadas al mar¹⁵.

Según la tradición oral recogida en mi familia paterna, de origen ligur, y cuya ocupación era el mar¹⁶, la crisis naviera

mediterránea obligó a mi abuelo al igual que a los fundadores de otras familias peruanas del mismo origen, a emigrar a nuestras costas para seguir empleándose en los quehaceres náuticos que por ancestro les eran habituales. Fue decisiva la esperanza que ofrecía el incremento del tráfico marino provocado por el guano, que por muchas décadas fue transportado únicamente en barcos de vela, de fletes más bajos. La vida llevaría a muchos emigrados a otras actividades, pero la idea original que los movilizó fue seguir en la tarea marítima, cuya vocación venía de siglos.

En el Estado General de la Matrícula de Buques mercantes nacionales, fechado en el Callao el 16 de julio de 1853¹⁷ encontramos un claro reflejo de la presencia de italianos por nacimiento o por origen. Figuran los nombres de los Valega, Denegri, Canevaro, Bianchi, Parodi, Albertini, Figari, Cordiglia, Dagnino y Faciali entre los armadores; eran capitanes Giuseppe Garibaldi, el gran héroe de la Unidad Italiana, que mandaba la barca *Carmen* de Pedro Denegri¹⁸, Leonardi, L. Sforcini, G. Faciali, Viale, Desberni, Buceili, Figari, Gianella...¹⁹.

La llegada de estos marinos genoveses a nuestra patria fue un importante aporte para el desarrollo de nuestra Marina Mercante, muy necesitada de personal capacitado. Sus nombres y los de sus descendientes figuran reiteradamente en la historia de nuestras actividades náuticas o de los quehaceres vinculados al mar.

Entre los nombres de familias peruanas de origen italiano, cuyos ancestros se remontan a marinos genoveses venidos al Perú en el siglo XIX, además de los citados, podemos mencionar a los Piaggio²⁰, los Isola, los Tubino, los Gerbolini, los Cassinelli, los Gianotti, los Solari, los Costa, los Schiaffino, los Sanguinetti, los Cerrutti, los Rivarola, los Cavassa, los Ferraro, los Picaso, los Villa, ... por recordar sólo algunos nombres²¹.

EL SALITRE

Las exportaciones del salitre o nitrato de soda no alcanzaron a tener, en la historia económica del Perú, las conmociones que produjo el guano, y esto es más cierto aún en la época que historiamos.

Las características del salitre como fertilizante fueron conocidas por los atacameños antes que por los españoles²². El salitre de Tarapacá se usó en la fabricación de pólvora, por lo menos desde el siglo XVIII. Iniciase, hacia 1810, la explotación más racional gracias a los esfuerzos de los industriales tarapaqueños Matías de la Fuente y Sebastián de Ugarriza y a los

consejos científicos del naturalista Tadeo Haenke. Alcanzaron tal éxito, que usado ese salitre en la elaboración de la pólvora en Lima, fueron remesados 8,000 quintales a España, "... y allí sometida a pruebas, resultó superior a las nacionales y extranjeras"²³.

Poco tiempo después se harían exportaciones, principalmente a Chile, donde se usaba el salitre en la elaboración de pólvora²⁴.

Las exportaciones a Europa se inician en 1830 y a ritmo creciente, como lo demuestra Mariano Felipe Paz Soldán en las cifras que da de la exportación por Iquique:

| Año | Quintales |
|------|-----------|
| 1830 | 18,700 |
| 1831 | 40,385 |
| 1832 | 52,500 |
| 1833 | 92,700 |
| 1834 | 147,800 |
| 1835 | 140,398 |
| 1836 | 158,534 |
| 1837 | 165,369 |
| 1838 | 129,610 |
| 1839 | 149,576 |
| 1840 | 227,362 |
| 1841 | 278,488 |
| 1842 | 356,918 |
| 1843 | 369,317 |
| 1844 | 380,191 |
| 1845 | 376,239 |
| 1846 | 399,148 |
| 1847 | 383,097 |
| 1848 | 485,089 |
| 1849 | 430,102 |
| 1850 | 511,845 |
| 1851 | 689,406 |

²⁵.

La exportación que se inició tímidamente con menos de mil toneladas anuales en 1830, alcanzó cerca de las 35,000 veinte años después, y esto sólo por Iquique, nuestro puerto salitrero por excelencia.

Los precios del salitre fueron muy fluctuantes. Pero al aumentar el volumen de exportación en forma sorprendente, el salitre llegó a constituir una importante fuente potencial de riqueza, poco aprovechada por la economía peruana²⁶.

El tráfico salitrero se incrementó, al punto que en 1875 entraron en el puerto de Iquique 533 buques a vapor y 476 de

vela, mientras que en el bienio 1859-1860 sólo lo hicieron 410 buques de vela y vapor. El tonelaje anual no llegaba en 1859 y 1860 ni a la sexta parte del alcanzado en 1875²⁷.

La intensidad de la exportación salitrera creó a fines del siglo XIX un tipo especial de buques, los "*Nitrate Clippers*"²⁸, cuya historia escapa a nuestra intención.

NOTAS AL CAPITULO

1. William M. MATHEW indica que en 1841 se exportaron a Gran Bretaña 2,062 toneladas de guano. W.M. MATHEW, "The Imperialism of Free Trade: Peru 1820-1870", en: *The Economic History Review*.— Welwyn Garden City, The Broadwater Press, Second Series, Vol. XXI, N° 3, 1968, p. 570.
Según Mateo y Mariano Felipe PAZ SOLDAN, en *Geografía del Perú*, la exportación de guano de las Islas de Chincha a Gran Bretaña fue de 6,500 toneladas. *Ob. cit.*, p. 48.
2. BARROILHET, Carlos... *Opúsculo sobre el Huano dedicado a la Nación Peruana*.— París, Imprenta Walder, 1857, p. 5.
3. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 5.
4. LEVIN, Jonathan V. ... *Las Economías de Exportación. Esquema de su desarrollo en la Perspectiva Histórica*.— México, Unión Tipográfica Editorial Hispano-Americana, 1964; "Foreign Contractors and the Peruvian Government at the Outset of the Guano Trade", en: *The Hispanic American Historical Review*.— Vol. LII, N° 4, 1972; "The Imperialism of Free Trade: Peru, 1820-1870" y "Peru and the British Guano Market, 1840-1870", en: *The Economic History Review*.— Vol. XXI, N° 3, 1968 y Vol. XXIII, N° 1, 1970; y "The First Anglo-Peruvian Debt and its Settlement, 1822-1849", en: *Journal of Latin American Studies*.— Vol. II, N° 1; HUNT, Shane, *Growth and Guano in Nineteenth Century Peru*.— Discussion Paper N° 34, Woodrow Wilson School, Princeton, Nueva Jersey, Estados Unidos de América, 1973; y BONILLA, Heraclio, *Guano y Burguesía en el Perú*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1974.
5. MATHEW, William M. ... artículo citado, p. 570.
6. "Informe del Cónsul Belford Hinton Wilson a George Canning, fechado en Lima, 15 de enero de 1834", en: BONILLA, Heraclio (compilador), *Gran Bretaña y el Perú. 1826-1919. Informes de los cónsules británicos*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos - Fondo del Libro del Banco Industrial, Lima, 1975.— T. I, p. 102.
7. ANDREWS, Capitán J. ... *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica en los años 1825 y 1826*.— Buenos Aires, "La Cultura Argentina", 1920, pp. 217-218.
8. CASTILLA, Ramón... *Discurso del Presidente de la República al cerrar las sesiones del Congreso Extraordinario de 1850*.— Lima, Imprenta de José María Masías, 1850, p. 13.
9. BONILLA, Heraclio (compilador)... *Gran Bretaña y el Perú. 1826-1919. Informes de los cónsules británicos*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos - Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975, Vol. I, p. 101.
10. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1849*.— Lima, Imprenta de J. Montoya, 1848, p. 464.
11. LISSON, Carlos... *La República en el Perú y la Cuestión Peruano-Española*.— Lima, Imprenta y Litografía de E. Prugue y C. Girardot, 1865, p. 75.
12. LEWIS, Michael... *The History of the British Navy*.— Londres, Penguin Books, 1962, p. 233.

NOTAS AL CAPITULO

13. LOCKHART, James... *Spanish Peru. 1532-1560. A Colonial Society.*—Madison, The University of Wisconsin Press, 1968, p. 131.
14. *Ibidem*, p. 242.
15. PACCIARDI, Lelio... *Impronte Italiane nel Perú.*—Lima, "Eco del Mundo", 1960, pp. 52-53.
16. "... A. Denegri, hijo del capitán y armador Andrea Denegri, que emigró a Lima en joven edad...". FERRARI, Gio Bono, *Capitani di Mare e Bastimenti di Liguria del Secolo XIX. Genova e la Riviera del Levante.*—Rapallo, Arti Grafiche Tigullio, 1939, p. 605; véase *Ibidem*, p. 593.
17. MELO, Rosendo... *Historia de la Marina del Perú.*—Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907.—T. I, pp. 217-220.
18. "A Lima, ove trovammo il San Giorgio, io ebbi splendida accoglienza da aquella rica e generosa colonia italiana, specialmente dalle famiglie Sciutto, Denegri e Malagrida. El Signor Pietro Denegri mi die de la comando della Carmen, barca de cuatrocento tonnelate e mi preparai per un viaggio in China". Giuseppe GARIBALDI, *Memoria. Autobiografiche.*—Florenca, G. Barbera, Editore, 1888, pp. 269-270. Confróntese igualmente el cuadro de buques mercantes, armadores y capitanes dado por Rosendo MELO, *ob. cit.*, T. I, p. 218. Véase Indro MONTANELLI y Marco NOZZA, *Garibaldi.*—Barcelona, Plaza & Janés, 1967, pp. 183-185; M.J. Krück POTURZYN, *Garibaldi.*—México, Biografías Gandesa, 1972.
19. *Ibidem*, pp. 218-220.
20. BELLANI NAZERI, Rodolfo... *Faustino G. Piaggio. Creador de la Industria Petrolera Peruana.*—Lima, Colección "Forjadores de América", 1949, pp. 14-34.
21. Véase de FERRARI, Gio. Bono, *op. cit.*, y *L'Epoca Eroica della Velz. Capitani e Bastimenti di Genova e della Riviera di Ponente nel Secolo XIX.*—Rapallo, Arti Grafiche Tigullio, 1941.
Las dos obras de FERRARI dan una razón minuciosa de los marinos de Liguria y Génova, y de los descendientes que pasaron a América. Aunque estos trabajos carecen de rigor erudito, son una excelente fuente para esclarecer los antecedentes de muchas familias peruanas de origen genovés.
22. BERMUDEZ MIRAL, Oscar... *Historia del salitre desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacifico.*—Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1963, pp. 22-25.
Trabajo excelente, muy bien documentado y se acompaña de una insuperada bibliografía, recomendable para quien quiera conocer la historia del salitre hasta 1879. Parece inútil subrayar que el autor enfoca los temas desde el ángulo de su nación.
23. *Ibidem*, pp. 41-56. Lo acotado en p. 56.
24. *Ibidem*, pp. 64-81.
25. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú...*—Lima, Imprenta del Estado 1877, p. 465.
26. ESTEVEZ, Luis... *Apuntes para la Historia Económica del Perú.*—Lima, 1882, edición facsímil del Centro de Estudios de Población y Desarrollo, 1971, p. 138.
27. PAZ SOLDAN, Mariano Felipe... *Ob. cit.*, p. 465.
28. LUBBOCK, Basil... *The Nitrate Clippers.*—Glasgow, Brown Son & Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1966.

Capítulo XXXVIII

ORGANIZACION DE LA MARINA - ESCUELA DE MARINA PUERTOS-LA MAESTRANZA DEL CALLAO

REGLAMENTO ORGANICO DE LA MARINA DE GUERRA

El 6 de julio de 1847 se expide el Decreto Supremo que contiene el primer Reglamento Orgánico de nuestra Marina de Guerra¹, de allí su gran importancia. Lleva las firmas del Presidente Castilla y del Ministro de Guerra y Marina, General José Rufino Echenique.

Desde el decreto primigenio de nuestra Marina, el de 6 de octubre de 1821, por el que se ordena que *"el servicio de los buques de guerra del Perú... se arreglará a la Ordenanza Naval de España"*, y se dispone que, *"... en los juicios que se sigan contra extranjeros que se hallen al servicio de la Marina del Perú... se aplicarán las penas que prescriben los artículos de guerra que rigen en la Marina Inglesa"*², puede observarse que en la abundante legislación naval que se dictó hasta la Presidencia de Castilla, es casi general un espíritu de transitoriedad y falta de sentido orgánico. Estas afirmaciones, que son de carácter genérico, no implican que no se expidiesen disposiciones inteligentes y válidas por su sólido criterio.

La importancia del Decreto Supremo del 6 de julio de 1847 reside en ser el primer esfuerzo por sistematizar la organización de nuestra Marina de Guerra en todos sus aspectos básicos, con algo que bien podemos llamar un Reglamento Orgánico. El Decreto, aparte de la introducción considerativa, se divide en siete secciones o capítulos que tratan de: Departamento de Marina y sus dependencias (28 artículos), dotaciones de los

buques de la Armada (11 artículos), armamento y vestuario (3 artículos), enganche (5 artículos), raciones y transportes (13 artículos), batallón de Infantería de Marina (10 artículos) y, por último, disposiciones generales (15 artículos). Esta sola enumeración da idea de la amplitud de la reglamentación orgánica.

El Reglamento legisla desde la Comandancia General de Marina hasta el enganche de la marinería; también se preocupa de la Justicia Naval, de la administración y contabilidad de la Marina, de sus buques y dependencias, sin descuidar el Arsenal y los Depósitos de Pertrechos; dedicando cierta minuciosidad a las Capitanías de Puerto.

Se detiene en la organización del Apostadero Naval de Paita, poniéndose énfasis en: "*su buena localidad [(sic)], numerosa matrícula de marineros y maestranza, su inmediación a los ríos de la Chira y de Tumbes, en cuyas márgenes y bosques se producen abundantes y excelentes maderas de construcción naval*"³. Se ponía la esperanza de convertirlo en el astillero que cubriese nuestras necesidades náuticas, pues como puede verse en el cuadro N° 7 algunas actividades de construcción naval se realizaban en Paita.

Todas las Capitanías de Puerto debían poseer sus lanchas artilladas con un cañón ligero y tripulaciones armadas; así se dotaba a la autoridad portuaria de elementos para hacer cumplir sus disposiciones.

La sección que trata "De las dotaciones de los buques de la Armada" es muy prolija, respondía a los criterios propios de las embarcaciones propulsadas a la vela y a los proporcionalmente numerosos cañones ubicados en las bandas, pero en esos años surgían nuevas técnicas navales, tanto por la propulsión a vapor como por la nueva artillería, que no justificaban la abundancia de marineros, grumetes y artilleros. Los nuevos buques no requerían tantos hombres. Esta reducción venía determinada por la supresión o disminución de velámenes y por el número limitado de los cañones (menos cañones pero de más calibre), los que iban dejando las bandas para situar la artillería, más potente, a proa y popa de los buques de guerra. La llegada del *Rimac* implicó un reglamento complementario para nuestros buques de guerra propulsados a vapor.

Las secciones tercera, cuarta y quinta tratan "Del armamento y vestuario", "Del enganche" y "De la ración de armada y de la de transporte". Se atiende con detalle a aspectos importantes para el personal, especialmente el subalterno.

La sección sexta se ocupa de la Infantería de Marina, que debía cubrir el servicio de las guarniciones de los buques de guerra, servicio militar del Arsenal y otras dependencias. El



Retrato del General José Rufino Echenique
(circa 1847), proporcionado por su descendiente
Sra. Teresa Echenique de Bischoffshausen.
Nótese la banda ministerial.

SECCION SEGUNDA.

De las dotaciones de los buques de la armada.

Art. 1.º La dotacion de una fragata del porte de sesenta cañones, constará de la oficialidad, tripulacion y guarnicion que á continuacion se expresa.

Oficiales de guerra.

Comandante, Capitan de Navio
Segundo idem, Capitan de Fragata
Cuatro tenientes primeros
Dos tenientes segundos
Dos alfereces de fragata
Diez guardias marinas.

Oficiales mayores.

1 Contador oficial 1.º
1 Capellan
1 Cirujano de primera clase
2 Idem de segunda idem
1 Primer piloto
1 Segundo idem
2 Terceros idem.

Oficiales de mar

1 Primer contramaestre
2 Segundos contramaestres
2 Primeros guardianes
4 Segundos idem
1 Primer carpintero
2 Segundos idem
1 Primer calafate
2 Segundos idem
2 Sangradores
2 Herreros
1 Buzo
1 Maestro velero
1 Patron de lancha
1 Cocinero de equipaje.

Dependientes de provision:

1 Maestre de viveres
1 Dispensero
2 Toneleros.

Artilleria.

1 Primer condestable, sarjento primero
4 Segundos idem, idem segundos.

Marineria.

36 Artilleros de preferencia
48 Idem ordinarios
120 Marineros
96 Grumetes.

Guarnicion.

1 Capitan de infanteria de marina
5 Subalternos
1 Sarjento primero
4 Idem segundos
14 Cabos
2 Cornetas
2 Tambores
2 Pifanos
12 Músicos
80 Soldados

La dotación de una fragata de guerra de 60 cañones conforme al reglamento orgánico de la Marina del Perú. Tomado de: *El Peruano*. Lima, 21 de agosto de 1847.

personal de tropa debía estar mejor armado que la marinería común. Todos los infantes debían contar con fusil y espada corta de abordaje, conocida también como chafarote.

La última sección, llamada "Disposiciones Generales", trata en modo amplio de la formación de los oficiales de guerra de la Marina; también de la Reserva Naval y de otros aspectos propios de la Institución.

LOS TERCIOS NAVALES

Desde la época virreinal la gente de mar estaba obligada a inscribirse en las matrículas que para ese fin poseían las autoridades portuarias.

Por disposición del Ministro de Guerra y Marina, General Juan José Salas (6 de octubre de 1840), diéronse las pautas para el ordenamiento del personal que debía formar las Milicias Navales de la República⁴.

Siguiendo la nomenclatura de la Ordenanza Naval Española, las milicias se dividían en "*Tercios Navales, y cada Tercio Naval* [—decía la disposición reglamentaria—], *tomará el nombre particular de la capital del Departamento a que pertenece el puerto principal que se halle comprendido en él*"⁵. En la práctica los Tercios Navales se nombraron de Lima, Piura, La Libertad, Arequipa y Moquegua⁶. Se subdividían a su vez, en Partidos Navales, los que tomaban el nombre de la capital de la respectiva provincia. Así el Tercio Naval de Lima comprendía los Partidos Navales del Callao, Ica y Chancay.

El Inspector General de los Tercios Navales era el Ministro de Guerra y Marina; el Subinspector General, el Comandante General de Marina. El Visitador de los Tercios Navales solía ser un Capitán de Navío, ya que el comandante de cada Tercio era el Capitán de Puerto del Callao, para Lima; el de Paita para Piura; el de Huanchaco para La Libertad; el de Islay para Arequipa; y el de Arica para Moquegua.

Los oficiales encargados de la disciplina, instrucción y manejo de los Tercios pertenecían a la Armada, pero los sargentos y cabos los nombraba en forma honoraria el Subinspector General a propuesta de los Comandantes de los Tercios.

El personal de los Tercios se integraba con Pilotos de Altura, Pilotos Prácticos de Costa, Oficiales de Mar, Marineros, Grumetes, jefe y maestros de Maestranza, carpinteros de ribera, carpinteros de blanco, calafates, toneleros, hojalateros, herreros, veleros, aserradores, lancheros, fleteros, cargadores o estibadores, pescadores⁷, y en fin, la gente de mar que no se hallaba al servicio directo de la Marina de Guerra. A fines de

N.º 1.
ESTADO JENERAL QUE MANIFIESTA LA FUERZA ACTIVA Y DISPONIBLE DE LOS MATRICULADOS
 DEL TERCIO NAVAL DE MOQUEGUA, CUYO COMANDANTE JENERAL ES EL CAPITAN DE FRAGATA Y DEL
 PUERTO D. TOMAS DE LA HAZA.

PARTIDO DE ARICA.

SU COMANDANTE
 Capitan de Ejército Ayudante de la Capitanía
D. JORJE ZABALA.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------------------|----|-----------|---|-------------|---|----------|----|------------|----|--------------|----|---------------------------------|--|------------|--|---------|--|-------|-----|
| Pilotos prácticos. | 5 | Carpinteros de Rívera | 11 | Calafates | 2 | Aserradores | 3 | Playeros | 27 | Pescadores | 16 | Gente de mar | 47 | Pasados á otras ma- trículas | | Desertores | | Muertos | | TOTAL | 111 |
|--------------------|---|-----------------------|----|-----------|---|-------------|---|----------|----|------------|----|--------------|----|---------------------------------|--|------------|--|---------|--|-------|-----|

PARTIDO DE IQUIQUE.

COMANDANTE
 El Capitan de este Puerto
D. ILDEFONSO LOAYZA.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------------------|---|-----------|---|-------------|----|----------|----|------------|----|--------------|----|---------------------------------|--|------------|--|---------|--|-------|-----|
| Pilotos prácticos. | 5 | Carpinteros de Rívera | 5 | Calafates | 2 | Aserradores | 60 | Playeros | 60 | Pescadores | 10 | Gente de mar | 54 | Pasados á otras ma- trículas | | Desertores | | Muertos | | TOTAL | 131 |
|--------------------|---|-----------------------|---|-----------|---|-------------|----|----------|----|------------|----|--------------|----|---------------------------------|--|------------|--|---------|--|-------|-----|

PARTIDO DE ILO.

COMANDANTE
 Sarjento Mayor y Capitan de este Puerto
D. MANUEL TAPIA.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|---|-----------------------|--|-----------|--|-------------|--|----------|--|------------|---|--------------|---|---------------------------------|--|------------|--|---------|--|-------|----|
| Pilotos prácticos. | 2 | Carpinteros de Rívera | | Calafates | | Aserradores | | Playeros | | Pescadores | 6 | Gente de mar | 8 | Pasados á otras ma- trículas | | Desertores | | Muertos | | TOTAL | 16 |
|--------------------|---|-----------------------|--|-----------|--|-------------|--|----------|--|------------|---|--------------|---|---------------------------------|--|------------|--|---------|--|-------|----|

ESTADO JENERAL QUE MANIFIESTA EL NUMERO DE EMBARCACIONES MATRICULADAS EN EL TERCIO NAVAL DE MOQUEGUA, DISTINGUENDO LAS DIFERENTES CLASES QUE HAY EN CADA UNO DE LOS TRES PARTIDOS.

| PARTIDO DE ARICA. | | | | | | | | | |
|----------------------------|-------------|---------------------|---------|-----------|----------|---------|-------|----------|-------|
| Corbetas | Bergantines | Bergantines goletas | Goletas | Balandras | Misticos | Lanchas | Botes | Chalupas | TOTAL |
| | | | 4 | | 1 | 8 | 8 | 2 | 23 |
| PARTIDO DE IQUIQUE. | | | | | | | | | |
| Corbetas | Bergantines | Bergantines goletas | Goletas | Balandras | Misticos | Lanchas | Botes | Chalupas | TOTAL |
| | | | 6 | | 14 | 5 | | 20 | 45 |
| PARTIDO DE ILO. | | | | | | | | | |
| Corbetas | Bergantines | Bergantines goletas | Goletas | Balandras | Misticos | Lanchas | Botes | Chalupas | TOTAL |
| | | 1 | | | | | | | 1 |

1848 los Tercios Navales de toda la República sumaban una fuerza de 2,804 hombres⁸.

Antes del primer gobierno de Castilla los Tercios Navales tenían una existencia más nominal que efectiva. Pero gracias al empeño puesto por la Comandancia General de Marina, las Milicias Navales durante la Presidencia de Castilla fueron activas y su personal debidamente registrado con el fin de prestar servicios en caso necesario.

Debe subrayarse que los milicianos navales gozaron de franquicias y privilegios que los estimulaban en el cumplimiento de sus deberes.

Del personal que hemos indicado se formaba los tercios navales, y es de donde se reclutaban los tripulantes de los buques de nuestra Armada. Este sistema fue el común a todas las escuadras occidentales de buques de vela, aun la británica.

En esos días, *"el arte de manejar un buque mercante o de guerra era un arte común para los marinos, porque la parte de combate era una cosa simple de aprender"*. La llegada del *Rímac* marcó la iniciación de un cambio en la Armada Peruana, porque los buques dotados de nuevos cañones y de máquinas tornábanse más complejos y especializados. Los buques de guerra tenían que ser construidos expresamente para este fin, y, en consecuencia, el marino de guerra tenía que ser un experto en su profesión. Los años de la Presidencia de Castilla presencian los primeros pasos en la nueva dirección, como ya se ha indicado al tratar de nuestro primer buque de guerra a vapor, el *Rímac*.

ESCUELA CENTRAL DE MARINA

En otro lugar de este tomo se ha indicado que durante los primeros años de la República siguió funcionando una escuela náutica, la que si en su origen fue *"... destinada sólo a la enseñanza de pilotos mercantes, después, lo fue también la de guardiasmarinas, erigida en Escuela Central de Marina. Por decreto de 14 de marzo de 1832 se incorporó al Colegio Militar, por cuya funesta medida fue envuelta la Escuela el mismo año en la destrucción del Colegio [en 1834¹⁰], y quedaron paralizadas sus funciones hasta la fecha"*¹¹. Lo transcrito fue publicado a fines de 1847, por el Capitán de Navío Eduardo Carrasco, Director de la entonces inexistente Escuela Central de Marina¹².

El Coronel Manuel de Mendiburu, Ministro de Guerra y Marina en 1845, en su *Memoria* al Congreso, pedía medidas, *"Con la mayor urgencia... para que se plantifique de nuevo y bajo bases sólidas la Escuela Central [de Marina] preciso es que*

General Manuel de Mendiburu, Ministro de Guerra
en la primera presidencia del General
Ramón Castilla.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.



*el Ejecutivo reciba autorización para impender los recursos pecuniarios que demande su apertura y que no se excuse ninguna providencia que preste favor y ventaja a ese establecimiento*¹³.

El Ministro de Guerra y Marina, General José Rufino Echenique, vuelve sobre el tema, cuando dice ante el Congreso de 1847: *"Respecto a los Guardiamarinas, interin no se establezca la Escuela Central Militar y Naval . . . está ordenado que vivan en común recibiendo la poca instrucción elemental que por ahora puede comunicárseles. El cuerpo de pilotos, cuya educación profesional es tan interesante para el incremento y prosperidad de la Marina Militar y de la Mercante, se compone por la mayor parte de meros prácticos, pues la Escuela Náutica de Paita que dio antes algunos alumnos aprovechados, se halla cerrada tiempo ha, sin que el Gobierno pueda restablecerla a falta de la autorización necesaria que vuelve a reclamar del Cuerpo Legislativo para los gastos indispensables a su nueva apertura. Es de esperar que si las Cámaras fijan su atención en esta necesidad y en la de la creación de la otra escuela militar, no echarán en olvido que ambas instituciones son no sólo útiles sino necesarias, como que están llamadas a ser los planteles en que se instruyan, disciplinen y preparen los oficiales de la Marina de Guerra y los capitanes y pilotos de los buques mercantes de que tanto carecemos, y sin cuya formación no hay para el país esperanza de poseer en largo tiempo una Marina verdaderamente nacional"*¹⁴.

Castilla decidió que los Guardiamarinas recibiesen parte de su instrucción teórica en la Escuela Central Militar, y así el 29 de julio de 1849, el Ministro de Guerra y Marina, General José María Raygada manifiesta ante las Cámaras: *"En el mismo pueblo de Bellavista existen los Guardiamarinas cursantes, haciendo parte de la Escuela Central Militar con los cadetes de dicha Escuela. Muchos de ellos han concluido con aprovechamiento el estudio de las matemáticas puras; mas la experiencia hecha en esta reunión de educandos para entrambas profesiones ha convencido al Gobierno de la necesidad de tener a los de Marina en un colegio especial independiente, agregándole una escuela de pilotos"*¹⁵.

Pocos meses después, el Presidente Castilla por Decreto Supremo de 25 de octubre de 1849 restablece la Escuela Central de Marina. En ella, en condición de externos, podían hacer sus estudios los pilotos para la Marina Mercante. El artículo 5º disponía: *"Los Guardiamarinas no podrán ser embarcados antes de haber concluido completamente y de manera satisfactoria, todas las materias científicas de que deberá componerse el plan de estudios . . ."*¹⁶. Director de la Escuela era el Capitán de Na-



Retrato del General José María Raygada (?)
por J. M. Rugendas.
Tomado de: Juan Mauricio Rugendas, *El Perú
Romántico del siglo XIX*,
Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1975.

vío Eduardo Carrasco, ilustre por sus conocimientos científicos navales¹⁷.

En el Presupuesto General de la República para el bienio 1850-1851, se considera una partida anual de 17,172 pesos, para sostener a un Capitán de Navío como Director, uno de Corbeta como Sub-Director, otro de la misma clase y un Teniente 1º, más el sostenimiento de 22 Guardiamarinas y el personal subalterno de servicio¹⁸.

Por falta de local, la Escuela Central de Marina siguió funcionando en forma provisional en Bellavista en la Escuela Central Militar¹⁹.

PUERTOS:

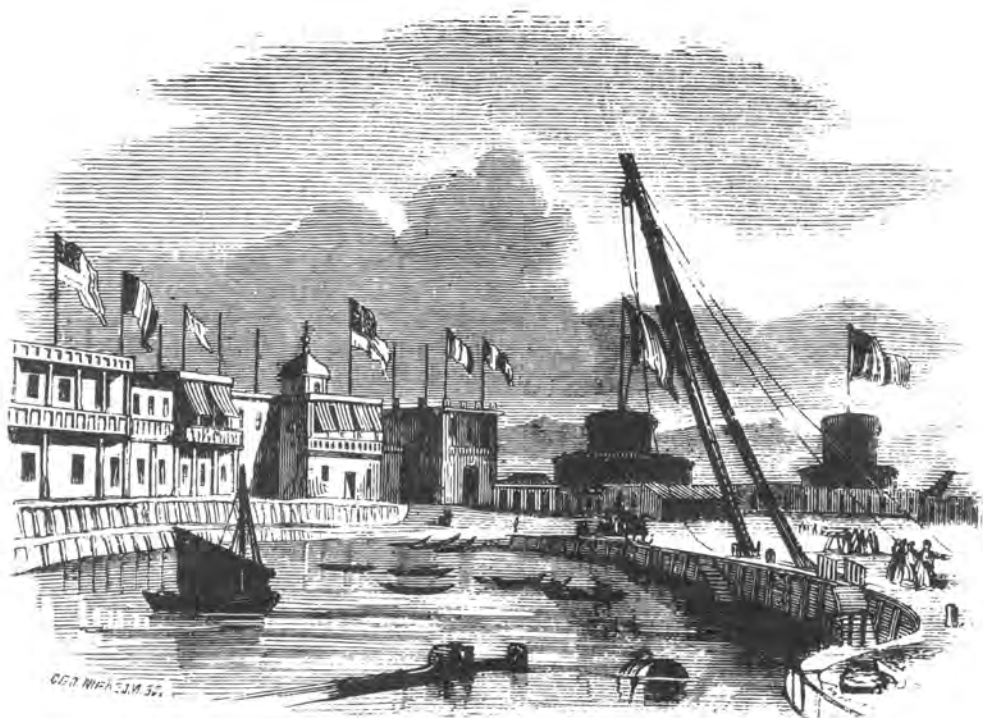
PUERTO DEL CALLAO: AGUA POTABLE

El 11 de noviembre de 1846 el Gobierno contrató con William Wheelwright la instalación de una tubería de fierro de diez pulgadas de diámetro, al costo de diez pesos por vara lineal de tubería. El agua debía tomarse del puquio llamado del Chivato y llegar hasta el muelle para facilitar la aguada de los buques. La tubería tenía una extensión de 4,980 metros; se iniciaba en un estanque donde se vertía el agua de los manantiales del Chivato, dirigiéndose hasta el Camino Real, entre Lima y el Callao, siguiendo la vera de esa vía y entrando en la población por la actual avenida Sáenz Peña, hasta llegar frente al Castillo de la Independencia (Real Felipe). Continuaba por la llamada Caída del Resguardo para terminar en el muelle, donde el agua se repartía por cañerías con sus respectivos grifos para servir a los buques. Otros ramales se utilizaban en el Real Felipe, el arsenal y la fuente situada frente a la iglesia matriz.

En 1850 se habilitaron ocho grifos, hechos de bronce en la maestranza y fundición de Bellavista, para casos de incendio²⁰.

EL MUELLE DEL CALLAO

John MacGregor informó a su gobierno en 1847 que en el Callao se ha "*levantado un gran muelle, cercado por una verja de hierro. Hay en él una estación de policías o guardias... el muelle tiene todas las comodidades necesarias para el desembarque de naves grandes y pequeñas. Las calles del Callao han sido anchadas notablemente y el pueblo tiene una apariencia mucho más decente... Una vía férrea lleva los productos hasta la Fortaleza, que ahora está convertida en depósito*"²¹.



El Callao visto del cabezo del muelle (1848).
"Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship
'Collingwood', from 1844, to 1848", by Lieut.
the Hon. Fred Walpole, R.N.
Second Edition, in two volumes.— Vol. II.
London: Richard Bentley, publisher in
Ordinary to Her Majesty.— 1850, pág. 32.

MUELLE DEL CALLAO



Manifiesto que se da al Público

TANTO PARA FIJAR LA OPINION SOBRE

MERITO QUE HA CONTRAIDO EL CIUDADANO CAYETANO VIDAURRE EN LA RECONSTRUCCION DE ESTA GRANDIOSA OBRA, CUANTO PARA QUE SU LECTURA INSTRUYA MAS FACILMENTE DE LOS HECHOS A LOS S. JUECES QUE DEBAN FALLAR EN LAS CONTROVERSIAS SUSCITADAS POR LA NOVACION DE LA CONTRATA PRIMITIVA, E INSTRUCCION DE LA COMISION NOMBRADA POR EL SUPREMO GOBIERNO PARA LA LIQUIDACION DE LO ADEUDADO, PAGADO Y POR PAGAR... A LOS ACREEDORES GARANTIDOS POR DICHO VIDAURRE, HABILITADOR, FIADOR Y COMPAÑERO.



LIMA,

IMPRESA DE EUSEBIO ARANDA

1838

El mismo MacGregor nos indica que la fortaleza chalaca era el local de la Aduana y que se hallaba prácticamente desmantelada; de 145 cañones, sólo quedaban 5²².

Durante los primeros años de la República el viejo muelle colonial fue sucesivamente mejorado y ampliado, como lo expresa MacGregor. Hacia 1845 tenía "... una longitud de 180 metros y un ancho de 40 metros, adoptando en su plano una forma ligeramente curva hacia el norte"²³.

Entre 1841 y 1846, por razón de los vapores mercantes de la Pacific Steam Navigation Co. se instaló una pesada y robusta cabria²⁴. "En 1847 se construyeron dos chazas o escaleras hacia el mar, provistas de barandas y pasamanos de fierro; se aumentó el alumbrado a diez faroles de reverbero sobre postes de fierro, y después, con tres colgantes, de sus respectivos pescantes"²⁵. También se mejoró el cabezo con una baranda de fierro y escaños de madera.

DEFENSA DE LA RIBERA

En la época que nos ocupa, según el Ingeniero Alberto Regal, la orilla del mar llegaba a la calle Pescadores, hoy Constitución. "Hacia el extremo Norte de esta calle, y también en la orilla, se levantaba el Castillo del Sol, o sea el antiguo San Miguel, que formaba parte de la defensa del Real Felipe.

"Tanto la calle de Pescadores como el Castillo del Sol se hallaban a muy poca altura sobre el nivel del mar, por lo que estaban expuestos a sufrir inundaciones y daños consiguientes.

"Para defender una y otro, se pensó hacerlo por medio de estacadas de madera, ... A fines de 1845, se produjo una fuerte braveza del mar que ocasionó daños apreciables en la orilla de la zona mencionada, por lo que el Ministro de Gobierno, José G. Paz Soldán, se dirigió al Gobernador político y militar del Callao, autorizándolo a hacer los gastos necesarios para proteger la ribera con un malecón formado por 40 mil estacas.

"Con este motivo se daba cuenta en El Peruano, de 3 de enero, 1846, que se había consultado con la provincia litoral de Tumbes, la solución más conveniente entre adquirir los 40 mil mangles en Guayaquil o cortarlos de los manglares de Tumbes.

"En la edición de El Comercio de enero 22, 1846 se da la noticia de que se habían iniciado los trabajos de la estacada referida; pero poco después, el día 31 del mismo mes y año, se repitió la braveza con daños en el muelle, calle

de Pescadores, los baños de Curro y el Castillo del Sol. Para ayudar con los trabajos de defensa se movilizó un regimiento de infantería.

"Este cuadro se repitió en los años siguientes, en los cuales las bravezas más fuertes se produjeron en los meses de noviembre de 1848 y 1849,..."²⁶.

Para esos trabajos, decía el Ministro de Guerra y Marina en 1849, que se habían usado las inmejorables maderas de Tumbes "... para obras importantes en el muelle del Callao"²⁷.

FERROCARRIL Y TELEGRAFO

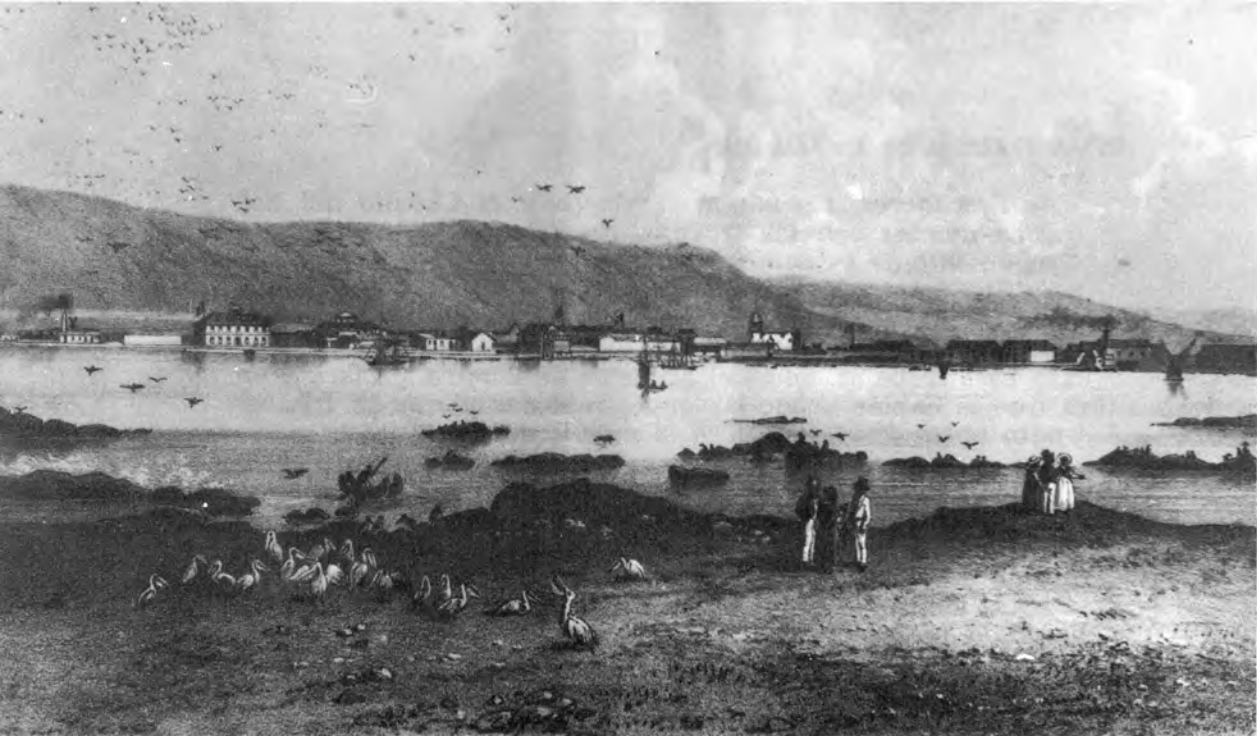
Aunque desde 1826 se trató de la construcción de la vía férrea entre Lima y el Callao, y se volvió al mismo tema en 1834, nada pudo materializarse. Sólo durante la primera Presidencia de Castilla el Gobierno manifestó su intención firme de que esta importante obra se efectuase, y en ese sentido se expidió un Decreto Supremo el 15 de noviembre de 1845.

Después de varias tentativas, previa una nueva convocatoria en marzo de 1848, que no dio resultado, se llamó nuevamente a postores el 21 de noviembre de dicho año, presentándose los señores Pedro González de Candamo, José Vicente Oyague y hermano con una propuesta, que fue aprobada el 6 de diciembre de 1848²⁸.

"El trabajo [—dice Rosendo Melo—] se emprendió con mucha actividad, principiando a correr los trenes en 5 de abril de 1851, y entablándose el tráfico desde mayo 17 siguiente,..."²⁹. Tuvo así Castilla la satisfacción de ver culminada una obra que anhelaba, antes de la terminación de su presidencia, pues el 20 de abril de 1851, transfirió el mando al General José Rufino Echenique, elegido por los pueblos como el Supremo Mandatario de la República.

El 5 de abril los trenes llegaron a la estación provisional de La Salud, prosiguiéndose el tendido de los rieles en las calles de Lima, "... y el día 17 de mayo de 1851, los trenes comenzaron a atravesar, en forma oficial las calles de Lima, para llegar a la estación principal de San Juan de Dios..."³⁰.

Aunque el Ministro de Gobierno, Dr. Juan Manuel del Mar, en su Memoria al Congreso de 1849, daba como un hecho "... la compra y plantificación de un telégrafo electromagnético entre Lima y el Callao", por parte del Gobierno³¹, pero la concesión para tal servicio sólo fue otorgada por resolución suprema de 6 de marzo de 1857 a Augusto Goné³². El 16 de abril se verificó que funcionaba satisfactoriamente y el 23 de ese mes entró a servir oficialmente³³.



Vista de Iquique.
Mariano Felipe Paz Soldán, *Atlas Geográfico del
Perú*. Paris, Librería de Fermin Didot,
Hermanos, Hijos y Cia., 1865

ORGANIZACION DE LA MARINA

PUERTO DE IQUIQUE

En 1846 el Prefecto del departamento de Moquegua daba cuenta de que en 1845 se había perforado un pozo, debiéndose paralizar la excavación por ser el agua de muy mala calidad. Al año siguiente, con fondos del Gobierno se hizo otra tentativa con los mismos malos resultados³⁴.

PUERTO DE ARICA

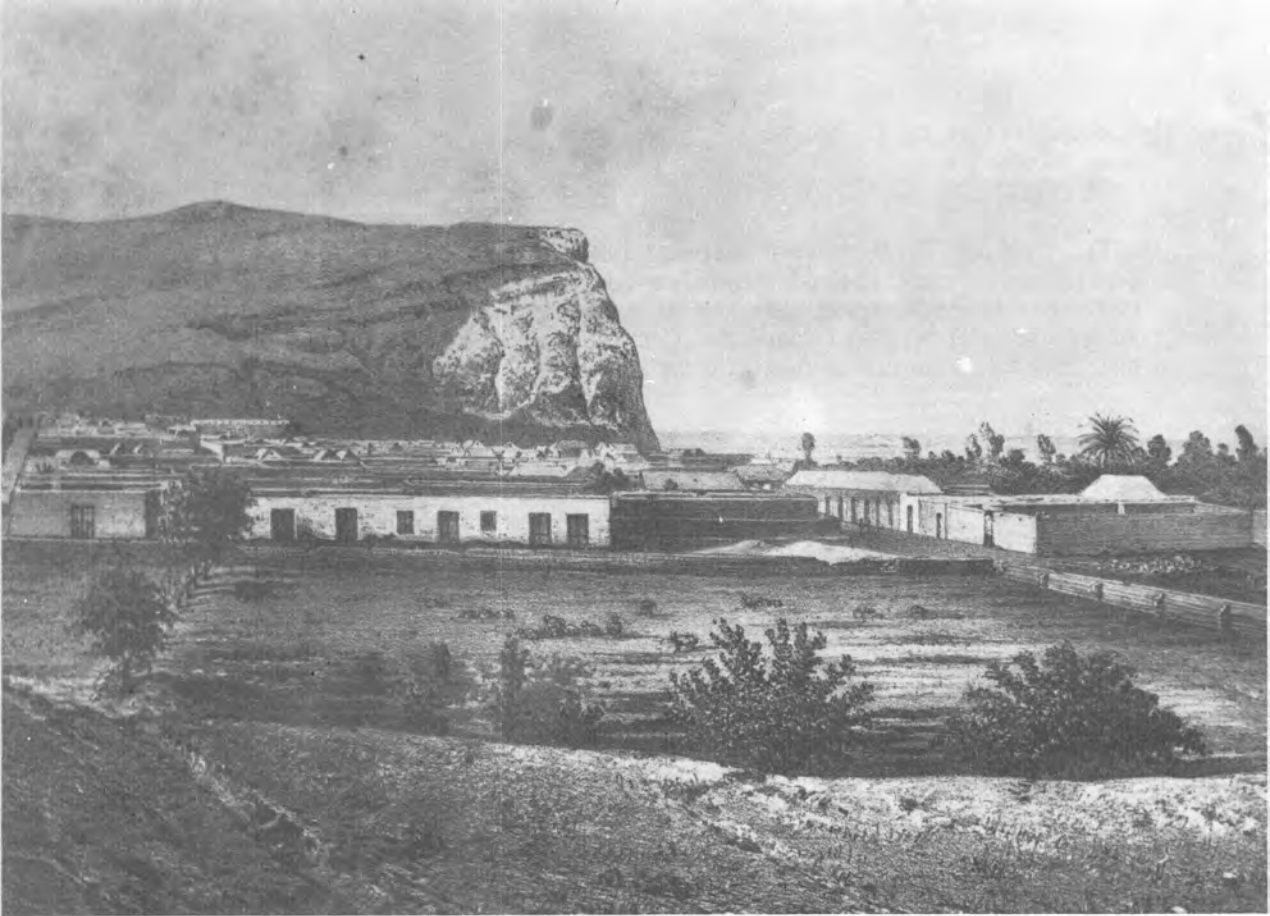
Según el Ingeniero Regal, Arica tenía un muelle con "... longitud de 91 metros y un ancho de 8.30 metros; estando formado por un espigón de roca y material de relleno... En este muelle, en el año 1849, se hicieron apreciables reparaciones y mejoras, durante la estadía como Capitán de Puerto del Capitán de Fragata José María Salcedo, habiéndose invertido en estas obras la suma de 8 mil pesos.

*"En relación con esas obras, se expresó que en la Capitania se contaba con una gran 'tenaza de fierro' (draga) para limpiar el fondo del mar y quitar las piedras que pudiera presentar... Otro trabajo realizado en el puerto de Arica, fue el correspondiente a la petición, aceptada el 21 de enero de 1851, de la firma Billinghamurst y Taylor, para levantar un malecón, con el objeto de asegurar la orilla del mar, defendiéndola de las bravesas, en el lugar llamado Barlovento"*³⁵.

PUERTO DE ISLAY

Además de otras disposiciones tomadas por Castilla en favor de Islay, cuando aún presidía la Junta Gubernativa, teniendo en cuenta que el acueducto que conducía el agua a Islay estaba casi totalmente destruido³⁶, el Gobierno por Decreto Supremo de 31 de mayo de 1847, aprobó la propuesta hecha por D. Guillermo Schutt: el agua se llevaría a través de una cañería de fierro de cuatro pulgadas, desde los manantiales hasta el muelle de Islay, colocándose en éste dos grifos para que pudiesen hacer aguada los botes de los buques surtos en esa rada. El costo debía ser de 6 pesos por vara de tubería; en ese precio se comprendían los dos pilones que se debían colocar en el pueblo de Islay para servir a la población³⁷.

El Ministro de Gobierno José Gregorio Paz Soldán da cuenta de esa decisión al Congreso de 1847: *"Han sido decretadas también las cañerías para Islay... Estas obras no sólo estaban demandadas por la necesidad de los pueblos, sino que tenían*





Vista de Arica.
Mariano Felipe Paz Soldán, *Atlas Geográfico
del Perú*. París, Librería de Fermin Didot,
Hermanos, Hijos y Cia , 1865.



Puerto y población de Islay (circa 1845).
Tomado de Paul Marcoy [Lorenzo Saint Cricq],
*Travels in South America from the Pacific
Ocean to the Atlantic Ocean.*— Londres,
Blackie and Sons, 1875, Tomo I

ORGANIZACION DE LA MARINA

*en su apoyo varias disposiciones legales. Desde el año de 1827 en que se abrió al comercio el puerto de Islay se ha gastado en refacciones de su mala cañería, una cantidad igual a la que va a costar la de fierro que es de incalculable duración. En beneficio del mismo puerto sancionasteis la ley de 21 de octubre de 1845, mandando que se construyese su templo de los fondos nacionales. Tan necesaria era una como otra obra . . .*³⁸.

Por disposición suprema de 29 de agosto de 1848, se hicieron algunas aclaraciones a la contrata de Schutt.

En su Memoria al Congreso, fechada el 18 de julio de 1849, el Ministro de Gobierno Dr. Juan Manuel del Mar, anuncia que los trabajos de la colocación de la tubería se han iniciado³⁹.

El General Pedro Cisneros, Prefecto de Arequipa, por oficio de 29 de noviembre de 1845, informa al Ministro de Gobierno, que se está concluyendo "*. . . el nuevo camino que se ha abierto del pueblo de Uchumayo al puerto de Islay, cuya composición se concluirá dentro de diez o doce días . . .*"⁴⁰. En el mismo oficio decía: "*A la sombra de la paz y con la esperanza de que hayan fondos en esta Tesorería, he fijado mi consideración en algunas obras de magnitud que prometen la próxima ventura a este departamento y el bien general para la nación, tales como la de dar agua a la llanura del distrito de Islay*"⁴¹.

El afán del Gobierno de Castilla en el desarrollo del puerto y de la población de Islay refleja la importancia que se les atribuían. Tener puertos bien dotados, equivalía, para Castilla, a fomentar el desarrollo marítimo del Perú.

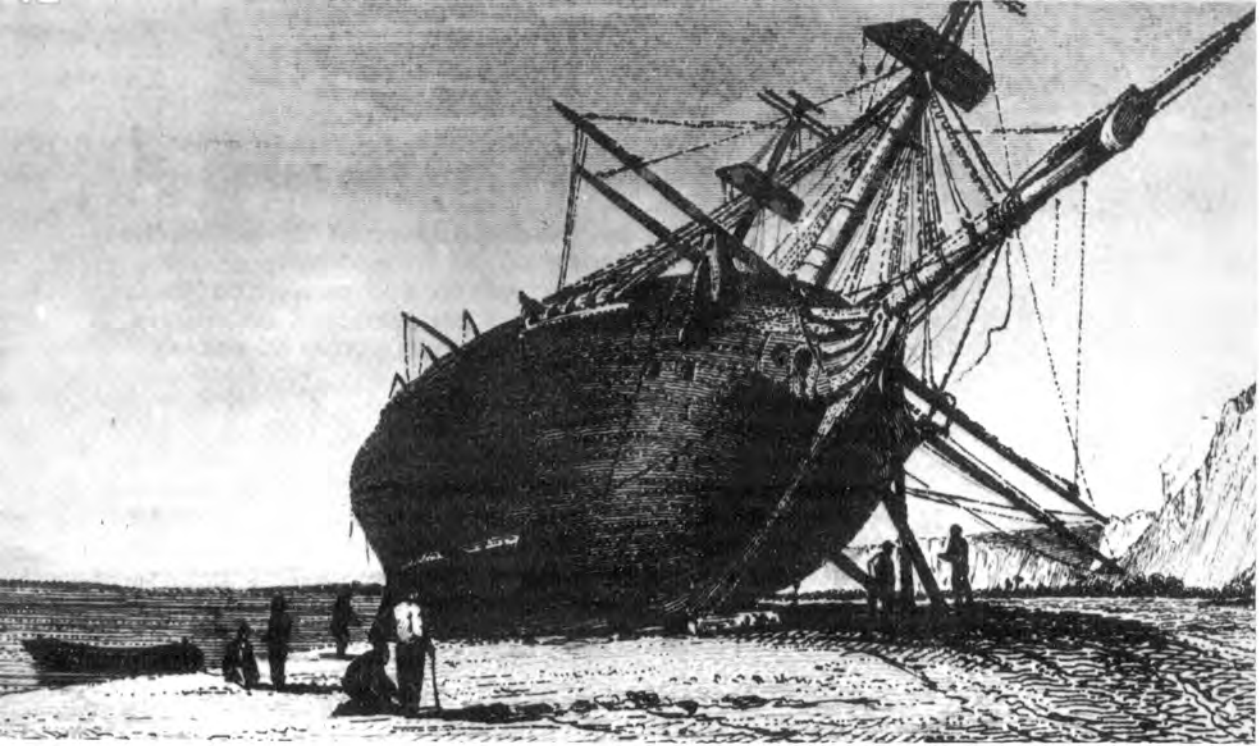
PAITA

Por sus excelentes condiciones de puerto natural, con una rada de aguas muy quietas, Paita juega desde el Virreinato un papel importante entre los puertos de la costa del Perú. A dichas ventajas se agrega la circunstancia fundamental, para esa época, de su cercanía a los bosques de Tumbes, fuente de las maderas necesarias para las construcciones navales.

Perdido para Perú el puerto de Guayaquil, que había sido tradicionalmente el astillero del país, el Presidente Castilla tuvo que buscar un sustituto. Se pensó en Paita, cuyas ventajas lo señalaban como lugar de construcción de goletas menores y pallebotes (véase Cuadro N° 7), donde también se reparaban, calafateaban y recorrían buques, razón por la cual existía allí una regular cantidad de obreros navales⁴². Ya en 1840 se había ordenado el funcionamiento de una escuela náutica, pero la anarquía reinante en la República paralizó su actividad.



Vista de Paita en 1848.
"Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship
"Collingwood", from 1844, to 1848", by Lieut.
the Hon. Fred. Walpole, R. N.
Second Edition, in two volumes — Vol. II.
London: Richard Bentley, publisher in Ordinary
to Her Majesty.— 1850, pág. 61.



Carena del famoso *Beagle* en una playa sudamericana.
Tomado de: Alan Moorehead, *Darwin and the Beagle*.— Harmondworth Middlesex, Penguin Books, 1971, p. 145.

Castilla dispuso —como ya se dijo— que Paita fuese un apostadero naval.

“En el año 1846 se inició la construcción de un muelle que, como otros de la época, estaba formado por un terraplén de rocas y material de relleno que penetraba hacia el mar y defendido en sus bordes por estacadas de madera. Este muelle tenía una longitud aproximada de 80 metros”⁴³.

PUERTO LACUSTRE DE PUNO

“Con fecha de abril 17, 1847, el Prefecto del Departamento de Puno, Manuel M. Basagoitia, informó que se había concluido la construcción de un muelle, en la laguna [de Punol], de 250 metros de largo y 7.90 metros de ancho habiendo sido ejecutado por José Pacheco por la suma de 1,336 pesos, y que la había obtenido en remate público”⁴⁴.

Es evidente que para acelerar la construcción del espigón en Puno influyeron las tensas relaciones existentes entre Bolivia y el Perú, que hacían temer una guerra entre ambas repúblicas.

LA MAESTRANZA Y FUNDICION DEL CALLAO

“Es de suma importancia el que se establezca en esta capital la antigua fundición de bronce de la cual salieron las mejores piezas [de artillería] que tuvo el Callao, debiendo añadirse una de fierro, bajo la dirección del Cuerpo de Artillería”⁴⁵, era el pedido perentorio que planteaba al Congreso en agosto de 1845 el Ministro de Guerra y Marina, Coronel Manuel de Mendiburu. Este pedido implicaba ratificar el establecimiento de la factoría ordenada por decreto de 22 de mayo de 1845⁴⁶.

Cuando el Gobierno presidido por Castilla decidió la compra de un buque de guerra a vapor, era Ministro de Guerra y Marina el General José Rufino Echenique, quien como agricultor había introducido las primeras máquinas a vapor usadas en el Perú para *“beneficiar la azúcar”*⁴⁷, circunstancia que lo había habituado a las ventajas y problemas que acarrearían el uso del vapor.

Con esa experiencia, se ordenó la construcción de las máquinas y equipos para crear una Maestranza Naval que realmente satisficiera las nuevas necesidades. Máquinas y equipo parcialmente fueron traídos por el mismo *Rímac*⁴⁸.

Por eso Echenique pudo afirmar con agrado en sus *Memorias*: *“Carecía el país completamente de una factoría de fundi-*

ción y herrería que tan necesaria era para reparar debidamente la gran cantidad de armamento descompuesto que la incuria de nuestros ignorantes soldados ocasionaba, como para fundir cañones que no teníamos y atender a toda clase de obras que en tales establecimientos se elaboran, muy especialmente si llegaba el caso de que tuviéramos buques a vapor, y para satisfacer esta falta, propuse al Presidente que se estableciera una, de cuenta del Estado, mandando a Estados Unidos al hábil ingeniero Jorge Rumrill que había tenido yo en mi hacienda y cuyas aptitudes, por tanto, conocía, para que allí mandara construir la maquinaria que para ello se requería y comprara todos los útiles que fueran necesarios. Aceptó él la idea y se mandó el comisionado. Mi plan no sólo era reducirlo a lo dicho, sino andando el tiempo, y cuando estuviéramos en mayor aptitud, pudieran construirse en esa factoría, fusiles y armas de toda clase y que también se ocupara de otras obras para el público, de manera que la utilidad que ellas produjeran satisficiera sus gastos. La maquinaria vino y se estableció en Bellavista. No hay quien no conozca [—escribía Echenique hacia 1879—] el provecho que, no sólo el Estado sino el público, reportó de ella, particularmente cuando tuvimos buques y máquinas a vapor, sirviendo también de ejemplo para que después se pusieran otras por particulares. Una de las primeras obras que en aquel taller se hicieron, fueron los magníficos obuses de cobre que hasta hoy existen, arma especial en ese tiempo”⁴⁹.

Habiéndose cumplido con lo planeado por sus antecesores, el Ministro de Guerra y Marina, General José María Raygada, expresaba a los legisladores el 29 de julio de 1849: “Nuestra nueva oficina de fundición está ya plantificada en el pueblo de Bellavista, faltando muy poco para su completa perfección, y produciendo desde ahora los frutos ventajosos que el Gobierno se propuso en una empresa, para la que ha tenido que superar bastantes dificultades. Esta oficina trabaja con igual perfección que las de Europa la multitud de artículos de hierro que necesitan los buques de la escuadra, con la ventaja de un considerable ahorro en su costo y en el tiempo que sería necesario para hacerlos traer de Ultramar. También se ocupará de obras de particulares, porque el Gobierno tiene la convicción de que hará con esto un bien positivo al país. El tiempo traerá consigo las demás consecuencias provechosas del establecimiento de esta fundición, y confirmará con la voz elocuente de los hechos su incuestionable utilidad, limitándome por ahora a esta sucinta relación, que bastará para convencer a la Legislatura del interés con que mira el Gobierno los adelantamientos del ramo en particular y del país en general”⁵⁰.

En su discurso al Congreso Extraordinario de 1850, el Presidente Castilla se refiere al Estado de nuestra Marina y a la adquisición del *Rimac*, y afirma con satisfacción: *"Al hablar de esto, no puedo menos que recordar que ese vapor no necesita recurrir a la industria extranjera para la reposición de cualquiera de las piezas de su excelente máquina, teniendo, como tenemos en el pueblo de Bellavista, un establecimiento nacional de fundición, cuyas manufacturas no ceden a las de otros pueblos infinitamente más adelantados que el Perú"*⁵¹.

La Maestranza Naval pertenecía desde luego, a la Marina, y en el Presupuesto Nacional correspondiente al bienio 1850-1851, aparece ocasionando un egreso anual de 14,916 pesos, para el pago de su director, un maestro fundidor, un maestro amoldador, un maestro modelero, otro maquinista, más un calderero, y un maestro armero, tenían dos oficiales herreros, dos armeros, dos limadores, dos de boca fraguas, dos de "macho" y cuatro fogoneros⁵², más el correspondiente personal subalterno de obreros no calificados⁵³.

En el que podemos llamar último *Mensaje* del primer gobierno del Presidente Castilla, éste al hacer el recuento de lo cumplido durante su gestión, vuelve con orgullo a la Maestranza y Fundición de Bellavista: *"... es en su género, el primer establecimiento de la América del Sur. Su aparato mecánico en sus diferentes aplicaciones, se mueve simultáneamente por el impulso del vapor; se han construido ya varias máquinas y otras muchas obras para servicio del Estado y de particulares, y se construirán allí cuantas se necesiten, sin necesidad de ocurrir por ellas a Norte América o Europa. Fuertes sumas ha economizado ya el Estado en la compostura y fabricación del armamento del Ejército y Marina, en su Maestranza. El Gobierno mira además dicho establecimiento como el Colegio de Artes, en donde peruanos industriosos adquieren y perfeccionan conocimientos artísticos, que brindan medios seguros de subsistencia. Con sólo el producto de las numerosas obras que allí se construyen con mucha perfección, para particulares de dentro y de fuera de la República, se habrá reintegrado el Erario en muy poco tiempo, de todos los gastos que invirtió en la adquisición y transporte de la maquinaria e instrumental, y en la plantificación y habilitación de las oficinas y talleres. Esta empresa nacional, de tan positivas ventajas para el país, tendrá seguramente la expansión progresiva de que es capaz, y llegará a desarrollarse en muy grande escala"*⁵⁴.

Castilla indicó la conveniencia de que el Callao contase con un dique para la reparación de naves y que se ampliase la maestranza. Ambas previsiones del gran Presidente se cumplieron, en su segundo período, ya que en *"... 1858 don Tadeo*

ORGANIZACION DE LA MARINA

*Terry construyó un dique flotante, que tuvo por fondeadero las cercanías de la isla de San Lorenzo*⁵⁵. La maestranza también se amplió, como lo relata Rosendo Melo, ocupando personal traído de Europa, y "... se remitieron algunos aprendices a Inglaterra, para completar su aprendizaje en factorías de esa nación"⁵⁶.

La Maestranza de la Marina y la de la Pacific Steam Navigation Co., "... dio acceso en sus talleres a aprendices del país ..."⁵⁷, fueron los centros donde se formaron los primeros mecánicos nacionales. Con el transcurso del tiempo la dotación de nuestros buques de guerra pudo contar con buenos mecánicos, lográndose tripulaciones homogéneas por ser en su totalidad peruanas⁵⁸.

*"La factoría naval... fue destruida en 1881 por los chilenos"*⁵⁹ los que, según Melo, la saquearon⁶⁰.

La Maestranza de Bellavista es, sin lugar a dudas, el antecedente republicano de nuestro excelente Servicio Industrial de la Marina (SIMA), que enorgullece a los peruanos por sus construcciones navales, en las que precedió a los demás países de Sudamérica.

NOTAS AL CAPITULO

1. Decreto Supremo de 6 de julio de 1847, publicado en: *El Peruano*.— Lima, 21 de agosto de 1847.— T. XVIII, N° 15, pp. 57-60.
2. Declaración de 6 de octubre de 1821, publicada en: *Gaceta del Gobierno*.— Lima, 13 de octubre de 1821.— T. I, N° 28, p. 122.
3. Decreto Supremo de 6 de julio de 1847, ya citado, lo acotado en p. 58, col. 1a.
4. Oficio del Ministro de Guerra y Marina, General Juan José Salas, al Comandante General de Marina, fechado en Lima, 6 de octubre de 1840, en: *El Peruano*.— Lima, 14 de octubre de 1840.— T. IV, N° 31, p. 122, cols. 1a-2a.
5. *Ibidem*.
6. *Ibidem*.
7. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana, para el año de 1849*.— Lima, Imprenta de J. Montoya, 1848, p. 456.
8. *Ibidem*, pp. 455-463. El total que damos ha resultado de la revisión de los sumandos, pues en la p. 163 aparece un total de 2277 que es erróneo.
9. LEWIS, Michael... *The History of the British Navy*.— Londres, Penguin Books, 1962, p. 231.
10. "La Escuela Militar funcionó sin interrupción hasta el 28 de enero de 1834, fecha en que un levantamiento popular obligó a las unidades de tropa de la Capital a una retirada hacia la Sierra...". Anónimo, *Historia de la Escuela Militar del Perú*.— Lima, Talleres Offset "Reprográfica" S.A., 1962, p. 20.
11. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1848*.— Lima, Imprenta de José María Masías, 1847, p. 368.
12. *Ibidem*, p. 367.
13. MENDIBURU, Manuel de... *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1845 el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina*.— Lima, Imprenta del Comercio, 1845, p. 15.
14. ECHENIQUE, José Rufino... *Memoria que dirige al Congreso del Perú en 1847 el Ministro de Guerra y Marina*.— Lima, Imprenta de José Masías 1847, p. 45.
15. RAIGADA, José María... *Memoria presentada a las Cámaras reunidas en sesiones ordinarias en 1849 por el Ministro de Guerra y Marina*.— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849, p. 37.
16. Decreto Supremo de 25 de octubre de 1849, en: *El Peruano*.— Lima, 3 de noviembre de 1849.— T. XXII, N° 37, p. 143, cols. 2a-3a.
17. *Ibidem*.
18. *Presupuesto Jeneral para el actual bienio económico, que empezará a regir desde el día 1° de Enero del presente año de 1850, y concluirá el 31 de Diciembre de 1851*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1850, p. 77.
19. Véase los *Calendarios y Guías de Forasteros de la República Peruana* correspondientes a los años 1849, 1850, 1851 y 1852.
20. REGAL, Alberto... *Castilla Constructor. Las Obras de Ingeniería de Castilla*.— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1967, pp. 110-114.

NOTAS AL CAPITULO

21. MC GREGOR, John... "Bosquejo General del Perú, 1847", en: Heraclio BONILLA (compilador), *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los cónsules británicos: 1826-1919*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos - Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975.— T. I, p. 170.
22. *Ibidem*.
23. REGAL, Alberto... *op. cit.*, p. 133.
24. *Ibidem*.
25. *Ibidem*.
26. *Ibidem*, pp. 133-134.
27. RAIGADA, José María... *Memoria presentada a las Cámaras reunidas en Sesiones Ordinarias en 1849 por el Ministro de Guerra y Marina*.— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849, p. 38.
28. COSTA Y LAURENT, Federico... *Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú*.— Lima, Ministerio de Fomento, 1908, pp. 41-43.
29. MELO, Rosendo... *El Callao. Monografía Histórico-Geográfica. Callao Moderno*.— Lima, Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900.— T. III, p. 122.
30. REGAL, Alberto... *Op. cit.*, p. 49. Recomendamos ver la versión de Regal sobre este ferrocarril en *op. cit.*, pp. 41-51, donde se da una relación bastante detallada y debidamente documentada.
31. MAR, Juan Manuel del... *Memoria del Ministro de Gobierno del Perú a la Legislatura Ordinaria de 1849*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1849, p. 11.
32. Resolución Suprema de 6 de marzo de 1857, en: *El Peruano*.— Lima, 6 de marzo de 1857.— T. XXXII, N° 54, p. 218, cols. 2a-3a.
33. REGAL, Alberto... *Op. cit.*, p. 34. Para la instalación del telégrafo eléctrico entre Lima y el Callao, véase de Alberto REGAL, *op. cit.*, pp. 33-35.
34. REGAL, Alberto... *Op. cit.*, pp. 124-125.
35. *Ibidem*, p. 136.
36. Véase la parte considerativa del Decreto Supremo admitiendo la propuesta de D. Guillermo Schutt para formar una cañería de fierro en el puerto de Islay, de Lima, 31 de mayo de 1847, en: *El Peruano*.— Lima, 2 de junio de 1847.— T. XVII, N° 46, p. 185, col. 3a., y p. 186, cols. 1a-2a.
37. *Ibidem*.
38. PAZ SOLDAN, José Gregorio... *Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Instrucción Pública y Beneficencia de la República Peruana presenta al Congreso Ordinario de 1847*.— Lima, Imprenta del "Comercio", 1847, p. 11.
39. MAR, Juan Manuel del... *Memoria del Ministro de Gobierno a la Legislatura Ordinaria de 1849*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1849, p. 8.
40. Oficio del Prefecto de Arequipa, General Pedro Cisneros, al Ministro de Estado del Despacho de Gobierno, Instrucción Pública y Beneficencia, Dr. José Gregorio Paz Soldán, fechado en Arequipa, 29 de noviembre de 1845, en: *El Peruano*.— Lima, 20 de diciembre de 1845.— T. XIV, N° 52, p. 227, cols. 1a-2a.
41. *Ibidem*.
42. En este aspecto, revisando el *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1848*.— Lima, Imprenta de José María Masías, 1847, preparado por el Capitán de Navío Eduardo Carrasco, a fines del año 1847, encontramos que Paita es de lejos el puerto que tiene más personal en su Tercio o Milicia Naval, con la única excepción del Callao. Paita tenía registrados 373 hombres y el Callao 704; secundaban a Paita, San José (Lambayeque) con 243, Islay

con 170, Arica con 147, Huanchaco con 145 e Iquique con 127, para seguir decreciendo. Como personal de maestranza tenía Paita: 17 carpinteros de ribera, incluidos 3 maestros mayores; 17 calafates, entre los que contaban dos maestros mayores; 4 herreros; 5 aserradores y 11 hacheros (*Op. cit.*, p. 372).

43. REGAL, Alberto... *Op. cit.*, pp 182-183.
44. *Ibidem*, p. 143.
45. MENDIBURU, Manuel de... *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1845 el Ministro de Estado y del despacho de Guerra y Marina, Coronel de Caballería y Consejero de Estado D. Manuel de Mendiburu.*— Lima, Imprenta del Comercio, 1845, p. 11.
46. MELO, Rosendo... *El Callao, Monografía Histórico-Geográfica. Callao Moderno.*— Lima, Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900.— T. III, p. 99.
Debemos indicar que, según Melo, en el Colegio de Bellavista de los jesuitas expulsados en 1767, se estableció una fundición, *Ibidem*, T. III, p. 99.
47. ECHENIQUE, José Rufino... *Memorias para la Historia del Perú (1808-1878).*— Lima, Editorial Huascarán, 1952.— T. I, p. 116.
48. En las carpetas correspondientes a los años 1847 y 1848. Servicio Diplomático del Perú. 5-3. Legación del Perú en los EE.UU. del Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú se verá el interés de nuestro Gobierno no sólo en la Maestranza del Callao sino, también, en la primera Fábrica de Papel a instalarse en el Perú.
49. ECHENIQUE, José Rufino... *Op. cit.*, T. I, p. 146.
50. RAIGADA, José María... *Memoria presentada a las Cámaras reunidas en Sesiones Ordinarias por el Ministro de Guerra y Marina.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849, pp. 36-37.
51. CASTILLA, Ramón... *Discurso del Presidente de la República al cerrar las sesiones del Congreso Extraordinario de 1850.*— Lima, Imprenta de José María Masías, 1850, p. 11.
52. *Presupuesto General para el actual bienio económico, que empezará a regir desde el día 1º de Enero del presente año de 1850, y concluirá el 31 de Diciembre de 1851.*— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1850, p. 77.
53. Según Rosendo MELO, "El número de operarios aumentaba o disminuía según la necesidad de las obras, había por lo general 43 operarios, de los que nueve eran europeos venidos con contrata desde sus países de origen y que trabajaban todos los días". *El Callao. Monografía Histórico-Geográfica. Callao Moderno.*— Lima, Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900.— T. III, p. 100.
Al referirse el Capitán de Navío Carrasco a la Dirección de Obras Navales y Maestranza, después de dar razón del Director de Obras, Maestro Mayor de Carpinteros de Ribera, Idem de Blanco, idem de Calafates, dice "... con la correspondiente maestranza expresada en el Tercio Naval de Lima", y allí encontramos: 35 carpinteros de ribera, 12 carpinteros de blanco, 27 calafateros, 3 toneleros, 1 hojalatero, 7 herreros o mecánicos y 2 veleros (Véase Eduardo Carrasco, *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1848.*— Lima, Imprenta de José María Masías, 1847, pp. 378-379 y p. 370, respectivamente).
54. CASTILLA, Ramón... "Mensaje que el Presidente de la República Gran Mariscal Ramón Castilla, dirige al Congreso Extraordinario el 20 de Marzo de 1851", en: UGARTECHE, Pedro, y SAN CRISTOVAL, Evaristo (editores), *Mensaje de los Presidentes del Perú.*— Lima, Librería e Imprenta Gil S.A., 1943.— T. I, pp. 261-262.

NOTAS AL CAPITULO

55. VIGIL PELAEZ, Eleuterio... *El Callao de Ayer y de Hoy*.— Callao, Empresa Editora "La Crónica" y "Variedades" S.A., 1946, p. 191.
56. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. III, p. 100.
57. *Ibidem*, T. III, p. 100.
58. *Ibidem*, T. III, p. 101.
59. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 142.
60. MELO, Rosendo... *Op. cit.*, T. III, p. 100.

Capítulo XXXIX

LA MARINA MERCANTE

LA FORMACION DE LA MARINA MERCANTE EN LA REPUBLICA

Hasta el año 1810 el Perú fue, dentro de las circunstancias vigentes en la época, el país que tenía la mayor flota mercante de la costa occidental de la América Española. Los déficits comerciales con los países vecinos se saldaban favorablemente gracias al transporte que hacían los buques mercantes peruanos¹.

La gran plaza comercial de dicha costa era Lima, cuyos comerciantes movían capitales que, en su conjunto, sobrepasaban los quince millones de pesos y poseían 42 barcos, "12 de los cuales eran de 400 a 800 toneladas de capacidad". El Capitán de Navío Julio J. Elías recoge una relación de los buques matriculados en el Callao entre 1808 y 1821, tomada a su vez por el Contralmirante Eduardo Carrasco, donde figuran nada menos que 81 fragatas y 123 buques más entre bergantines, goletas, pailebots y otros tipos, los que según Elías "en sus dos terceras partes pertenecían a las arruinadas familias de Lima", barcos que, para el benemérito historiador naval, se perdieron en las guerras de la Independencia².

El crédito de esos comerciantes era tan sólido, que en 1826 el Cónsul de S.M.B. Charles Milner Ricketts, informaba a la Cancillería Británica: "... que la buena fe prevalecía en tal forma que aunque grandes ventas fueron efectuadas al crédito, no se registraba que hubiese ocurrido un incumplimiento

*durante 30 años, ni siquiera cualquier clase de litigio entre comprador y vendedor*³.

Las guerras de la Independencia habían hecho emigrar de Lima a buena parte de los comerciantes, especialmente los numerosos mercaderes españoles y con ellos sus capitales⁴. Los impuestos y confiscaciones dejaron exhausto al Perú, al extremo que el capital conjunto del comercio limeño no excedía de un millón de pesos en 1826⁵. *“Las riquezas del Perú [—escribía Ricketts—], han desaparecido gradualmente; parte ha sido recibida por Inglaterra, y el saldo ha sido dispersado por pagos de armamentos navales y a las tropas de Buenos Aires, Chile y Colombia, que se reunieron para auxiliar al Perú en la causa de la libertad*⁶. Esto en lo que concierne a los capitales de los comerciantes avecindados en Lima.

En cuanto a los buques mercantes, éstos habían navegado bajo pabellón español hasta 1821 y en tal condición eran *“buenas presas”* para los patriotas, situación que aprovecharon, para nuestro desmedro, los buques de guerra de la naciente escuadra chilena y, desde antes, los corsarios que actuaban bajo las banderas de Chile y de la República de las Provincias Unidas del Río de la Plata⁷. Antes en las guerras con Inglaterra de 1796 a 1802 y 1804 a 1808, también nuestra marina mercante había sufrido las depredaciones de los corsarios ingleses.

El historiador de la marina mercante de Chile, Claudio Véliz, escribe: *“Sin embargo, a pesar de las excelentes perspectivas para las actividades mercantiles normales, la persistencia de una situación bélica entre Chile y España y el mantenimiento de fuerzas españolas tanto en el Perú como en Chiloé, hicieron que el corso se presentara a muchos como una posibilidad de inversión más apropiada para capitales de riesgo. El pasaje obligado de los navíos [mercantes] españoles [y peruanos con bandera española, —habría podido agregar el autor—], por el Pacífico Sur, desde el Cabo de Hornos al Perú, presentaba una tentación demasiado poderosa para que la pudieran resistir los espíritus aventureros de la época y esto resultó en un gran incremento de las actividades corsarias bajo bandera chilena [cuya fuente principal de ganancias fueron los mercantes peruanos]”*.

El atractivo del corso era tal que incluso el Gobierno de Chile se vio en duros aprietos para poder integrar las tripulaciones de su primera escuadra nacional. Blanco Encalada informaba a O'Higgins en 1818 de la *“repentina desaparición de [Valparaíso] de más de 300 marineros que, según tengo entendido, marcharon para Coquimbo y otros puertos de la costa con el fin de embarcarse en los corsarios a quienes S.E. el Supremo Director tuvo a bien concederles la salida.*

*“Además, el Comandante General de Marina agrega: ‘mientras no se cierren absolutamente los oídos a las solicitudes de los corsarios, será imposible habilitar la escuadra del Estado y quedará ociosa una fuerza marítima nacional que ya es imponente por su fuerza y preciosa por lo que cuesta a la patria’”*⁸.

El mismo historiador chileno Véliz nos relata que O’Higgins tuvo que tomar severas medidas para retener a los corsarios en Valparaíso y destinar sus tripulaciones a los buques de la escuadra chilena que pronto iniciaría sus actividades sobre nuestra costa bajo el mando del intrépido y codicioso Lord Cochrane. Esta escuadra, que luchó contra el poder español en el Pacífico, siguió depredando las embarcaciones mercantes peruanas.

Poco tiempo después, el Gobierno de O’Higgins volvería a estimular el corso contra nuestras costas, y para ello rebajó considerablemente los impuestos a los corsarios⁹.

*“Ya sea por lo reducido de la tasa fijada por la ley, por las oportunidades que presentaba de hacer ganancias rápidas o por el especial atractivo —no muy difícil de imaginar— que las operaciones de este tipo tenían para muchos de los primeros empresarios y armadores nacionales, lo cierto es que durante el periodo 1817-1821 gran parte del tonelaje de registro matriculado bajo bandera chilena estaba dedicado a expediciones corsarias”*¹⁰, cuyo principal objetivo era la marina mercante peruana.

Aunque la fuerza naval chilena no podía mantener un rígido bloqueo, tal como lo pretendió el gobierno chileno, sobre todas las costas del Perú (desde Guayaquil hasta Iquique)¹¹, hecho del que oficialmente protestó el Vicealmirante británico Thomas M. Hardy ante el propio O’Higgins, desde el *Augusta*, al ancla frente a Buenos Aires, el 27 de setiembre de 1820¹²; pero casi simultáneamente el Almirante Hardy se dirigió el 30 del mismo mes, al Almirantazgo de Londres, pidiendo se recomendase *“... a los comerciantes británicos que dada la peculiar situación de la costa del Perú, no era sensato tratar de forzar el comercio con los puertos bloqueados”*¹³, pues también es cierto que el bloqueo lo aplicaba Lord Cochrane en ciertas zonas, como la del puerto del Callao, en forma eficaz, no sin grandes sacrificios de las tripulaciones.

Nuestro historiador naval Germán Stiglich se refiere a ese bloqueo en febrero de 1819, cuando escribe: *“Al corto tiempo de estar frente al Callao, el tedio, el hambre y la sed comenzaron a minar no sólo el espíritu de disciplina en todos los buques, sino la misma tranquilidad del jefe, Cochrane. Agua no les quedaba sino para tres días. Y esa no era agua sino un líquido turbio, espeso, baboso y hediondo’*. Víveres no había sino

para dos días. Esta era en realidad la desesperante situación de Cochrane el 27 de febrero de 1819.

"Fue entonces que, en estas circunstancias, ... el oficial de guardia de la corbeta ... Chacabuco, divisó una vela, [se] ordenó la caza de la nave ... Este buque, que no trató de huir, sino al contrario de entregarse, debería tener algo notable en sí. Efectivamente, ahí venía Remigio Silva.

"La nave era el bergantín Glina. Había salido la tarde anterior de Huacho ... [Silva] sabedor de la presencia en el Callao de naves bloqueadoras, sin saber de quiénes ni por quién estaban comandadas, había logrado convencer a don José Cayetano Luna, huachano, dueño y capitán del bergantín mencionado, de que debería llevarlo al bloqueo. Silva le garantizó a Luna, que ni a él ni a su buque nada les pasaría, ni con los realistas ni con los de la escuadra [bloqueadora] ... Luna, que abrigaba un corazón de oro, como más tarde lo probó, aceptó el llevar a Silva ... La Chacabuco ni necesitó arriar bote de abordaje. Ya Silva le salía al encuentro en una pequeña canoa del Glina ... [En su informe] Carter decía: 'Tuve la suerte de apresar al bergantín, y desde el momento me impresioné de los grandes deseos de contribuir a la salvación de la Patria'.

"La escuadra toda pasó a Huacho y Supe [donde recibidos con cordialidad se reaprovisionaron]. Mientras tanto, don José Cayetano Luna metió su buque al Callao, puerto para el que, a fin de que no hubiese sospechas había sacado licencia en Huacho, no obstante las seguridades que le daba el Capitán de este puerto de que el Glina iba a una pérdida segura ... [Así el Capitán Luna obtuvo] un valiosísimo salvoconducto, según el cual, el Glina podía pasar siempre junto a las naves de Cochrane con las seguridades de que jamás sería hostilizado. Fue por consiguiente, aun cuando con bandera realista, el Glina el primer barco de la Patria futura.

*"Por otra parte, ante los realistas, José Cayetano Luna era un audaz capitán de buque que lograba romper el bloqueo cada vez que quería. Otros capitanes trataron de hacer las gracias de Luna, pero siempre cayeron en poder de Cochrane. Quedó, por consiguiente, establecido en esta forma el vínculo de Cochrane con los patriotas de Lima"¹⁴. Según Stiglich, Luna ganó buen dinero y en 1822 compró el bergantín *Antelope*, que se llamó *General La Mar*¹⁵.*

Rememorando estos hechos de mi antecesor José Cayetano Luna¹⁶, se demuestra el estrecho cerco que había entablado Lord Cochrane sobre el Callao y puertos vecinos, en los que el bloqueo patriota hacíase sentir con toda fuerza. Pocos eran los barcos mercantes que se libraban de ser capturados por los buques chilenos; constituían "buenas presas" y servían para

pagar crecidos premios pecuniarios a Cochrane y sus subordinados.

Al historiar los hechos de los patriotas, relata Luis Antonio Eguiguren que, cuando en noviembre de 1820, Antonio Vaccaro, Comandante General de la Escuadra Real y del Apostadero del Callao, *"contempló la destrucción paulatina de sus barcos, algunos de ellos de intento varados en la playa, para la seguridad del puerto seriamente amenazado por los patriotas, procedió al remate de los cascos... Los españoles, pues, vendían las goletas varadas, a precio bajo; pero Cochrane se apoderaba como buena presa de goletas en plena mar..."*¹⁷.

El resultado de ese largo batallar fue la casi total desaparición de los buques mercantes peruanos. Estos fueron a aumentar el botín de los corsarios y de la escuadra de Lord Cochrane. Por eso, a fines de 1826, podía el Cónsul de S.M.B. notificar a la Cancillería de Londres: *"Yo he informado que el tráfico de la costa ha caído mayormente en las manos de súbditos británicos. Esto era de esperarse durante los tiempos revolucionarios, pero su continuación se debe a la falta de espíritu de empresa y de capital entre los peruanos"*¹⁸.

Que en Chile se produjo una situación similar, en cuanto respecta a capitales, lo atestigua el citado historiador chileno Claudio Véliz: *"Basta consignar que en un país que tenía recursos de capital extremadamente exiguos, ésta [actividad de los empresarios], canalizó gran parte de esos recursos hacia inversiones de carácter notablemente especulativo"*¹⁹.

A los inconvenientes señalados, en sí muy graves, hay que añadir que la producción nacional había decaído en forma brusca, especialmente si se la compara con los anteriores rendimientos peruanos de azúcar, aguardientes, vinos, metales, ...²⁰. Se creó el problema de la falta de carga de exportación para Chile, Guayaquil y Bolivia, tradicionales consumidores de nuestros productos.

Otro aspecto importante fue el daño mortífero que causó el "libre comercio", tan anhelado por los teóricos de Hispanoamérica, a nuestras industrias artesanales, especialmente a la textil, asunto del que ya nos hemos ocupado. *"En ningún aspecto [—dice el historiador canadiense H. S. Ferns—], la América Española fue más parecida a la Europa medieval que en su autosuficiencia local y en la abundancia y variedad de sus artesanos y manufactureros, que trabajaban con técnicas primitivas para satisfacer las pocas necesidades de la gente, que llevaba vidas de extrema sencillez y pobreza. No pocos de los problemas políticos que tuvieron que enfrentar los intereses mercantiles europeos, cuando quedó roto el poderío español, procedían directamente de la existencia de intereses económicos*

*locales, determinados con firmeza a emplear su libertad para protegerse de la competencia extranjera*²¹. La competencia entre tecnologías primitivas y desarrolladas empezó a sentirse ya en el siglo XVIII, mayormente a través del contrabando de buques ingleses y norteamericanos.

Estos hechos, antes referidos, causaron negativa repercusión en el desarrollo de nuestra Marina Mercante. Los abundantes recursos financieros, la superior habilidad británica y norteamericana para abastecer grandes mercados a bajos precios, la producción en gran escala, y la calidad uniforme de los artículos salidos de fábricas, fueron de tal magnitud que las incipientes industrias artesanales sudamericanas y peruanas no pudieron resistir el impacto del libre comercio. Ya se ha indicado que periódicos de Arequipa, Cuzco y Lima trataron de defender industrias como la textil, tan notable para el Sur del Perú. Pero las medidas con que se pretendió defenderlas no fueron suficientes, ya que las barreras aduaneras que se intentó establecer sólo lograron provocar un mayor contrabando. Por la extensión de nuestras casi desérticas costas y la falta de una relevante marina peruana, no fue posible impedir el contrabando, lo que trajo como consecuencia la rebaja de los derechos de importación, de los que tanto necesitaba el Fisco, y que casi desaparecían cuando el contrabando se estimulaba, aunque parezca paradójico, con una alta tributación aduanera.

Durante el período colonial, *"Las teorías económicas de la época consideraron a los metales preciosos como el producto más importante y valioso de las Indias"*²². Pero los tiempos y con ellos las teorías económicas habían cambiado, especialmente para anglosajones y franceses, los que, gracias al desarrollo de la navegación mercante, pudieron reducir sustancialmente los costos del transporte marítimo, al extremo de hacer económicamente factible el transporte de materias primas y otros bienes que antes no podían soportar el costo de los fletes para poder ser vendidos ventajosamente en Europa. Además, productos como las harinas de trigo y las grasas animales que tradicionalmente fueron adquiridos por los peruanos en Chile, merced al desarrollo de la navegación mercantil, encontraron una fuerte competencia en sus similares importados de Estados Unidos²³.

En la navegación el factor velocidad empezó a pesar cada vez más, así como la eficiencia de los buques en preservar sus cargas, para evitar los daños que eran frecuentes en las travesías. Por esta razón los barcos mercantes norteamericanos presentáronse como fuertes competidores de los británicos²⁴. La alta calidad de los diseñadores y astilleros estadounidenses se hizo sentir²⁵. Como bien apuntan los historiadores argentinos

González Climent: "A mediados de siglo —antes que los ingleses volvieran a sacar ventajas por la implantación masiva del vapor como sistema de propulsión—, la marina mercante estadounidense se 'tuteaba' con la inglesa"²⁶.

Sin considerar la gran revolución que para los transportes marítimos planteó la propulsión a vapor de los buques, debemos tener muy en cuenta otros factores tecnológicos, que también transformaron radicalmente los buques de vela. Creemos necesario recordar lo que dice el gran historiador naval norteamericano Samuel Eliot Morison: "...un valioso cambio tuvo lugar en la técnica marítima entre 1815 y 1850; la mejora sustancial en el diseño, aparejo y manejo de los buques... [en Estados Unidos], particularmente en los astilleros de Medford silenciosamente habíase desarrollado un nuevo tipo de buque de alrededor de 450 toneladas de desplazamiento, que tripulado por dieciocho hombres, entre oficiales y marineros, podía cargar un 50% más que un 'Indiaman' británico de 1500 toneladas con una tripulación de 125, y navegar a una velocidad, también, 50% más grande... Más capacidad de carga y mayor velocidad, fueron obtenidas con cascos más largos y profundos en relación a la manga y, desde luego, con líneas más limpias..." (*The Maritime History of Massachusetts. 1783-1860*-Boston, Houghton Mifflin C°, s/a., p. 254).

No fue sólo la mudanza en el diseño de los cascos. Otra notable evolución se hizo en los aparejos, pues cambiáronse las telas del velamen; el hierro se usó con éxito para reemplazar ciertos cabos inmóviles y finalmente se aumentó en forma considerable el área de las velas (Véase: *ibidem*, pp. 254-255).

Todo ello contribuyó a retrasar el desarrollo de nuestra flota mercante, que después de los desastres sufridos en las largas luchas de la Independencia, no estaba en condiciones de competir con las de norteamericanos, británicos y de otros países europeos, que si por su mayor capacidad económica y adelanto tecnológico podían rivalizar entre sí, estaban demasiado alejados para las posibilidades de una república sudamericana como el Perú.

Conspiró también contra el desarrollo de nuestra marina mercante la pérdida de Guayaquil, su astillero tradicional. El marino sueco Gosselman anotaba en 1837: "Como en toda la costa Perú-boliviana no hay ni astilleros ni materiales para construir buques, los barcos, especialmente los pequeños, son aquí muy fáciles de vender, habiéndose vendido aquí pequeños barcos, buenos veleros, de alrededor de 75 'läster' y que tenían entre 3 y 10 años, por 8,000 y hasta 10,000 piastras"²⁷.

Tampoco favoreció a la marina mercante la benignidad de nuestro mar, pues siendo éste tan calmo, nuestros barcos ex-

hibían, por lo general, pobres características, al par que nuestros marinos no se azebaban a largas y tempestuosas travesías, exigencia imperiosa a partir de 1825, si se quería competir con los mercantes europeos y norteamericanos.

Las casas comerciales europeas y norteamericanas establecidas en Lima tenían agentes a lo largo de la costa occidental de América y se asociaban "... con casas de comercio, no solamente de Valparaíso y de Guayaquil, sino también de Europa, Estados Unidos y Rio de Janeiro"²⁸, lo que aseguraba a los mercantes europeos y norteamericanos carga y pasajeros en las rutas que recorrían. En cambio, para los buques mercantes peruanos la situación era distinta; según Gosselman, en 1837, "... de los comerciantes del país no hay ninguno que haga negocios con el extranjero"²⁹. En otros términos los navieros peruanos no tenían el apoyo de agentes comerciales de su propia nacionalidad, ni tampoco el que debía darles un servicio diplomático o consular propio³⁰. Carecían de la infraestructura necesaria para ampliar sus horizontes.

Europeos y americanos, especialmente británicos, franceses y estadounidenses, contaban también con la protección de sus buques de guerra estacionados no sólo en costas peruanas sino prácticamente, en todos los mares.

LEGISLACION PROTECCIONISTA (1821-1848)

Aspiración permanente de la legislación española había sido no sólo obtener el monopolio del tráfico con los países hispanoamericanos sino, más aún, mantener el monopolio naviero.

El Protector San Martín (1° de octubre de 1821) en el Reglamento Provisional de Comercio, artículo 1°, abrió los puertos del Callao y Huanchaco "... a todo buque amigo o neutral"³¹. El mismo Reglamento en su artículo 24° prescribe: "El comercio de cabotaje pertenece exclusivamente a los buques y súbditos de este estado; mas si por las presentes circunstancias no fuere posible llenar este objeto tan interesante al fomento de la Marina Mercante y Militar del Perú, concederá el Gobierno las licencias que crea convenientes bajo la precisa condición de que en todo buque extranjero que hiciere aquel comercio, la mitad de la tripulación debe componerse indispensablemente de hijos de este país; y de una tercera parte de los mismos la de los barcos que se empleen en el comercio expresado y tengan pabellón de los estados de Chile, Provincias del Río de la Plata y Colombia"³².

Lo dispuesto en el Reglamento Provisional de Comercio se complementa con el Decreto de 24 de noviembre de 1821, don-

de San Martín ordena: "*Para fomentar la Marina Mercante del Estado, de cuyos progresos penden los grandes intereses de la defensa y prosperidad del país...*", que los propietarios de los buques mercantes que quisiesen "... gozar de los privilegios que por las leyes y reglamentos del Gobierno³³ están concedidos a los buques nacionales", obtengan de la Dirección General de Marina las patentes respectivas. Aunque este decreto disminuye la proporción de los tripulantes nacionales, los que, según el Reglamento Provisional de Comercio en su artículo 24° debían ser todos peruanos, en el dispositivo se exige que: "*El capitán del buque y las dos tercias partes de la tripulación serán precisamente naturales del Perú o de alguno de los estados independientes de América, y el capitán tendrá indispensablemente la calidad de ciudadano*"³⁴.

Se mostraba flexibilidad, pero aún así las condiciones que hemos acotado eran muy difíciles de cumplir; de hecho no fueron cumplidas en lo que a cabotaje concierne; y las exigencias de la situación de guerra hicieron que reiteradas veces el propio Gobierno contratase para el transporte entre nuestros puertos los servicios de buques de bandera extranjera. Debemos recordar que durante los primeros quince años de la República fueron muchos los oficiales europeos de nuestra Armada.

Otro punto interesante de tener en cuenta es la condición de *natural* y la de *ciudadano*. No deben ser confundidas. Obtener la naturalización y la ciudadanía no era difícil para los extranjeros (no se consideraba tales a los hijos de otros estados hispanoamericanos, disposición vigente algunos años); no se requería renunciar a la nacionalidad previa, lo que facilitaba la adquisición del "status" de peruano. La legislación sobre el asunto fue variable, pero siempre muy liberal. La Constitución de 1839, en su artículo 6°, sólo exige de un marino, como de cualquier extranjero, que acreditase conocimientos en alguna ciencia, arte o industria útil, la residencia de cuatro años y su inscripción en el Registro Cívico; bastaba haber servido en el Ejército o en la Armada; lo que también se exige a todos los ciudadanos hispanoamericanos, con la condición de inscribirse en el Registro Cívico y de renunciar a la nacionalidad de origen. No obstante, como veremos más adelante a través de un cuadro de pilotos nacionales y extranjeros, entre los años 1842 y 1851, los extranjeros doblaron en número a los nacionales.

Según el Reglamento de Comercio Provisional, la mercadería transportada en buques nacionales tenía tarifa preferencial tanto en lo que se refiere a impuestos de importación como a los de exportación. El Reglamento también favorecía en este

aspecto a los buques chilenos, argentinos y colombianos (venezolanos, panameños, neogranadinos y ecuatorianos), pero con porcentajes inferiores a los concedidos a los nacionales³⁵.

El 18 de octubre de 1821 el Protector San Martín, por un nuevo Decreto completó el Reglamento Provisional de Comercio señalando los derechos que corresponden a nuestros propios puertos, entre los que se incluye a Cobija, y los puertos hispanoamericanos, con tarifas preferenciales para éstos respecto a los de otras naciones, "... *se han consultado las relaciones de amistad que deben unirnos estrechamente con los gobiernos libres con quienes confinamos... Identificados en la defensa común de nuestra amada independencia, debemos estarlo en los intereses que nos ministren los medios de sostenerla, y con ánimo generoso entablar un canje mutuo que por equidad de las exacciones parezca que es un solo país el que trafica en los diversos puntos de sus costas*"³⁶. Los fundadores de la independencia previeron la necesidad de una comunidad económica entre los países hispanoamericanos y pusieron las bases de su realización.

Por decreto de 10 de abril de 1822, el Supremo Delegado Torre Tagle, vuelve a exigir que los mercantes nacionales estén debidamente matriculados para disfrutar de los derechos concedidos a las naves de bandera peruana. Ordena a los comandantes de los buques de guerra peruanos reconozcan los mercantes para cumplir lo ordenado; de no ser así, debían ser juzgados conforme a Ordenanza³⁷. La finalidad de esta disposición era obligar a los mercantes peruanos a matricularse en los registros del Gobierno patriota, con lo que sus propietarios evidenciaban su posición política.

El 27 de julio de 1825 un Decreto del Consejo de Gobierno ordenó que se cumpliera con lo dispuesto en el Decreto de 24 de noviembre de 1821 —que muy poco debió de observarse—, pero suaviza la proporción de los tripulantes, ya que nuestros mercantes sólo debían tener "*la mitad de su tripulación... de individuos de los estados independientes de América del Sur*"³⁸.

El Reglamento de Comercio promulgado por el Consejo de Gobierno el 6 de junio de 1826 se aparta de la teoría mercantilista para mostrarse más liberal. En su artículo 1º establecía: "*Los buques de naciones amigas o neutrales, sea cual fuere su procedencia, tendrán libre entrada en los puertos mayores del Perú, que son por ahora: el Callao, Islay, Arica, Huanchaco y Paita*"³⁹.

La tendencia librecambista muéstrase en el texto del artículo 11º: "*Todos los efectos que se introduzcan en buques con pabellón extranjero o nacional pagarán por único derecho un treinta por ciento*"⁴⁰. En el artículo 19º, dieciséis partidas eran

gravadas con el 80%, por considerarse su importación perjudicial a la industria y agricultura nacional⁴¹. Pero no se hacía distinción entre naves nacionales y extranjeras.

Con excepción de la plata y el oro, sujetos a un régimen especial, las producciones naturales o industriales del Perú que se exportaban pagaban el 4% "ad valorem" si se hacía en buques extranjeros, estando libres de todo derecho si se hacía en barcos de paellón peruano (artículo 32° al 39°)⁴².

En cambio se reserva para mercantes peruanos el comercio de cabotaje; pero tan desmedrada debía hallarse nuestra marina mercante, que el mismo artículo 40° estipula: "*Quando no hubiese nacionales, tendrán lugar los extranjeros, precediendo para ello licencia especial del Gobierno...*"⁴³. Esta excepción sólo duraría un año, "*... pasado el cual quedará revocada sin necesidad de otro decreto*"⁴⁴.

El artículo 42° establece: "*Son nacionales los buques de propiedad de ciudadanos y naturales del Perú, registrados con las formalidades legales en la Comandancia General de Marina y el Tribunal del Consulado, y cuyo número total de marineros se componga de la mitad, a lo menos, de naturales del Perú*"⁴⁵.

Pero el artículo 11° del Reglamento de Comercio de 1826, igualaba los derechos de importación a las mercaderías venidas en buques nacionales o extranjeros; pocos meses después, (Decreto de 15 de noviembre de 1826) se deja para las mercaderías venidas en buques extranjeros el pago del 30% y para las desembarcadas de naves nacionales el 28%⁴⁶.

Tan débil se hallaba nuestra Marina Mercante, que el Cónsul británico C. M. Ricketts, informó a su Gobierno el 27 de diciembre de 1826: "*Yo he expuesto que el tráfico costero ha caído mayormente en manos de súbditos británicos*"⁴⁷.

El 8 de noviembre de 1827 el Comandante General de Marina dispuso que todos los pilotos⁴⁸, "*tanto nacionales como extranjeros naturalizados*" debían presentarse al Director de la Escuela Central de Marina, Capitán de Fragata Eduardo Carrasco, en Desamparados, Lima, para recabar, previo examen, sus títulos⁴⁹.

Por Decreto Supremo de 7 de setiembre de 1830 se reiteran las condiciones prescritas en el Reglamento de Comercio de 6 de junio de 1826⁵⁰. El 20 de octubre del mismo año se vuelven a ratificar tales normas⁵¹.

El Decreto Supremo de 17 de junio de 1830 establece que la Comandancia General de Marina intervenga en los contratos de compraventa de buques para verificar que los propietarios eran peruanos⁵². El decreto fue complementado por otro que prohíbe a los Escribanos Públicos y de Estado extender las escrituras de tales contratos sin la aprobación de la Coman-

dancia General de Marina, y obliga la intervención de un fiador en el respectivo contrato, el que en cláusula expresa debía garantizar el buen uso de la patente de navegación⁵³.

Por Resolución Legislativa de 22 de diciembre de 1832, promulgada el 5 de noviembre de 1833, se autorizó al Poder Ejecutivo para dar provisionalmente un Reglamento de Comercio, cuyo proyecto había sido sometido al Congreso⁵⁴. El Ejecutivo haciendo uso de esa facultad promulgó el Reglamento de Comercio de 6 de noviembre de 1833⁵⁵, bastante completo, pues constaba de 461 artículos. En el artículo 19º aparecen como puertos mayores aptos para recibir buques venidos del extranjero: Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita. A los balleneros también les estaba permitido ingresar en Tumbes. En los puertos mayores podía efectuarse toda clase de operaciones lícitas de importación y exportación.

Puertos menores eran considerados Lambayeque, Santa, Huacho, Pisco e Ilo, también Cerro Azul e Iquique, donde se podía embarcar en mercantes extranjeros productos de exportación con exclusión de oro y plata, y hacer otras operaciones aunque en forma restringida⁵⁶.

Además de los puertos mayores y menores existían los de cabotaje. Según el Reglamento lo eran: Pacasmayo, Casma, Supe, Chancay, Cerro Azul (que en forma condicional fungía como menor) y Quilca. Sechura podía serlo para la extracción de sales; y las islas guaneras, para llevar el fertilizante a puertos nacionales. El tráfico entre éstos se reservaba a buques peruanos.

Significativas en este Reglamento de Comercio son las normas que se dan para el Callao, Arica y Paita como puertos de depósito, lo que representa un esfuerzo para impulsar esos puertos, que no progresaban en la misma proporción que Valparaíso⁵⁷, pues se concedía rebaja en los derechos a los buques que llegasen al Callao directamente de los puertos de Europa, Asia, Africa o Norte América; perdían la rebaja si tocaban en algún puerto del Pacífico, y si las mercaderías importadas hubieran estado en algún puerto de depósito de la costa occidental americana, debían pagar un recargo del 8%. Tal disposición disgustó profundamente a los chilenos, quienes por un tratado de Amistad, Comercio y Navegación firmado en Santiago de Chile el 20 de enero de 1835, cosiguieron enervarla manteniendo a Valparaíso como el puerto de depósito de la costa occidental de Sudamérica⁵⁸. El desconocimiento que el Presidente del Perú, Orbegoso, hizo de dicho tratado, fundándose en razones legales, movió a Chile a promover la guerra contra la Confederación Perú-Boliviana.

LA MARINA MERCANTE

Cuanto a derechos de importación, todos los artículos provenientes de Europa, Norteamérica y Asia pagaban los mismos porcentajes. Era un criterio realista, pues pocos buques peruanos se apartaban del litoral del Pacífico americano. Para los bienes importados de otros países hispanoamericanos los derechos eran menores y existía una tarifa diferenciada que favorecía a los buques hispanoamericanos y más a los peruanos.

La exportación en general quedaba liberada y no siéndolo así, en casos específicos, disminuían los derechos para los mercantes nacionales.

El 3 de setiembre de 1836 el Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz, Protector Supremo de los Estados Sud y Nor Peruanos, promulgó el Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero del Estado Nor Peruano. Consta de 105 artículos⁶⁰, siguiendo en general los preceptos del Reglamento al que reemplazaba, simplificándolo. El Reglamento racionaliza los derechos de importación. Declara único puerto de depósito del Estado Nor Peruano al Callao (para el Sud Peruano lo sería Arica). Fomenta que se eviten otros puertos, en especial Valparaíso, pues exige el doble pago de los derechos de importación a los buques que toquen otros puertos de la costa occidental de América del Sur que no fuesen los de la Confederación Perú-Boliviana. Para atraer al Callao a los buques necesitados de reparaciones y aprovisionamiento, se consideraban derechos rebajados en los artículos de uso naval que no saliesen del Callao. Toda la mercadería procedente de puertos del país que los producía y que viniese en buques peruanos, según el Reglamento, "... *pagará una quinta parte de los derechos de introducción en documentos de crédito nacional*"⁶¹, con lo que en buena cuenta se concedía un descuento y se creaba una demanda para tales documentos.

El artículo 49° disponía: "*No podrá hacerse el comercio de cabotaje por otros buques que no tengan la bandera del Estado ...*". Eran puertos menores Pisco, Huacho, Santa, Pacasmayo y Lambayeque. Caletas habilitadas para la extracción de frutos del país: Nazca, Cerro Azul, Chancay, Supe, Huarney, Casma, Samanco y Sechura.

Puertos mayores eran Paita y Huanchaco.

Con más sentido realista y flexibilidad Santa Cruz por Decreto Supremo de 10 de diciembre de 1836 reglamentó los buques mercantes nacionales⁶². Para ser nacional un buque, bastaba que sus propietarios fuesen una mitad naturales de la Confederación y la otra nacionalizados (art. 2°); no se exigió sino en 1844 que los capitanes de los buques fuesen peruanos (art. 18°); bastaba que la tercera parte de la tripulación fuese de marineros nacidos en la Confederación (art. 14°), además

se computaba como tales a los extranjeros que hubiesen servido en la Marina del Estado por dos años (art. 17^o). Las penas que por incumplimiento imponía la reglamentación eran factibles.

Trató Santa Cruz de poner en marcha una escuela de marinos para formar la oficialidad de la Marina de Guerra y Mercante, pero desgraciadamente las conmociones civiles frustraron sus previsiones.

Disuelta de hecho la Confederación Perú-Boliviana con la victoria de Yungay (20 de enero de 1839), el Supremo Protector Santa Cruz dimite el 20 de febrero de 1839. Gamarra asume el mando supremo, comprometido con los chilenos por los auxilios recibidos. Sin escuadra y con tropas chilenas en nuestro territorio, su posición distaba de ser sólida. De hecho las disposiciones del Tratado de Amistad, Comercio y Navegación de 1835, tan ventajoso para Chile, tuvieron nueva vigencia.

El Presidente provisorio Gamarra, por Decreto de 16 de marzo de 1839, ratificó la reglamentación de la Marina Mercante promulgada en el Decreto de Santa Cruz de 10 de diciembre de 1836 modificándola con la exigencia de que los capitanes mercantes debían ser peruanos por nacimiento o por haber obtenido la ciudadanía, exigencia no difícil de cumplir; se requería que sólo una quinta parte de la tripulación fuese de peruanos, teniendo en cuenta la escasez de marinería. En cambio se endurecían las sanciones para quienes incumpliesen y para los peruanos que prestasen sus nombres a extranjeros con el fin de que barcos de éstos navegasen bajo pabellón peruano⁶³.

Por Ley de 2 de octubre de 1839 se abrieron los puertos de la República a los buques españoles de comercio⁶⁴.

Por Decreto de 8 de enero de 1840 se dispuso que los oficiales de la Armada, teniendo en cuenta que no había buques de guerra, previa licencia del Gobierno, podían navegar en los mercantes, gozando "*... de los dos tercios del sueldo de desembarcados y, a más, este servicio les servirá de mérito muy recomendable a los ascensos de su carrera*". Los oficiales subalternos separados del servicio por razones políticas, después de un año de navegar en mercantes tenían derecho a ser restituidos en sus empleos y goces⁶⁵.

Asimismo el 8 de enero de 1840 expidiéronse sendos Decretos Supremos ordenando la creación de la Escuela Central de Marina en Lima y de una Escuela Náutica en Paita, para la formación de pilotos facultativos tanto para la Marina Mercante como la de Guerra; en ambos decretos se ordenaba que hubiese un buque-escuela⁶⁶. La Escuela de Paita tuvo corta vida, pues conmociones civiles y problemas internacionales llevaron el dinero fiscal a otras empresas; la Escuela Central de Marina

sólo alcanzó a funcionar muy avanzada la primera Presidencia de Castilla, en 1850.

Haciendo uso de una autorización contenida en la Ley del 29 de noviembre de 1839, Gamarra promulgó el 30 de noviembre de 1840 un nuevo Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero, que constaba de 153 artículos⁶⁷.

Se declaraban como puertos mayores Arica, Islay, Callao, Huanchaco y Paita. El Callao era el único puerto de depósito y el de Arica sólo lo era con respecto a Bolivia; en Paita se podía hacer reembarcos (art. 56°-60°).

"El comercio de cabotaje sólo podrá hacerse por los buques nacionales..." (art. 45°). Se mantenía ventajas en los derechos de mercaderías importadas en buques peruanos, dándose a nuestros buques ciertas franquicias adicionales. El Reglamento tiene disposiciones especiales para las naves balleneras y loberas (art. 104°), lo que sugiere un tráfico aún intenso de estas embarcaciones.

En cambio las disposiciones contenidas en el Reglamento de Comercio de Santa Cruz para fomentar el desarrollo del Callao como el puerto de depósito de la costa occidental sudamericana, prácticamente desaparecían (arts. 83°-85°).

El nuevo Reglamento refleja la evidente preocupación estatal sobre el contrabando.

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE NUESTRA MARINA MERCANTE HASTA 1848

Desde los días del Protector San Martín se habían dado disposiciones legales destinadas a proteger el desarrollo de nuestra Marina Mercante. Esa legislación proteccionista, aunque bien intencionada, ignoraba factores que la hacían impracticable. Entre 1821 y 1848 había predominado el pensamiento neo-mercantilista. Grave error de nuestros legisladores fue tratar de imponer en el Perú disposiciones propias de países como Gran Bretaña o Estados Unidos, cuyo crecimiento marítimo estuvo muy vinculado a su desarrollo industrial y a la existencia de prósperos astilleros. El Perú no se hallaba a ese nivel y sus desérticas costas, carentes de bosques, le negaban las condiciones requeridas para la promoción de la construcción naval.

Punto muy importante del proteccionismo fue el monopolio de las naves peruanas en el cabotaje; además los derechos de importación y exportación mostraban tarifas preferenciales en el caso de barcos peruanos, los que también gozaban de otras franquicias en nuestros puertos.

No obstante esos privilegios, la mayor eficacia comercial, la mejor técnica y los menores costos iniciales y de operación de los barcos europeos y norteamericanos daban como consecuencia fletes más bajos que los ofrecidos por nuestros transportadores, con lo que no se pudo obtener el desarrollo naviero ambicionado. Los capitales nacionales disponibles para inversiones eran escasos y tenían otras alternativas mucho más atractivas de recuperación más rápida y segura. Tal el caso de la agricultura, la minería y el comercio interno, actividades tradicionales, a las que se hallaban apegados los empresarios de la época. No era fácil llevarlos a una actividad que encerraba riesgos considerables, los que sólo se compensaban con ganancias a largo plazo.

LA POLITICA DEL PRESIDENTE CASTILLA PARA EL FOMENTO DE LA FLOTA MERCANTE

En la década de 1840 otra actividad comercial, el guano, introdujo cambios importantes en el Perú y en su vida económica.

Existió clara conciencia de que una buena parte del negocio invisible, acrecentada por la afluencia ocasionada por el guano, lo hacían los transportistas, como lo expresó con nitidez el Presidente Castilla al Congreso Nacional en 1850: "... *nuestra Marina Mercante procurará tomar parte en las ganancias que, por fletamentos de guano, hace la de otras naciones*"⁶⁸. No había ceguera, pero la inestabilidad política y los constantes cambios en la legislación no traían consigo la confianza indispensable para inversiones cuyos retornos son a largo plazo, como los negocios de transporte marítimo en circunstancias normales.

Otro aspecto digno de tenerse en cuenta es que, hasta esa época, la diferenciación entre buques mercantes y de guerra no se había definido, tanto en lo referente a las embarcaciones mismas cuanto a las tripulaciones. Fácilmente se transformaban los mercantes en buques de guerra, "... *con tripulaciones que indistintamente se prestaban para saltar en un abordaje como para cargar y descargar mercaderías...*"⁶⁹. Las constantes guerras civiles habían asentado en los navieros la triste experiencia de que sus buques eran tomados para ser dedicados a actividades muy distintas de las acostumbradas; y de que el pago de los fletamentos, cuando se lograban, eran diminutos y tardíos. Por eso Castilla, creó la confianza entre los hombres de mar, cuando al inicio de su presidencia, por decreto de 6 de octubre de 1845, ordenó el pago de las indemnizaciones correspondientes por los buques mercantes *Fletes y Feliz Inteligente*⁷⁰.

LA MARINA MERCANTE

Aspecto negativo, ya señalado, fue la falta de empresarios nacionales preparados para competir con los extranjeros. Los comerciantes foráneos obviamente apoyaban a buques de sus nacionalidades, por rutas bien establecidas y donde regularmente podían encontrar las cargas indispensables para su tráfico.

Iba también en desmedro de nuestra Marina Mercante la escasez del personal, claramente expresada en las disposiciones legales, que fueron haciéndose menos exigentes en cuanto a la proporción de personal nacional en las tripulaciones. Esa cortedad se refleja en el siguiente cuadro de pilotos (capitanes mercantes):

CUERPO DE PILOTOS DE ALTURA

| AÑO | NACIONALES | EXTRANJEROS | TOTAL |
|------|------------|--------------------|--------------------|
| 1842 | 15 | 19 | 34 |
| 1843 | | No hay información | |
| 1844 | 8 | 43 | 51 |
| 1845 | | No hay información | |
| 1846 | 16 | 49 | 65 |
| 1847 | 22 | 54 | 76 |
| 1848 | 22 | 84 | 106 |
| 1849 | 19 | 57 | 76 |
| 1850 | 19 | 57 | 76 |
| 1851 | 22 | 57 | 79 ⁷¹ . |

También contribuyó a frenar el desarrollo de nuestra flota mercante el hecho de que el Callao, el antiguo y único puerto de depósito de la costa occidental de América del Sur, perdió tal condición.

La experiencia proteccionista no consiguió sus objetivos, pues el desarrollo de nuestra Marina Mercante desde el año 1826, en que había quedado casi liquidada, fue muy lento, como se ve en las cifras que damos a continuación y en las que aparecen en el cuadro comparativo N° 1 (por años y por nacionalidades).

En el año de 1834 nuestros buques mercantes totalizaban 6,536 toneladas⁷³.

A fines de 1846, sin contar con las embarcaciones menores, nuestros armadores tenían: 4 fragatas con 1,389 toneladas; 10 barcas con 2,569 toneladas; 29 bergantines con 4,387; 12 bergantines-goletas con 1,632; 30 goletas con 1,856 y 1 balandra de 34 toneladas, lo que daba un gran total de 11,767 toneladas⁷³.

Finalizando 1847 se contaba con: 4 fragatas con 1,389 toneladas; 13 barcas con 3,135 toneladas; 29 bergantines con 4,387; 18 bergantines-goletas con 2,369; 37 goletas con 2,661 tonela-

das y 1 balandra de 34 toneladas, lo que daba un gran total de 14,089 toneladas⁷⁴.

El 29 de julio de 1849 el Ministro de Guerra y Marina hacía conocer al Congreso Nacional que nuestra Marina Mercante tenía: 2 fragatas con 698 toneladas; 18 barcas con 4,389; 25 bergantines con 3,729 toneladas; 12 bergantines-goletas con 1,467 toneladas; 33 goletas con 2,371 toneladas y 1 balandra de 34 toneladas, lo que daba un gran total de 12,688 toneladas⁷⁵.

El crecimiento de nuestra Marina Mercante fue muy lento y la capacidad promedio de sus barcos muy baja para pensar que el ritmo del desarrollo experimentado pudiese juzgarse satisfactorio, más teniéndose en cuenta que el comercio del guano, que aumentaba en forma casi vertical, no se reflejó ni remotamente en el incremento de nuestra flota. Algo debía hacerse para conseguir el fomento eficaz de una actividad tan vital para la economía del país.

Fenómeno similar era el chileno. En 1848 también en Chile, como en el Perú, bajo el influjo de las ideas del liberalismo y del librecambismo, iban a tentarse otros sistemas que diferían del proteccionismo radical, para buscar algo más acorde con la realidad⁷⁶. El Ejecutivo planteó al Congreso de Chile que se viese el problema del proteccionismo dentro del contexto económico chileno y si las pérdidas que ocasionaba el estricto mantenimiento del proteccionismo justificaban los beneficios que eventualmente podría traer a Chile. El 29 de diciembre de 1848 el Gobierno chileno dispuso que los extranjeros podrían ser propietarios de barcos de pabellón chileno; antes se había dispuesto que no se necesitaba ser chileno para comandar un buque de esa nacionalidad y se rebajó drásticamente el porcentaje de chilenos en la tripulación de sus barcos. Personalmente tenemos la impresión de que la ley peruana de que nos vamos a ocupar, inspiró a los legisladores chilenos.

El Ejecutivo y el Congreso del Perú se habían adelantado a esas medidas, y por ley promulgada el 18 de enero de 1848⁷⁷, teniéndose en cuenta, dicen los breves considerandos, "*Que es necesario fomentar y proteger por cuantos medios sean posibles la Marina Mercante, la Industria y el Comercio Nacional*"⁷⁸, se liberalizaron las condiciones y se dieron franquicias a los mercantes nacionales.

Positivo fue el resultado para nuestra Marina Mercante, ya que en 1853 encontramos la situación siguiente:

En el "*Estado General de la Matricula de los Buques Mercantes Nacionales, su clasificación, estado y giro*", al 16 de julio de 1853, reproducido por Rosendo Melo, consta:

A julio de 1853 nuestros buques mercantes, excluyendo las embarcaciones menores, eran: 9 fragatas con 3,914 toneladas;

36 barcas con 9,760 toneladas; 42 bergantines con, 6,541; 28 bergantines-goletas con 3,236 toneladas y 26 goletas con 1,978 toneladas, lo que da un gran total de 25,429 toneladas, sin considerar otras embarcaciones pequeñas que montaban 1,231 toneladas con lo que se llegaría a las 26,660 toneladas, sin comprender chalupas, botes y pontones de uso interno en los puertos⁷⁹.

La ley promulgada por el Presidente Castilla fue eficaz. Esa disposición de fomento, sumada al bienestar económico del Perú producido por las ventas del guano, tuvieron la virtud de duplicar el tonelaje de las naves mercantes en poco más de cuatro años. También debió tener importancia el aporte humano que representó la emigración de marinos mercantes italianos al Perú en esos años.

La ley de 18 de enero aportaba una serie de ventajas económicas para bajar los costos de operación de los buques mercantes nacionales. Cuidaba bien de que se incrementase el personal náutico; en su artículo 6° exigía que el Erario abonase los pasajes de carpinteros y herreros navales que vinieran a establecerse en el Perú, lo mismo que la repatriación de tripulantes.

Sólo se obligaba a que un quinto de la tripulación fuese peruana, y como seguían vigentes los Decretos Supremos de 10 de diciembre de 1836 y de 16 de marzo de 1839, a los extranjeros que habían servido en buques del Estado por dos años, se les computaba como nacionales.

Se prescribía que los buques mayores de 180 toneladas llevasen un joven de 15 a 18 años, para ser adiestrado en la navegación práctica. Se liberaba a los hombres de mar del pago de contribuciones (art. 15°).

En toda la ley no se encuentra la obligación de que los propietarios o capitanes de los mercantes fuesen peruanos. En una Patente de Navegación Mercantil otorgada en 1854 al propietario de la fragata *J.C.U.*, que tenemos a la vista, no se requiere que el propietario o el capitán del buque tuvieran que ser peruanos, ya que hay, en los diplomas, blancos a llenarse con la nacionalidad respectiva.

Por ley promulgada el 26 de setiembre de 1849 prohíbese la renovación de la exclusiva de la navegación de los vapores de la Pacific Steam Navigation Co. en nuestras costas, pues se deseaban "... *los beneficios que resultan de la libre concurrencia de vapores*", recomendándose al Ejecutivo negocie con otros gobiernos de los países del Pacífico para evitar que otorguen la concesión de tales monopolios⁸⁰.

Teniendo en consideración que el tráfico tradicional de las embarcaciones menores entre Tumbes y Guayaquil no podía ser evitado y que por la "... *posición* [en que] *se encuentra el*

*pueblo de Tumbes, exigen consideraciones particulares que... contribuyen al aumento y bienestar de aquella población*⁸¹, se permitió el tráfico de esas embarcaciones, dándoseles ciertas franquicias.

No habiéndose obtenido carbón mineral o de piedra en nuestras propias minas, indispensable fuente de energía para los buques a vapor, ferrocarriles y otras máquinas, por disposición del Gobierno (11 de marzo de 1851), se exoneró al carbón mineral del pago de derechos de importación, así como también se le rebajó considerablemente los derechos de muellaje y de pescante a que había estado afecto⁸².

Con las medidas tomadas por Castilla y las perspectivas que ofrecía la venta del guano y el creciente intercambio comercial con California⁸³, enriquecida por el oro, y que se presentaba como excelente mercado consumidor de nuestro azúcar⁸⁴, debía esperarse un futuro promisor para nuestra Marina Mercante. Era alentador ver llegar de Italia a marinos y hombres expertos en los quehaceres marítimos.

Otro campo de acción para nuestros navegantes se abrió en el Océano Pacífico, con la contratación de colonos chinos. Los primeros grupos *"comenzaron a llegar al Callao en el año y años que siguieron a la promulgación de la Ley de 17 de noviembre de 1849..."*⁸⁵. El tráfico degeneró a niveles de inhumanidad, pero produjo una gran actividad naviera entre nuestros puertos, los de China y otros del Pacífico.

INCIDENTES SOBRE LA LEGALIDAD DEL TRAFICO DE ESCLAVOS

En otros lugares de nuestro trabajo hemos hecho conocer actitudes prepotentes y abusivas por parte de representantes británicos del servicio diplomático o de la Real Marina, pero es justo reconocer que a comienzos del siglo XIX la política británica mostraba facetas de liberalismo, que impulsó a sus marinos a proteger a las nuevas repúblicas frente a las pretensiones de la Santa Alianza deseosa —a través de Metternich— de restaurar el absolutismo en el Mundo Occidental. Es injusto pretender que cuanto hicieron los británicos fue por interés en el engrandecimiento de su propio Imperio. Uno de sus más hermosos esfuerzos humanitarios fue su lucha por suprimir la esclavitud.

Tiene razón el historiador naval británico Michael Lewis, cuando escribe: *"Desde que el aprovisionamiento de los esclavos venía casi exclusivamente de un continente, Africa, y la demanda de otros dos, Asia y América, el comercio de esclavos*

fue esencialmente un asunto marítimo. Por eso recayó sobre la Real Marina Británica hacer cumplir la 'British Act de 1807', la primera de su clase que declaró ese tráfico ilegal. De nuevo la Real Marina se embarcaba en una campaña incesante que en muchos aspectos era semejante a la que hacía contra los piratas; sólo que era mucho más letal para sus hombres... En 1829, por ejemplo, más del 25% de los tripulantes del escuadrón de Africa Occidental murió de enfermedades.

"Ahora, moralmente, poco hay que escoger entre un pirata y un traficante de esclavos, pero históricamente, sí había una profunda diferencia. El pirata era siempre el enemigo de todos; pero en los comienzos del siglo XIX, y aún más en el siglo XVIII, el esclavista no lo era. En los ojos de un grande, influyente y aun respetable sector en este y otros países, ningún estigma moral recaía en el traficante de esclavos. Para esa gente la abolición de la trata significaba un extraviado sentimentalismo... Fue una gran victoria de la ética cristiana sobre el materialismo, de la conciencia sobre la ganancia comercial. Gran Bretaña no recibió pago terrenal alguno por la abolición del tráfico de los esclavos"⁸⁶. Lejos de eso los británicos perdían un negocio en el que habían hecho pingües ganancias y con la supresión de la esclavitud desataron protestas entre los colonos ingleses que en las Antillas utilizaban la mano de obra de los esclavos⁸⁷.

Pocos días después de proclamarse la Independencia del Perú, se declaró que legalmente "Todos los hijos de esclavos que hayan nacido y nacieran en el territorio del Perú desde el 28 de julio del presente año en que se declaró su independencia... serán libres y gozarán de los mismos derechos que el resto de los Ciudadanos Peruanos..."⁸⁸.

Otras disposiciones más se adoptaron para mejorar la condición de los esclavos. Sin embargo, la falta de brazos en la agricultura costeña, trajo la decadencia de ésta, a lo que se añadió el daño de las continuadas guerras. Obtener mano de obra de la Sierra era casi imposible, porque como con razón decía José Gregorio Paz Soldán, en 1846, los hombres de los Andes veían con horror las enfermedades endémicas de nuestra costa, que les resultaban mortíferas⁸⁹.

Sin pretender justificar la esclavitud, cabe subrayar que el trato que recibían los esclavos en el Perú era menos inhumano que en otros países. El ilustre viajero suizo Johann Jakob von Tschudi, que recorrió el Perú entre 1838 y 1842 escribe: "El trato que se da a los esclavos en Lima, sobre todo de parte de los criollos, es extraordinariamente suave, y son tratados más o menos en la misma forma que los empleados domésticos en Europa... Las leyes especiales que protegen a los esclavos en

Lima les son tan favorables como en ningún otro Estado donde es permitida la esclavitud"⁹⁰

Desde 1836 el Encargado de Negocios de S.M.B., Belford Hinton Wilson, inició sus gestiones ante la Cancillería limeña para celebrar un tratado "... para la entera supresión del tráfico de esclavos"⁹¹. Las continuas convulsiones del Perú impidieron que tal convenio se celebrase.

En 1846 suscitóse un entredicho sobre la legalidad del tráfico de esclavos reclamado por un grupo de hacendados costeños⁹². Presionado por el representante diplomático británico William Pitt Adams, nuestro Canciller José Gregorio Paz Soldán hizo publicar un notable documento titulado "Memoria sobre la Esclavatura en el Perú", fechado el 19 de enero de 1846⁹³, en el que sin dejar de reconocer la iniquidad de la esclavitud, Paz Soldán rechaza con altivez la intromisión británica en nuestros asuntos internos. Aclara que no se pretendía hacer esclavos de hombres libres, sino traer esclavos del Chocó (Nueva Granada), donde eran tratados en forma inhumana, pues trabajaban "... ocho o diez horas al día... con el agua hasta la rodilla, bajo un sol infernal, con bozalillo en muchas haciendas para impedir que se traguen el oro, y sin más alimento que diez o doce plátanos al día..."⁹⁴; o en el Brasil, donde "... no hay en fin derechos ningunos, sino látigo implacable que los fuerza hasta a arrastrar los carros por las calles como bestias de carga"⁹⁵.

Paz Soldán recuerda a Adams que en la ilustrada Francia sólo el año anterior se habían concedido a los esclavos de su imperio derechos que los del Perú tenían establecidos "... como estado normal y cotidiano por la legislación española del siglo XVI"⁹⁶.

Con ironía menciona Paz Soldán que para los esclavos en el Perú: "*La corrección está limitada a doce azotes; suma mucho menor que la que es permitido aplicar a los soldados y marinos de la nación más libre del mundo, la Gran Bretaña*"⁹⁷; y, más adelante, recordando los rústicos pero abundantes banquetes de los esclavos de nuestras haciendas: "... tráigase a presenciarlo uno de esos irlandeses, que terminan su vida sin que sus paladares hayan nunca sido regalados con otros sabores, que los ingratos del suero y tal o cual papa, ganados con el sudor de doce horas y catorce de infatigable trabajo, y, ¿[que] digan si son desgraciados nuestros negros?"⁹⁸.

No debió carecer de cierto fundamento el alegato de Paz Soldán, porque Adams, días después, el 3 de febrero, expresaba: "*El infrascrito admira el orden tan claro y los lucidos argumentos de este documento, y añade su voluntario testimonio al trato generalmente bueno de que goza la población esclava en el Perú, y su aquiescencia al elocuente argumento de la 'Me-*

moria', de que la esclavatura presenta un aspecto muy diferente en el Perú, del que él ha sido testigo en el Imperio del Brasil y en los Estados Unidos"⁹⁹. Agrega Adams que, no obstante, tenía que "... manifestar su contrario parecer a algunas de sus conclusiones"¹⁰⁰.

Poco después, el Cónsul británico John Barton "... pretendió oponerse, [por nota del 9 de setiembre de 1846¹⁰¹], al tráfico de esclavos que, dentro de las características indicadas, se realizaba en el barco Tres Amigos..."¹⁰². La Cancillería peruana rechazó la protesta, y Barton replicó que tenía órdenes precisas para sostener su pedido con el respaldo de la Marina de S.M.B., la que terciaría en el asunto.

"Entonces el Ministro Paz Soldán, para quien tan reciente estaba todavía la humillación sufrida en su propio despacho en la noche del 30 de mayo del año anterior, sintiéndose ahora en posición más ventajosa, dice al Cónsul General al terminar una comunicación"¹⁰³ "... que el Gobierno del Perú no cedía, estando resuelto a todo; que si alguna vez y en momentos menos felices creyó prudente transigir, eran muy distintos el teatro y las circunstancias. Asimismo se protestó contra el ultraje que se hacía a la nación, ofreciendo rechazar la fuerza con la fuerza y tomar reparación del agravio de un modo positivo"¹⁰⁴.

EL CASO DE LA BARCA MARIA DE LOS ANGELES

En 1847 debieron haberse traído en la barca peruana *María de los Angeles* un grupo de esclavos con sus hijos manumisos, los que fueron embarcados en el puerto neogranadino de Buenaventura, el 20 de abril de 1847¹⁰⁵. El Cónsul General de Nueva Granada en Lima, José del Carmen Triunfo, envió el 16 de junio de ese año una nota a nuestro Ministro de Relaciones Exteriores, en que hacía conocer que sólo una parte de las personas traídas en la *María de los Angeles* eran esclavos; no así los hijos, que eran libres, y pedía al Gobierno Peruano cuidase de proceder en consecuencia¹⁰⁶. En esta oportunidad, que sepamos, no hubo protestas ni amenazas británicas.

EL TRATADO QUE ABOLIO EL TRAFICO DE ESCLAVOS

En 1851 se celebró entre el Perú y la Gran Bretaña un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación. El artículo XV establecía: "*La República del Perú se compromete a cooperar con Su Majestad Británica para la abolición total del tráfico de es-*

*Lista de los esclavos que siguen á bordo de la
barca peruana "Maria de los Angeles."*

| | |
|--------------------------|----------------------------|
| José Benito Rivas | Valentina Bente |
| Nicolas Bonilla | Leocadia Lobo |
| Dolores, su muger | Ana Maria Bijara |
| Marcos Bautista | Venancio Lucumi |
| Rosalio, su muger | Juliana, su mujer |
| Andres Bijara | Paseuala, soltera |
| Elena, su muger | Juliana, id. |
| Tadeo Bijara | Victor Maria Balanta |
| Vicenta, su muger | Asuncion, su mujer |
| Juan Agustín Nava | Julian |
| Tiburcio, su muger | Juana Manca |
| Luciano Mancilla | Anselmo |
| Lorenza, su muger | José Isidro |
| José Joaquín Cachimbo | Nicolasa Chocoana, soltera |
| Andrea, su muger | Maria Olaya, id. |
| Toribio Mina | Francisco Anjel Garcia |
| Carlos Congo | Gervacia, su mujer |
| Gregoria, su muger | Casto Navas, soltero |
| Eusebio Mancilla | Gabriela Cachimbo, id. |
| Hilaria, su muger | Javier Cachimbo |
| Valentin Mancilla | Basilio Mancilla |
| Fernando, su muger | Gregorio Bijara |
| Juan Manuel Bijara | Dionisio Idalgo |
| Salomé, su muger | José Estanislao Lobo |
| Diego Acala | Manuel Silvestre Mancilla |
| Fermina, su muger | Juana Gorrido, soltera |
| Marcelino Benté | Ana Maria Bijara, id. |
| Santos Congo | José Luciano Mancilla |
| Dominga, su muger | Juan Bautista Lerma |
| Miguel Tamarindo | Luciano Congo |
| Feliciana, su muger | Feliciana, su mujer |
| Ignacio Benté | Ventura |
| Faustino, su muger | Juan de la Cruz |
| Pedro José Charrapi | Maria Antonia, su mujer |
| Estelano, su muger | |
| Salernino Lucumó | |
| Remigia, su muger | |
| Felipe Navas | Manuel Maria |
| Nozario Rivas | Canillo |
| Juana, su muger | Escolastica |
| Eusebio Carabelli | Remigia |
| Vicenta, su muger | José Maria |
| Leon Bautista | Juan Timoteo |
| Bernabela, su mujer | José |
| Nicolas Valencia | Policarpo |
| Maria Ignacia, su muger | Valentin |
| Manuel Maria Lucumé | Pedro |
| Maria Candida, su muger | Toribio |
| Marcelino Beveco | Anastacia, su mujer |
| Francisca, su mujer | Agustin |
| Cornelio Bijara | Narciso, su mujer |
| Custodio Mosquera | Manuel Maria |
| Juana Bautista, su muger | Ramon |
| Manuel Maria Mosquera | Manuel Maria |
| Maria Santos, su muger | Marcelino |
| Juan de Jesus Mosquera | Hilaria, su mujer |
| Jacoba, su mujer | Doroteo |
| José Maria Mosquera | Carmela, su mujer |
| Custodia, su mujer | Mariano |
| Rosa Mina | |
| Crispín Idalgo | |
| Juliana, su muger | |

(Firmado). *Manuel Bosch*. —Es copia. —

Lima, a 16 de Junio de 1847. — *José del Carmen Triunfo*.

Relación de esclavos a bordo de la barca peruana
Maria de los Angeles.
Tomado de: *El Peruano*, Lima, 26 de junio de 1847.

clavos, y a prohibir a todas las personas que habitan el territorio de la República o que estén sujetos a su jurisdicción, de la manera más eficaz, y por medio de leyes penales, que tomen parte en este tráfico"¹⁰⁷.

CUADROS ANEXOS AL CAPITULO XXXIX

Gracias a la colaboración de la Dra. Margarita Guerra Martiniere contamos con los valiosos cuadros que a continuación se publican.

Bien sabía la Dra. Guerra Martiniere que, a pesar de la intensa investigación hecha por ella, estos cuadros no nos pueden dar el panorama completo de nuestra Marina Mercante entre los años 1826 a 1851, pero sí una visión bastante aproximada del tráfico marítimo de la época que estudiamos. La documentación disponible para estos propósitos no se halla aún reunida y clasificada orgánicamente. Confiamos que con el ordenamiento y clasificación que se viene realizando en el Archivo del Museo Naval del Perú, "Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía", se irá completando aquélla, para que en un futuro próximo pueda ser utilizada con seguridad y precisión.

Creemos que los Cuadros Nos. 1, 2, 3 y 4, constituyen un verdadero y aproximado muestreo de nuestra Marina Mercante en el período que nos ha tocado historiar. Servirán —así lo esperamos— en forma eficaz a los historiadores que en el futuro traten el apasionante y complejo tema del tráfico marítimo comercial. Para este propósito se han usado como fuentes la documentación del mencionado Archivo Naval y las valiosas informaciones de periódicos de la época, tales como el *Telégrafo de Lima*, *Mercurio Peruano*, *El Eco del Norte* y el invaluable *El Comercio*, tratando de presentar las entradas y salidas de los buques a partir de 1825, cada cuatro años, para poderse formar una idea sistemática de tal movimiento. Similar procedimiento se ha seguido para buscar los puertos de procedencia y de destino. Finalmente, en el Cuadro N° 4, se ha tratado de aproximarnos a los artículos ingresados al Callao por la vía marítima; en este caso la información es aproximativa, dada la deficiencia de la que hemos obtenido. Reiteramos que la información que damos difícilmente puede ser exacta, pero podemos asegurar que a lo menos es muy aproximada.

Los Cuadros Nos. 5, 6, 7 y 8, son documentos hallados por la Dra. Guerra Martiniere, y ofrecen una razón minuciosa de la composición de buques mercantes, sus clases, tonelaje, etc. Tiene especial valor el Cuadro N° 6, donde se detalla, además, los nombres de propietarios, capitanes, fiadores, con la indicación del tráfico que realizaban. El Cuadro N° 7 precisa la composición de la matrícula del Puerto de Paita en 1849, sorprendiéndonos con la noticia del número de pailebotes, goletas y botes grandes que se construían en dicho puerto. En el Cuadro N° 8 encontramos la relación de los pilotos mercantes (capitanes y pilotos), matriculados el año 1842, donde no sólo figuran los nombres sino también las nacionalidades de aquéllos.

Los Cuadros Nos. 9, 10, 11 y 12, tomados del excelente periódico *El Mensajero de Tacna*, que publicó en 1840-1841 en Tacna el Prefecto Coronel Manuel de Mendiburu, nos dan noticias del puerto de Arica. El Cuadro N° 9 presenta la estadística anual desde 1825 hasta 1840 de los buques que fondearon en la rada con expresión de su nacionalidad; el Cuadro N° 10 nos da razón de las principales mercaderías que ingresaron en 1840 por Arica y los lugares de procedencia, así como los derechos de aduana pagados por tal concepto; y, finalmente, el Cuadro N° 11 muestra en forma detallada las especies que en 1840 se embarcaron en Arica con indicación de sus valores, los derechos de exportación pagados y los lugares de destino; el Cuadro N° 12 nos informa de lo desembarcado en Arica con destino a Bolivia en 1840.

Los Cuadros Nos. 13 y 14 han sido tomados de la notable *Memoria*, correspondiente a los años 1848-1851, presentada por el Prefecto del Departamento de Moquegua, General Juan Antonio Pezet, y nos ilustran sobre el movimiento del puerto de Arica en los años nombrados.

Lejos de presentar una historia cabal de la Marina Mercante del Perú entre 1826 y 1851, creemos, sin embargo, que algo hemos avanzado respecto del trabajo pionero del benemérito Capitán de Travesía Rosendo Melo, y que en esta forma señalamos algunos rumbos para quienes se animen a proseguir esta importante tarea

Cuadro No 1

CALLAO: MOVIMIENTO DE BUQUES

| Nacionalidad de | SALIDAS DEL CALLAO | | | | | | | | | | ENTRADAS AL CALLAO | | | | | | | | | |
|-------------------|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|------------|--------------------|------------|------------|------------|------------|--------------|--|--|--|--|
| | A Ñ O S | | | | | | | | | | A Ñ O S | | | | | | | | | |
| | 1825 | 1829 | 1833 | 1837 | 1841 | 1845 | 1848 | Totales | 1825 | 1829 | 1833 | 1837 | 1841 | 1845 | 1848 | Totales | | | | |
| <i>los Buques</i> | 94 | 52 | 64 | 52 | 40 | 53 | 51 | 406 | 106 | 89 | 30 | 56 | 50 | 49 | 65 | 445 | | | | |
| Americanos | | | | | | | | 4 | 2 | 6 | | 2 | 2 | 2 | 5 | 12 | | | | |
| Argentinos | | | 4 | | | | | 8 | | | 1 | 2 | 2 | | 1 | 1 | | | | |
| Belgas | | | | 1 | 1 | 6 | | | | | | | | | | | | | | |
| Bremenses | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Austriacos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Centroamericanos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chilenos | 33 | 15 | 12 | 2 | 44 | 40 | 53 | 199 | 43 | 22 | 22 | 4 | 51 | 48 | 50 | 240 | | | | |
| Daneses | 2 | 1 | | 1 | 2 | 6 | | 12 | 1 | 1 | | 1 | 2 | 5 | 10 | 10 | | | | |
| Ecuatorianos | | | | 82 | 9 | 8 | 7 | 106 | | | | 76 | 8 | 12 | 10 | 106 | | | | |
| Espanoles | | | | | 11 | 17 | 2 | 30 | | | | | 9 | 14 | 3 | 26 | | | | |
| Franceses | 24 | 20 | 13 | 21 | 27 | 36 | 34 | 175 | 24 | 13 | 11 | 20 | 34 | 37 | 42 | 181 | | | | |
| Genoveses | 2 | | | | | | 1 | 3 | 2 | | | | | 1 | | 3 | | | | |
| Neogranadinos | 34 | 1 | 9 | 19 | 5 | 2 | 5 | 75 | 46 | 1 | 13 | 24 | 3 | 3 | 5 | 95 | | | | |
| Hamburgueses | | | | | | | 7 | 38 | | | 3 | 7 | 11 | 12 | 6 | 39 | | | | |
| Hannoverianos | | | | | | | 4 | 4 | | | | | | | | | | | | |
| Holandeses | 3 | 3 | | | | | | 6 | 4 | 6 | 1 | | | | | 11 | | | | |
| Ingleses | 107 | 55 | 24 | 120 | 96 | 149 | 263 | 814 | 131 | 59 | 35 | 132 | 105 | 155 | 220 | 837 | | | | |
| Mexicanos | 1 | 3 | 1 | 1 | 8 | 3 | | 17 | 1 | 1 | 4 | 1 | 6 | 4 | | 17 | | | | |
| Noruegos | | | | | | | | | | | | | | 1 | | 1 | | | | |
| Peruanos | 100 | 101 | 116 | 26 | 262 | 282 | 279 | 1,166 | 111 | 107 | 132 | 33 | 270 | 285 | 291 | 1,229 | | | | |
| Prusianos | | | | 2 | | | | 2 | | | 1 | 1 | | | | 2 | | | | |
| Rusos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sardios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Suecos | 1 | | | | | | | 8 | | | | | | | | 8 | | | | |
| Toscanos | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Totales | 401 | 252 | 246 | 339 | 529 | 625 | 709 | 3,101 | 471 | 305 | 255 | 382 | 566 | 639 | 703 | 3,321 | | | | |

Cuadro N° 2

ENTRADAS AL CALLAO
PRINCIPALES PUERTOS DE PROCEDENCIA

| PUERTOS | A Ñ O S | | | | | | | Totales |
|---|---------|------|------|------|------|------|------|---------|
| | 1825 | 1829 | 1833 | 1837 | 1841 | 1845 | 1848 | |
| <i>Peruanos</i> | | | | | | | | |
| Arica | 39 | 39 | 27 | 40 | 28 | 59 | 31 | 263 |
| Huacho | 24 | 11 | 9 | 33 | 41 | 53 | 55 | 226 |
| Huanchaco | 24 | 11 | 15 | 20 | 39 | 32 | 41 | 182 |
| Islay/Quilca | 50 | 37 | 34 | 44 | 38 | 63 | 2-2 | 270 |
| Islas Chincha | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 29 | 54 | 91 |
| Lambayeque | 17 | 9 | 11 | 12 | 7 | 9 | 4 | 69 |
| Paita | 18 | 32 | 18 | 30 | 25 | 52 | 52 | 227 |
| Pisco | — | 41 | 50 | 66 | 70 | 114 | 152 | 493 |
| De la pesca de ballena | — | 1 | 26 | 19 | 25 | 12 | 31 | 114 |
| <i>Extranjeros</i> | | | | | | | | |
| Cobija | — | 11 | 15 | 2 | 2 | 12 | 9 | 51 |
| Cantón | — | 1 | 1 | — | — | 2 | 1 | 5 |
| Estados Unidos (Boston, California, New York) | 11 | 11 | 5 | 4 | 8 | 5 | 15 | 59 |
| Francia | 2 | 7 | — | 1 | — | — | 3 | 13 |
| Guayaquil | 36 | 12 | 21 | 36 | 31 | 13 | 33 | 182 |
| Inglaterra | 4 | 23 | 11 | 10 | 15 | 23 | 58 | 144 |
| México | 3 | 2 | 3 | 2 | 1 | 3 | 7 | 21 |
| Panamá | 2 | 1 | 1 | 3 | 4 | 6 | 9 | 26 |
| Talcahuano | 5 | 16 | 21 | 2 | 9 | 11 | 10 | 74 |
| Valparaíso | 78 | 67 | 52 | 41 | 73 | 82 | 72 | 459 |

INota.—Conviene señalar que la procedencia, tanto en los partes de Marina, como en los periódicos, no se indica con precisión, pues muchas veces sólo hay referencia al último puerto, pero no a los anteriores o de origen.

En 1825 el puerto de mayor tráfico fue el de Chorrillos, habilitado en vez del Callao, porque estaba bloqueado por los patriotas que luchaban contra los realistas comandados por el heroico y empecinado General Rodil, que ocuparon el Callao hasta los primeros días de 1826. No obstante el movimiento de buques de Chorrillos lo damos como si fuese del Callao.

Cuadro N° 3

SALIDAS DEL CALLAO
PRINCIPALES PUERTOS DE DESTINO

| PUERTOS | A Ñ O S | | | | | | | Totales |
|---|---------|------|------|------|------|------|------|---------|
| | 1825 | 1829 | 1831 | 1837 | 1841 | 1845 | 1848 | |
| <i>Peruanos</i> | | | | | | | | |
| Arica | 20 | 11 | 10 | 14 | 5 | 23 | 25 | 108 |
| Huacho | 39 | 12 | 21 | 51 | 51 | 74 | 52 | 300 |
| Huanchaco | 41 | 22 | 24 | 37 | 16 | 50 | 42 | 232 |
| Islas Chincha | — | 5 | 1 | 4 | 7 | 49 | 75 | 141 |
| Islay/Quilca | 4-16 | 17 | 16 | 13 | 6 | 34-1 | 33 | 139 |
| Lambayeque | 11 | 22 | 17 | 33 | 12 | 43 | 20 | 158 |
| Paita | 21 | 32 | 38 | 46 | 22 | 68 | 49 | 276 |
| Pisco | 51 | 41 | 46 | 70 | 70 | 99 | 103 | 480 |
| A la pesca de ballena o lobos | — | 6 | 30 | 18 | 20 | 16 | 26 | 116 |
| <i>Extranjeros</i> | | | | | | | | |
| Cobija | — | 1 | 4 | — | 1 | 3 | 3 | 12 |
| Cantón | 1 | 2 | 3 | 3 | — | 2 | 4 | 15 |
| Estados Unidos (Boston, California, New York) | 18 | 9 | — | 3 | — | 9 | 10 | 49 |
| Francia (Havre, Nantes, Burdeos, Marsella) | 3 | 1 | — | 1 | — | 9 | 8 | 22 |
| Guayaquil | 50 | 28 | 38 | 62 | 59 | 32 | 52 | 321 |
| Inglaterra (Liverpool, Londres, Gibraltar) | 8 | — | 8 | 18 | — | 65 | 86 | 190 |
| México | — | — | 1 | 4 | — | 9 | 8 | 28 |
| Panamá | 5 | — | 3 | 4 | — | 15 | 14 | 41 |
| Talcahuano | 1 | — | 14 | 4 | 3 | 9 | 12 | 66 |
| Valparaíso | 46 | — | 31 | 22 | 59 | 71 | 45 | 326 |

*Cuadro N° 4*PRINCIPALES PRODUCTOS INGRESADOS EN NAVES
MERCANTES AL CALLAO

| <i>Artículos</i> | <i>1825</i> | <i>1829</i> | <i>1833</i> | <i>1837</i> | <i>1841</i> | <i>1845</i> | <i>1848</i> | <i>Totales</i> |
|----------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| Aceite de esperma de ballena | 1 | 5 | 23 | 22 | 34 | 17 | 30 | 132 |
| Aguardiente | 44 | 30 | 35 | 52 | 54 | 56 | 35 | 306 |
| Arroz | 24 | 12 | 20 | 30 | 36 | 23 | 12 | 157 |
| Azúcar | 18 | 1 | 5 | 15 | 18 | 16 | 26 | 99 |
| Carbón | 2 | — | 2 | — | 8 | 14 | 20 | 46 |
| Cascarilla | 5 | — | 7 | — | — | 1 | 1 | 14 |
| Efectos americanos | 14 | 14 | 3 | 2 | — | — | 2 | 35 |
| Efectos chilenos | 19 | 6 | 4 | — | — | 1 | 6 | 36 |
| Efectos europeos | 30 | 8 | 9 | — | 68 | — | 11 | 126 |
| Efectos franceses | 7 | 15 | 2 | — | — | — | — | 24 |
| Efectos británicos | 10 | 17 | 2 | — | — | — | 1 | 30 |
| Efectos del país | 12 | 9 | 3 | — | 37 | 1 | 56 | 118 |
| Cacao | 8 | 3 | 5 | 8 | 4 | 3 | 10 | 41 |
| Cueros (de vaca, lobos y vicuña) | 1 | 6 | 11 | 7 | — | 1 | 5 | 31 |
| Guano | — | — | — | 2 | 21 | 57 | 104 | 184 |
| Harinas (americanas y chilenas) | 22 | 12 | 8 | 9 | 7 | 12 | 16 | 86 |
| Leña | 4 | 3 | 10 | — | 33 | 31 | 37 | 118 |
| Maderas | 11 | 20 | 23 | 9 | 20 | — | 29 | 112 |
| Ron | 4 | — | 1 | 2 | — | 4 | 4 | 15 |
| Sal | 4 | 2 | 4 | 13 | 25 | 27 | 16 | 91 |
| Salitre | — | 1 | 4 | 18 | 16 | 18 | 18 | 75 |
| Sebos | 6 | 7 | 6 | 1 | 6 | 6 | — | 32 |
| Suelas | 8 | 4 | 3 | — | — | 3 | — | 18 |
| Tabaco | 13 | 5 | 6 | 4 | 4 | 3 | 7 | 42 |
| Trigo | 4 | 25 | 21 | 19 | 29 | 28 | 25 | 151 |
| Vinos | 4 | 9 | 2 | 2 | — | — | — | 17 |
| Plata (piña, sellada, en barras) | 1 | 13 | 4 | 8 | 1 | 5 | 4 | 36 |

[Nota.—Los resultados aquí consignados no expresan en su integridad el volumen de mercadería ingresada o que ha circulado por el puerto del Callao en los años aludidos, puesto que muchas veces la referencia sobre la carga de los buques se hace como "efectos", sin especificar la clase de los mismos.

LA MARINA MERCANTE

También cabe señalar que para el año 1829 sólo se han podido consultar los datos correspondientes a los ocho primeros meses, por no existir colecciones completas de periódicos, ni tampoco existen en el Archivo Naval los partes de la Marina sobre los ingresos y salidas de naves mercantes.

Los cuadros sobre salida de mercaderías no se han podido confeccionar por escasear las referencias en las fuentes consultadas.

Cuadro N° 5

RELACION NOMINAL DE BUQUES NACIONALES MAYORES Y MENORES INSCRIPTOS EN LA MATRICULA DEL TERCIO NAVAL DE LIMA CON EXPRESION DE SUS PARTES

| <i>Fragatas</i> | <i>Número de Toneladas</i> |
|------------------------|----------------------------|
| Joven Amalia | 399 |
| Libertad | 316 |
| Rosa de Lima | 570 |
| | <hr/> |
| | [1,285] |
| <i>Barcas</i> | |
| Joven Corina | 352 |
| Sirena | 250 |
| Rosa | 288 |
| | <hr/> |
| | [890] |
| <i>Bergantines</i> | |
| Mercedes | 180 |
| Tres Amigos | 158 |
| Carolina | 92 |
| Veloz | 165 |
| Feliz | 106 |
| María Josefa | 277 |
| Labrador | 253 |
| Josefina | 121 |

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

| | |
|--------------|-----|
| Ana | 250 |
| Nicaragua | 205 |
| Rosa | 176 |
| Perú | 147 |
| Ayacucho | 250 |
| Juan Esteban | 126 |
| Ascensión | 159 |

[2,665]

Bergantines - Goletas

| | |
|-------------------|-----|
| Veloz Josefa | 106 |
| Salmón | 119 |
| Margarita | 54 |
| Joven Cecilia | 66 |
| Ma. Francisca | 60 |
| Joven Iqueña | 139 |
| Bella Carmen | 66 |
| Loreto | 81 |
| Manuel Adolfo | 135 |
| San José Rímac | 35 |
| Flora | 60 |
| Daniel O'Connell | 100 |
| Jesús | 108 |
| Maquinguayo | 125 |
| Cruzador | 126 |
| Delmira | 83 |
| Paquete Peruano | 167 |
| Isabel | 156 |
| Emprendedor | 166 |
| Huarmeyano | 123 |
| Fortuna | 21 |
| Adonis de la Flor | 99 |

[2,195]

Goletas

| | |
|------------|-----|
| Caupolicán | 109 |
| Delfos | 89 |
| Atalante | 115 |

LA MARINA MERCANTE

| | |
|-------------------------|-------|
| Virginia | 94 |
| Eloísa | 25 |
| Perú | 85 |
| Recurso | 44 |
| Joven Teresa | |
| (a) Industria Ballenera | 129 |
| Toribia | 76 |
| Carmen | 34 |
| María | 24 |
| Adela | 26 |
| San Francisco | 34 |
| Florita | 40 |
| | <hr/> |
| | [924] |

Balandras

| | |
|---------------|-------|
| Independencia | 32 |
| Carmen | 10 |
| | <hr/> |
| | [42] |

Callao, 31-3-42 - Ramón Valencia

Resumen

| | | | |
|-----|----------------|---------|-----------|
| [3 | Fragatas | 1,285 | toneladas |
| 3 | Barcas | 890 | |
| 15 | Bergantines | 2,665 | |
| 22 | Bergantines | | |
| | —goletas | 2,195 | |
| 14 | Goletas | 924 | |
| 2 | Balandras | 42 | |
| | | <hr/> | |
| | Tonelaje total | [8,001] | |

[El original de este documento existe en el Archivo del Museo Naval del Perú- "C. de N. Julio J. Elías Murguía". Aún está sin clasificar].

Cuadro No 6

ESTADO GENERAL DE LA MATRICULA DE LOS BUQUES NACIONALES

| <i>Nos.</i> | <i>Clases</i> | <i>Nombres</i> | <i>Tnds.</i> | <i>Dueños</i> | <i>Capitanes</i> | <i>Fiadores</i> | <i>Tráfico</i> | <i>Estado al día</i> |
|-------------|---------------|-------------------------------|--------------|----------------------|-------------------|------------------------------|-----------------------|----------------------------|
| 1 | Fragata | General Alais | 441 | Felipe Revoredo | Juan D. Univaso | José Unesta | Extranjero | En buen estado |
| 2 | id | Adelayde | 349 | Mariano La Torre | Pedro Larrañaga | Baltazar Bezada | id | Media vida |
| 3 | id | Joven Amalia | 339 | Teodoro West | No tiene | No tiene | Pontón | Tercio de vida |
| 4 | id | Alayza | 337 | Gabino Alayza | Juan Estrada | Alejandro MacLean | Extranjero y cabotaje | En buen estado |
| 5 | Barca | M ^a de los Angeles | 336 | Felipe Revoredo | Juan B. Zavala | Rafael Larragoytia | id | En buen estado |
| 6 | id | Casualidad | 351 | José Dañino | Luis Caison | Juan B. Parodi | Cabotaje y huano | Tercio de vida |
| 7 | id | Agustina | 371 | Juan Ugarte | Guillermo Black | José Dañino | Extranjero | Media vida |
| 8 | id | Joven Emilio | 300 | Petronila de Pruneda | Carlos Costa | José M ^a Palacios | id | En buen estado |
| 9 | id | Lambayeque | 300 | Guillermo Robinet | Guillermo Robinet | Guillermo Robinet (padre) | id | Media vida |
| 10 | id | Dos Amigos | 229 | Francisca Balega | Bartolomé Viale | José Dañino | id | id |
| 11 | id | Guipuscoana | 201 | Manuel C. de la Haza | Santiago Orbe | Juan B. Valdeavillano | id | id |
| 12 | id | Eliza | 220 | Viuda de Santiago | Esteban Montano | Juan B. Valdeavillano | id | id |
| 13 | id | Miceno | 231 | José Ugarte | Guillermo Clark | José Dañino | id | En buen estado de servicio |
| 14 | id | Castilla | 205 | Francisco Delgado | Mauricio Iperrosa | Joaquín Chacón | id | id |
| 15 | id | Ventura | 203 | Jacinto Quezada | Juan Best | Tomás Jump | Cabotaje | Media vida |

| <i>Nos.</i> | <i>Clases</i> | <i>Nombres</i> | <i>Tnds.</i> | <i>Dueños</i> | <i>Capitanes</i> | <i>Fiadores</i> | <i>Tráfico</i> | <i>Estado al día</i> |
|-------------|---------------|--------------------|--------------|-------------------|-------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| 16 | Barca | H. Virginia | 185 | Enrique Mifflin | El mismo dueño | Juan Ugarte | Cabotaje | Media vida |
| 17 | id | Juliana | 154 | Vicente Ascorra | El mismo dueño | Juan B. Valdeavellano | Extranjero y Cabotaje | Tercio de vida |
| 18 | Bergantín | Labrador | 252 | Leonardo Vásquez | El mismo dueño | Blas Ramón | id | Se ignora |
| 19 | id | Elías | 250 | José Sevilla | Sebastián Morales | José Dañino | Cabotaje | 1/2 vida |
| 20 | id | San Jenaro | 210 | María Balega | Juan Ruiz | José Dañino | id | 1/3 de vida |
| 21 | id | 3 Amigos del Sur | 200 | Marcos Riglos | Andrés Martínez | Manuel Domínguez | Guano | En estado de carena |
| 22 | id | Dimas Veloz | 200 | Jerónimo Valdivia | Felipe Legay | Manuel Vial | id | id |
| 23 | id | Enriqueta | 200 | Miguel Winder | Benjamín Haskim | | Extranjero y cabotaje | 1/3 de vida |
| 24 | id | Delmira | 180 | Federico Condell | El mismo dueño | Guillermo Robinet | id | 1/2 vida |
| 25 | id | Emilio | 199 | Ricardo Cater | El mismo dueño | Cristóbal Armero | id | 1/2 vida |
| 26 | id | Paraiso de Lima | 188 | Manuel Matos | Pablo Bermengo | Pedro Benavidez | id | 1/3 de vida |
| 27 | id | Mixti | 184 | Manuel de la Haza | No tiene | Juan Otero | Pontón | |
| 28 | id | Joven Federico | 165 | Antonio Malagrida | Esteban Splivalo | Esteban Patrón | Extranjero y cabotaje | En buen estado |
| 29 | id | Bernardo Pommaraux | 182 | Andrés García | Andrés García | José Urroz | id | 1/3 de vida |
| 30 | id | Tres Amigos | 158 | Juan Távara | Basilio Alvarez | Manuel Domínguez | Extranjero y Cabotaje | 1/3 de vida |
| 31 | id | Rímac (a) Huallaga | 152 | Barreda y Rodrigo | Bartolomé | José Dañino | id | 1/2 vida |

| Nos. | Clases | Nombres | Tnds. | Dueños | Capitanes | Fiadores | Tráfico | Estado al día |
|------|---------------------|---------------------|-------|-----------------------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------|---------------------------|
| 32 | íd | Ascensión | 159 | Manuela Bena- vente | Felipe Legay | José M ^o Lastra | Cabotaje y guano | 1/3 de vida |
| 33 | íd | Dos Amigos | 151 | Juan Ugarte | Antonio Barroso | José Dañino | Guano | 1/3 de vida |
| 34 | íd | Jacinta | 149 | Juan Távara | No tiene | Juan Sanpelayo | Pontón | |
| 35 | íd | Callao | 156 | Tomás Jump | Juan Brown | Juan Johnson | Pesca de ballena | 1/2 vida |
| 36 | íd | Catalina | 154 | Juan Ugarte | Tomás Prentes | José Dañino | Extranjero y cabotaje | Se ignora |
| 37 | íd | Belisario | 125 | Faustino Rivera | Pedro Leal | Guillermo Robinet | Guano | Tercio de vida |
| 38 | íd | Paquete de Piura | 123 | Juan Távara | Ant ^o Guerra | Federico Elmore | Cabotaje | íd íd |
| 39 | íd | Casma | 115 | Tomás Eldredge | Bernardo Tencote | Tomás Jump | Cabotaje y guano | íd íd |
| 40 | íd | Joven Severino | 110 | José M ^o Urme- neta | Sant ^o Vives | Ant ^o Ríos | Extranjero y Cabotaje | íd íd |
| 41 | íd | Ricardo | 89 | Luis Larrea | Fernando Trelles | Guillermo Robinet | Guano | íd íd |
| 42 | íd | Carolina | 92 | Tomás Eldredge | Camilo Santibá- ñez | Tomás Jump | Cabotaje | íd íd |
| 43 | íd | Mazzepe. | 108 | Dionisio Boulan- ger | Pedro Mujica | José Dañino | Extranjero y cabotaje | Carenado últi- mamente |
| 44 | Bergantín | Volante | 250 | Toribio Chueca | Pablo D'Brot | Luis Richarson | Extranjero | Media vida. |
| 45 | Bergantín goleta | Leonidas | 180 | Jorge Young | El mismo dueño | Guillermo Robinet | Cabotaje | Tercio de vida |
| 46 | íd | Calderón | 156 | Juan de Dios Calderón | Victoriano Cárcá- mo | José Balbuena | íd | En buen estado |
| 47 | íd | Emprendedor | 166 | Martín Miranda | Manuel Palacios | José Dañino | íd | Media vida |
| 48 | íd | Fortuna | 150 | Eugenio Sousa | El mismo dueño | Guillermo Robinet | íd | Regular estado |

| <i>Nos.</i> | <i>Clases</i> | <i>Nombres</i> | <i>Tnds.</i> | <i>Dueños</i> | <i>Capitanes</i> | <i>Fiadores</i> | <i>Tráfico</i> | <i>Estado al día</i> |
|-------------|---------------------|----------------|--------------|-----------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 49 | íd | José | 145 | Francisca Bale- ga | Sant° Gotuzzo | José Dañino | íd | Tercio de vida |
| 50 | íd | Ninfa | 133 | Patricio Jinés | N. Bregante | José Dañino | Extranjero y cabotaje | íd |
| 51 | íd | Maquinguayo | 125 | Juan Montero | Narciso Villafuer- te | Faustino de las Casas | Cabotaje y guano | íd |
| 52 | íd | Unión | 125 | Patricio Jinés | Gustavo Moller | Juan Otero | Extranjero y cabotaje | íd |
| 53 | íd | Héctor | 129 | Ramón Aspillaga | El mismo dueño | Pablo Vivero | Cabotaje | En buen estado |
| 54 | íd | Dominga | 122 | José Zevallos | Feliciano Rovira | Ant° Dañino | Extranjero y cabotaje | Tercio de vida |
| 55 | íd | Clorinda | 128 | Franca. Balega | Luis Bollo | José Dañino | íd | Nuevo |
| 56 | íd | Galgo | 115 | Juan Ugarte | Manuel Herrera | José Dañino | Cabotaje | Tercio de vida |
| 57 | íd | Caupolicán | 109 | Martín Mendiola | Manuel Mendiola | Juan B. Valdeave- llano | íd | En buen estado |
| 58 | íd | M° de Iquique | 102 | Lucas Alzedán | Francisco Naranjo | Estéban Patrón | íd | Tercio de vida |
| 59 | Bergantín goleta | Grega. Helena | 94 | Manuel Laos | Manuel Márquez | Tomás Eldredge | Cabotaje y guano | Tercio de vida |
| 60 | íd | Bella Angelita | 97 | Juan Távara | No tiene | Vidal y Hurtado | íd | Necesita rear- marse |
| 61 | íd | Margarita | 54 | Domingo Acuña | El mismo dueño | José Marfil | Cabotaje | íd |
| 62 | Goleta | V. Salvadora | 104 | Alfonso Lattapie | El mismo dueño | M. Ramel | Extranjero | Tercio de vida |
| 63 | íd | Campeadora | 106 | Juan Boiset | El mismo dueño | José Marfil | Cabotaje | íd |
| 64 | íd | Diana | 136 | Hilario Figari | Federico Bollo | Juan Figari | íd | íd |
| 65 | íd | Arica | 101 | Juan Legay | José Erausquin | Ignacio Legay | Cabotaje y guano | Necesita care- na |

| <i>Nos.</i> | <i>Clases</i> | <i>Nombres</i> | <i>Tnds.</i> | <i>Dueños</i> | <i>Capitanes</i> | <i>Fiadores</i> | <i>Tráfico</i> | <i>Estado al día</i> |
|-------------|---------------|-------------------------|--------------|----------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------|
| 66 | id | Manuel Aldea | 119 | Juan Ugarte | Wenceslao del Ca- sal | José Dañino | Cabotaje | Tercio de vida |
| 67 | id | M ^a Victoria | 140 | Mariano Rivera | Mariano Soto | Eugenio Sousa | Guano | id |
| 68 | id | Correo del Pacífico | 112 | Juan Parodi | Ant ^o Demoro | José Dañino | Extranjero y cabotaje | Dos tercios de vida |
| 69 | id | Industria | 129 | Darnel y Cía. | Enrique D'Brot | | id | En buen estado |
| 70 | id | Felícita Salvadora | 83 | N. Bonmanson | Narciso Leal | Federico Pfeifer | Cabotaje y guano | Tercio de vida |
| 71 | id | Adonis de Iquique | 99 | Domingo Elías | Juan Pinasco | | Cabotaje | id |
| 72 | id | Relámpago | 110 | Franco. Sagasta- veytia | N. Ibarguren | Guillermo Robinet | Extranjero y cabotaje | Regular estado |
| 73 | id | Loreto | 81 | José Córdova | Narciso Vásquez | Esteban Córdova | Cabotaje y guano | id |
| 74 | Goleta | Venus | 80 | José Torres | Mariano Gálvez | José González | Cabotaje y guano | Tercio de vida |
| 75 | id | Candelaria | 60 | Domingo Quispe | Juan Caballero | Ceferino Oberos | Guano | Tercio de vida |
| 76 | id | Cerafina | 51 | Manl. Pedrero | José Negrete | Manl. Ostolaza | Cabotaje | Se ignora |
| 77 | id | Adela | 65 | Patricio Jinés | Tomás García | Greg ^o Hurtado | Extranjero | Media vida |
| 78 | id | Ana | 50 | Enrique Armero | Manuel Ferrada | José Sarmiento | Extranjero y cabotaje | Se ignora |
| 79 | id | Zoyla | 89 | M ^a de Vivero | Juan Caamaño | Pablo Escurra | Cabotaje | En regular es- tado |
| 80 | id | Neptuno | 54 | Domingo Elías | Guillermo Mit- chell | Franco. Sagasta- beytia | Pesca | id |
| 81 | id | Ligera Trinidad | 48 | Manuel Márquez | El mismo dueño | Juan Gonzáles | Cabotaje y guano | Tercio de vida |
| 82 | id | Flora Recurso | 45 | Alvarez y Muri- llo | Andrés Morillo | Guillermo Robinet | Cabotaje | Se ignora |
| 83 | id | Recurso | 44 | Bernardo Dávila | Daniel Belagamba | Juan B. Parodi | Cabotaje y guano | Tercio de vida |

| Nos. | Clases | Nombres | Tnds. | Dueños | Capitanes | Fiadores | Tráfico | Estado al día |
|------|----------|---------------|---------------|-------------------------|------------------------------|-------------------------|-----------------------|----------------|
| 84 | id | Petronila | 47 | Andrés Reyes | José Villavicencio | Tomás Conroy | Guano | id |
| 85 | id | Dos Marías | 44 | Manuel Zuleta | El mismo dueño | Bernardo Dávila | Cabotaje y guano | id |
| 86 | id | Roncadora | 24 | Dionisio Boulanger | José M ^o Pimentel | Pedro Mujica | Extranjero y cabotaje | En buen estado |
| 87 | id | Fama | 34 | Juan J. Aguilar | El mismo dueño | Cayetano de la Trinidad | Cabotaje | Media vida |
| 88 | Goleta. | Lord Nelson | 20 | Fernando Ramos | José Ojeda | José Guerra | Guano | Tercio de vida |
| 88 | Paylebot | Carmen | 40 | Franca. Balega | Carlos Basallo | Juan Parodi | Cabotaje | Tercio de vida |
| 90 | Balandra | Independencia | 34 | Nicolás Salomón | Simón Arciniega | | id | Tercio de vida |
| 91 | Queche | Esperanza | 17 | Ant ^o Oberti | El mismo dueño | | id | Se ignora. |
| 92 | id | Elisa | 27 | Armando Deme- tri | El mismo dueño | | id | Tercio de vida |
| | | | <u>13,576</u> | | | | | |

Este documento figura en un legajo de 1847
—aún sin clasificar— del Archivo del Museo
Naval del Perú - "Capitán de Navío Julio J.
Elías Murguía".

- [Nota.— 1. La matrícula de Paita tiene además 9 botes de 10 a 35 Tnds. para cabotaje y tráfico con puertos del Ecuador y Nueva Granada y 33 botes descubiertos de 6 a 1 Tnd. para pesca y cabotaje.
2. La matrícula de Arica tiene 5 embarcaciones de 20 a 35 Tnds., 18 de 5 a 20 y 8 menores para guano y cabotaje.
3. La matrícula de Iquique tiene 8 embarcaciones de 5 a 40 Tnds. para el tráfico de cabotaje y guano y 20 chalupas y botes de toda parte.
[Firma] Francisco U y ilegible].

Resumen

| | |
|---------------------|-----------|
| Fragatas | 4 |
| Barcos | 13 |
| Bergantines | 27 |
| Bergantines goletas | 17 |
| Goletas | 27 |
| Paylebot | 1 |
| Balandra | 1 |
| Queches | 2 |
| | <u>92</u> |

Cuadro N° 7

***MATRICULA DE LAS EMBARCACIONES NACIONALES DEL
TERCIO NAVAL DE ESTA PROVA. PERTENECIENTES A
CIUDADANOS DEL PAIS —PAITA—**

- Número 1.* Pailebot nacional *Presidente Castilla*, de cincuenta pies de quilla, 16.5 de manga, 66 de eslora, 8.5 de puntal, de una sola cubierta, popa redonda y con Escudo Nacional. Su proa con figura. Construido en este puerto (Paita) en el presente año de 1849. De la propiedad por ahora de Dn. Tomás Morcillo.
- Número 2.* Goleta nacional *Roncadora*, de 44 pies de quilla, 50 de eslora, 14 de manga y 5 de puntal, de una sola cubierta, popa cuadrada, proa sin tajamar. Construida en este puerto. De la propiedad de Dn. José Caceda.
- Número 3.* Goleta nacional *Dolores* de 32 pies de quilla, 42 de eslora, 13 de manga y 5 de puntal, de una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Construida en este puerto. De la propiedad por ahora de Manuel Landa.
- Numero 4.* Bote nacional *Manuela* de 39 pies de eslora, 33 de quilla, 10 de manga y 5 de puntal. De una sola cubierta, la popa de lancha y su proa de curva. Fue construido en Guayaquil en el presente año de 1849. De la propiedad por ahora de Tomas Jones.
- Número 5.* Pailebot nacional *Cristo* de 30 pies de eslora, 25 de quilla, 9 de manga y 4 de puntal. De una sola cubierta. Su popa cuadrada y proa tajamar de violín. Fue construido en Guayaquil en el presente año de 1849. De la propiedad por ahora de José María Rodríguez.
- Número 6.* Bote nacional *San Jacinto de Yaguachi* de 33 pies de eslora, 30 de quilla, 10 de manga y 4 de puntal. De una sola cubierta, su popa cuadrada y proa tajamar de violín. Fue construido en Guayaquil en el presente año de 1849. De la propiedad por ahora de Manuel de la Rosa.
- Número 7.* Pailebot nacional *Sacramento* (a) *Rosita* de 40 pies de eslora, 34 de quilla, 12 de manga y 4.5 de puntal. De una sola cubierta, su popa cuadrada, proa tajamar de violín con una figura. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Francisco Pizarro.
- Número 8.* Bote nacional *Diligencia* de 28 pies de eslora, 25 de quilla, 8 de manga y 13.5 de puntal. De una sola cubierta, su popa cuadrada, proa tajamar de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de don Juan Fasoli.

LA MARINA MERCANTE

- Número 9.* Bote nacional *Carmen* de 31 pies de eslora, 24 de quilla, 4.5 de manga y 4 de puntal. De una sola cubierta, su popa cuadrada, proa sin tajamar. Fue construido en Guayaquil. De la propiedad por ahora de Julián Gómez.
- Número 10.* Bote nacional *San Martín* de 34 pies de eslora, 31 de quilla, 6 de manga y 5 de puntal. De una sola cubierta, su popa cuadrada, proa tajamar de violín. De la propiedad de José Braulio Gómez.
- Número 11.* Bote nacional *Mercedes* de 35 pies de eslora, 32.5 de quilla, 6.5 de manga y 5 de puntal. De una sola cubierta, su popa cuadrada, proa de violín. De la propiedad por ahora de Petrona Rodríguez.
- Número 12.* Bote nacional *Nueva Angelita* de treinta y cuatro pies de eslora, 23 de quilla, 8.5 de manga y 4 de puntal, popa cuadrada, proa de violín, de una cubierta. Fue construido en Guayaquil en el año 1847. De la propiedad por ahora de Polinario Rodríguez.
- Número 13.* Bote nacional *Santa Rosa* de 24 pies de eslora, 20.5 de quilla, 6.5 de manga y 3 de puntal, de una cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Miguel Rosas.
- Número 14.* Bote nacional *Francisco* de 23.5 pies de eslora, 20 de quilla, 6 de manga y 2.5 de puntal, de una cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de José Nolasco.
- Número 15.* Bote nacional *Carmen* (a) *Toribia*, de 40 pies de eslora, 34 de quilla, 12 de manga y 4.5 de puntal. De una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Francisco Bautista Pizarro.
- Número 16.* Bote nacional *Luz* de 24.5 pies de eslora, 22 de quilla, 5.5 de manga y 3.5 de puntal. De una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Construido en Guayaquil. De la propiedad por ahora de Manuel Morillo.
- Número 17.* Bote nacional *San Miguel* de 24 pies de eslora, 20.5 de quilla, 5 de manga y 3.5 de puntal. De una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Construido en Guayaquil. De la propiedad por ahora de Luis Alacha.
- Número 18.* Bote nacional *Hércules* de 31 pies de eslora, 28 de quilla, 8 de manga y 3 de puntal. De una sola cubierta, popa cuadrada, proa tajamar de violín. Fue construido en Guayaquil. De la propiedad por ahora de Manuel Antonio Colan.
- Número 19.* Bote nacional *San Juan* de 31 pies de eslora, 28.5 de quilla, 8.5 de manga y 3.5 de puntal. De una sola cubierta,

- ta, popa cuadrada, proa tajamar de violín. Fue construido en este puerto. De propiedad de José Chanabá.
- Número 20.** Bote nacional *San José* de 22 pies de eslora, 10.5 de quilla, de manga 5 y 3 de puntal. De una cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Juan More.
- Número 21.** Bote nacional *Francisco* de 26 pies de eslora, 19 de quilla, 7 de manga y 2.5 de puntal. De una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Domingo Pizarro.
- Número 22.** Bote nacional *San Pedro y San Pablo* de 22 pies de eslora, 19.5 de quilla, 6 de manga y 2.5 de puntal. De una cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Manuel Gómez.
- Número 23.** Bote nacional *Carmen* de 21.5 pies de eslora, 18 de quilla, 5 de manga, 2.5 de puntal. De una cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Silverio Rosas.
- Número 24.** Bote nacional *Flora* de 23 pies de eslora, 17 de quilla, 7 de manga y 3 de puntal. De una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Martín Gómez.
- Número 25.** Bote nacional *Manuel* de 24 pies de eslora, 20 de quilla, 7 de manga y 3 de puntal, de una sola cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Mateo Rosas.
- Número 26.** Bote nacional *Mercedes* de 26 pies de eslora, 22 de quilla, 8 de manga y 4 de puntal, de una sola cubierta popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Segundo José Rosas.
- Número 27.** Bote nacional *Rosa* de 21 pies de eslora, 18 de quilla, 7 de manga y 4 de puntal, de una cubierta, popa cuadrada, proa de violín. Fue construido en este puerto. De la propiedad de José María Gómez.
- Número 28.** Bote nacional *Félix* de 18 pies de eslora, 15 de quilla, 5 de manga y 1.5 de puntal, sin cubierta. De la propiedad por ahora de Juan González.
- Número 29.** Bote nacional *Felicidad* de 16 pies de eslora, 13 de quilla, 5 de manga y 1.5 de puntal, sin cubierta. De la propiedad por ahora de Manuel Morillo.
- Número 30.** Bote nacional *San Antonio* de 16 pies de eslora, 13.5 de quilla, 4.5 de manga y 1.5 de puntal, sin cubierta. De la propiedad por ahora de Rufino Gómez.
- Número 31.** Bote nacional *San Francisco* de 17 pies de eslora, 15 de quilla, 4.5 de manga y 2 de puntal. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Melchor Gómez.

LA MARINA MERCANTE

- Número 32.* Bote nacional *San Pablo* de 14 pies de eslora, 12 de quilla, 4 de manga y 2.5 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Juan Palma.
- Número 33.* Bote nacional *El Carmen* de 15 pies de eslora, 13 de quilla, 3.5 de manga y 3 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Juan de la Rosa.
- Número 34.* Bote nacional *Francisquito* de 13 pies de eslora, 11.5 de quilla, 3 de manga y 1.5 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Manuel Antonio Colan.
- Número 35.* Bote nacional *El Manuel* de 14 pies de eslora, 12.5 de quilla, 4 de manga y 2 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Nazario Chunga.
- Número 36.* Bote nacional *El José* de 12 pies de eslora, 10 de quilla, 3.5 de manga y 2 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de Teodoro Palma.
- Número 37.* Bote nacional *Mercedes* de 12.5 pies de eslora, 11.5 de quilla, 4 de manga y 2 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Eusebio Gómez.
- Número 38.* Bote nacional *San Antonio* de 13 pies de eslora, 11.5 de quilla, 5.5 de manga y 2 de puntal, sin cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad de José Alzamora.
- Número 39.* Bote nacional *San Francisco* de 14 pies de eslora, 12.5 de quilla, 7 de manga y 2.5 de puntal, de una cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad de Lorenzo Chanabá.
- Número 40.* Bote nacional *Santos* de 16 pies de eslora, 14 de quilla, 7 de manga y 3 de puntal, de una sola cubierta. Fue construido en este puerto. De la propiedad por ahora de José María Aguirre.

[Nota.]—Por la información aquí recogida se sabe que esta matrícula fue la del puerto de Paita; y corresponde a 1849. Publicamos esta matrícula de las embarcaciones de Paita porque nos da una razón minuciosa y muy indicativa de las mismas en un puerto que no es el Callao.

Haciendo un somero análisis hallamos que de las 40 embarcaciones sólo 5 no están comprendidas en la clasificación de botes, ya que encontramos 3 pailebotes y 2 goletas; más intere-

sante aún es saber que 2 pailebotes y 2 goletas fueron construidos en Paita y tan sólo un pailebote fue fabricado en Guayaquil.

De los 35 botes, algunos de ellos de más de 30 pies de eslora, 23 fueron construidos en Paita, 7 en Guayaquil y 5 son de origen desconocido.

Lamentablemente no se da razón de las balsas, que es de suponer existían dentro del cuadro de embarcaciones paiteñas, pues el marino inglés Fred. Walpole, que visitó Paita como oficial del buque S.M.B. *Collingwood*, escribió que en las cercanías de dicho puerto, "... *varias de las grandes balsas, peculiares de la costa, pasaron nuestro barco... Probablemente ellas sean similares en todos los puntos a aquellas que Pizarro vio cuando él navegaba por primera vez cerca de esta costa hace 300 años...*" (WALPOLE, Lieutenant the Honorable Fred., *Four Years in the Pacific in Her Majesty's Ship "Collingwood". From 1844 to 1848*, Londres. Richard Bentley. Publisher in Ordinary to Her Majesty, 1850, T. II, p. 60).

Debemos agregar que Walpole da una descripción minuciosa de las grandes balsas que él vio en esa época.

Este documento original existe en el Archivo del Museo Naval del Perú "Capitán de Navío Julio J. Elías"; no está aún clasificado.

Cuadro N° 8

RELACION DE LOS PILOTOS DE ALTURA Y PRACTICOS DE LA COSTA INSCRIPTOS EN LA MATRICULA DEL TERCIO NAVAL CON EXPRESION DE SUS PAISES

| <i>Nombres</i> | <i>Patria</i> |
|--------------------------|---------------|
| <i>2dos. Pilotos</i> | |
| José Ganderías | Vizcaya |
| Guillermo Jones | EE. UU. |
| Enrique de Brot | Francia |
| Guillermo Black | Inglaterra |
| Ricardo Cater [sic.] | id. |
| Pedro Lizárraga | Bellavista |
| José Negrete | Cádiz |
| Guillermo Mitchell | Inglaterra |
| Benito Caso | Bolivia |
| Felipe San Julián | Chile |
| Manuel Francisco Herrera | Paita |

LA MARINA MERCANTE

| | |
|-------------------------|------------|
| Eduardo S. Jesuf | EE. UU. |
| Federico Condell | Escocia |
| Carlos Douglas | id. |
| Juan B. Massini | Italia |
| Juan Brown | EE. UU. |
| Juan Best | id. |
| José Ma. Sevilla | Lambayeque |
| José Cevallos | Ecuador |
| José Brock | EE. UU. |
| Antonio Valle Riestra | Lima |
| Federico West | Dinamarca |
| Roberto Marshall | Irlanda |
| Guillermo Ashews [sic.] | id. |
| Santiago Gotuzzo | Génova |
| Pablo Salvatiey | id. |
| Alejandro Lumsden | Inglaterra |
| Bernardo Tencate | Holanda |
| Fernando Zavala | Génova |
| Francisco Pereira | Brasil |
| Lorenzo Bertoloto | Italia |
| [Callao, 1842 (?)] | |

| | |
|---------------|---|
| [Británicos | 8 |
| N. Americanos | 5 |
| Italianos | 5 |
| Espanoles | 2 |
| Danés | 1 |
| Francés | 1 |
| Holandés | 1 |
| L. Americanos | 4 |
| Peruanos | 4 |

311

[Nota.— El original de este documento existe en el Archivo del Museo Naval del Perú "C. de N. Julio J. Elías Murguía", en legajo N° 1842. Aún está sin clasificar].

Cuadro N° 9

E S T A D O

DEL NUMERO DE BUQUES QUE HAN FONDEADO EN EL PUERTO MAYOR DE ARICA DESDE PRINCIPIOS DE 1825 EN QUE SE ABRIO HASTA 1840.

| | 1825 | 1826 | 1827 | 1828 | 1829 | 1830 | 1831 | 1832 | 1833 | 1834 | 1835 | 1836 | 1837 | 1838 | 1839 | 1840 | Totales |
|---------------------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Buques Ingleses | 32 | 33 | 33 | 33 | 34 | 27 | 26 | 33 | 33 | 38 | 38 | 44 | 67 | 57 | 49 | 71 | 648 |
| " Franceses | 6 | 20 | 17 | 28 | 24 | 28 | 25 | 16 | 21 | 15 | 23 | 14 | 30 | 30 | 29 | 30 | 356 |
| " Norte Americanos | 34 | 24 | 11 | 19 | 13 | 9 | 14 | 14 | 14 | 15 | 10 | 8 | 6 | 14 | 14 | 14 | 283 |
| " Chilenos | 12 | 11 | 11 | 15 | 11 | 4 | 3 | 6 | 6 | 4 | 9 | 10 | — | — | 8 | 15 | 125 |
| " Peruanos | 8 | 11 | 20 | 22 | 14 | 17 | 21 | 16 | 33 | 23 | 17 | 6 | 8 | — | 4 | 28 | 248 |
| " Ecuatorianos | 5 | 2 | 4 | 1 | — | — | — | 1 | — | — | — | 1 | 4 | 10 | 7 | 2 | 37 |
| " Holandeses | 2 | 4 | 6 | 2 | 7 | 4 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 27 |
| " Hamburgueses | — | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | — | 5 | 2 | 2 | 5 | 8 | 3 | 5 | 39 |
| " Prusianos | — | — | 2 | — | — | 1 | 1 | — | 1 | — | 2 | — | 3 | 1 | 1 | — | 12 |
| " Sardos | — | — | — | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | — | 2 | 4 | 1 | 6 | 5 | 1 | 3 | 29 |
| " Suecos | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — | 2 |
| " Belgas | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 2 | 1 | 1 | — | — | — | 5 |
| " Bolivianos | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | 2 |
| " Dinamarqueses | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 4 | 3 | — | 9 |
| " De N. Granada | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 2 | — | 1 | 4 |
| " Austriacos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | 2 |
| " Centro Americanos | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 |
| " Españoles | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 1 | 3 | 7 |
| Totales | 99 | 106 | 105 | 123 | 106 | 94 | 94 | 88 | 112 | 102 | 107 | 87 | 133 | 139 | 120 | 172 | 1,787 |

[Nota.— Este cuadro lo reproducimos de *El Mensajero de Tacna*, Tacna, 15 de mayo de 1841, Tomo II, N° 86, pág. 41.

Cuadro N° 10

RESUMEN DE LOS EFECTOS Y ESPECIES CANTIDADES Y VALORES QUE SE HAN IMPORTADO POR LA ADUANA PRINCIPAL DE ARICA CON DESTINO A LOS CONSUMOS DEL PAIS
EN TODO EL AÑO DE 1840

| NACIONES | ALGODONES | | L A N A S | | S E D A S | | L I N O S | | L I C O R E S | | OTRAS MERCADERIAS | | MADERAS | | Tot. de valores | Dros. cobrados |
|---------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|---------------|----------|-------------------|-----------|----------|----------|-----------------|----------------|
| | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | | |
| Gran Bretaña | 190,139 5½ | 38,027 7 | 76,766 2½ | 15,353 1½ | 9,714 1 | 1,457 1 | 2,501 3 | 500 2 | 916 2 | 479 4 | 21,813 7½ | 4,676 7½ | — | — | 301,851 5½ | 60,494 7 |
| Francia | 15,949 3 | 3,189 7 | 19,231 ½ | 3,846 1½ | 40,995 6 | 6,149 3 | 741 3 | 148 2 | 3,532 6 | 1,616 6 | 24,235 | 4,808 6 | — | — | 104,685 2½ | 19,759 1½ |
| Norte América | 6,551 7 | 1,310 3 | 1,842 5 | 328 4 | 4,383 | 657 3½ | 846 7 | 169 3 | 602 | 423 | 14,345 1½ | 3,556 7 | — | — | 28,371 4½ | 6,445 4½ |
| Cerdeña | 709 4 | 141 7 | 336 | 67 1½ | 6,179 7 | 927 | 179 4 | 35 7 | 203 | 124 | 13,491 | 2,552 4 | — | — | 21,098 7 | 3,848 3½ |
| Hamburgo | 4,467 1½ | 893 3 | — | — | 102 | 24 2½ | — | — | 44 4 | 15 | 5,476 7½ | 1,009 6 | — | — | 10,090 5 | 1,942 3½ |
| Prusia | 416 | 83 1½ | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 416 | 83 1½ |
| Chile | 2,700 ½ | 540 | 1,205 5 | 241 1 | — | — | — | — | — | — | 3,521 7 | 877 7 | 837 3½ | 203 4½ | 8,265 | 1,862 4½ |
| Perú | — | — | 120 1 | 24 | 437 4 | 65 5 | — | — | 112 4 | 37 4 | 1,057 | 211 4 | 6,794 3 | 739 3 | 8,521 4 | 1,078 |
| España | — | — | — | — | 2,797 4 | 419 5 | — | — | 5,151 4 | 3,374 4 | 3,596 1½ | 673 4½ | — | — | 11,544 5½ | 4,467 5½ |
| Ecuador | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 426 3½ | 171 3½ | — | — | 426 3½ | 171 3½ |
| Totales | 220,933 5½ | 44,186 4½ | 99,301 6 | 19,860 1½ | 64,609 6 | 9,700 4 | 4,269 1 | 853 6 | 10,562 | 6,070 2 | 87,963 4½ | 18,539 1½ | 7,631 6½ | 942 7½ | 495,271 5½ | 100,153 3 |

Aduana principal de Arica Mayo 12 de 1841.— *Manuel Villena*. NOTA.— Entre 100,153 pesos 3 reales que arroja de derechos este resumen por importación, y 97,580 que dan los libros según se demuestra por la razón de ingresos hay una diferencia de 2,573 pesos 3 reales la que proviene de los castigos que se hacen por las averías de los efectos.

[Nota.— Este cuadro lo reproducimos de *El Mensajero de Tacna*, Tacna, 10 de julio de 1841, Tomo II, N° 96, pág. 21.

Cuadro N° 11

RAZON DE LOS FRUTOS Y ESPECIES, CANTIDADES Y VALORES QUE SE HAN EXPORTADO POR ESTA ADUANA CON DESTINO AL EXTRANJERO EN TODO EL AÑO DE 1840 Y LOS DERECHOS QUE HAN PRODUCIDO

| Naciones cuyas banderas llevan los buques exportadores | Clase de frutos y especies | Cantidades | Avalúos en almacenes | Valor total | Clasificación de Derechos | Suma de Derechos | Total de Capitales de cada Potencia | Total de Derechos que ha pagado cada Potencia |
|--|----------------------------|-------------------|----------------------|-------------|---------------------------|------------------|-------------------------------------|---|
| GRAN BRETAÑA | Pesos fuertes | 94,341 | | 94,341 | al 5% | 4,717 1/2 | | |
| | Plata Piña | 7,757 m. 5 o. | a \$ 8 marcos | 62,081 | a 4 rs. m. | 3,878 7 | | |
| | Id. chafalonía | 2,199 id. 5 | a \$ 7 id. | 15,397 3 | a 4 rs. id. | 1,099 5 1/2 | | |
| | Oro en pasta | 1,286 o. 5 ad. | a \$ 17 onza | 21,887 2 | a 3 rs. onza | 482 3 | | |
| | Id. en pepita | 261 id. 4 id. | a id. id. | 4,441 2 | a 3 id. id. | 98 | | |
| | Id. en polvo | 285 id. 8 id. | a id. id. | 5,023 4 | a 3 id. id. | 110 6 1/2 | | |
| | Algodón sin pepita | 846 qq. 90 lb. | a \$ 9 qq. | 7,822 1 | Libre | | | |
| | Cascarilla | 40 1/2 qq. | a \$ 14 id. | 587 | Esp. a \$ 8 qq. | 324 | | |
| | Cobre en barrilla | 9,316 qq. 60 lb. | a \$ 5 id. | 46,583 | al 2% | 931 5 | | |
| | Cueros de Chinchilla | 2,345 qq. 3/4 dc. | a 2 4 rs. | 5,883 2 | id. | 117 2 | | |
| | Id. de vicuña | 1,147 cueros | a 4 rs. c.u. | 573 4 | Libres | | | |
| | Id. de vaca | 579 id. | a \$ 2 | 1,158 | id. | | | |
| | Estaño | 370 qq. | a \$ 10 qq. | 3,700 | al 2% | 74 | | |
| | Lana | 4,110 id. 30 lb. | a \$ 10 id. | 41,103 3 | Libre | | | |
| | Aceite | 66 a. | a \$ 3 id a. | 198 | id. | | | |
| | Aceituna | 10 id. | a 4 rs. id. | 5 | id. | | | |
| Piedras de Verenguel | 70 | a \$ 1 c.u. | 70 | 2% | 1 3 | | | |
| Matico | 37 qq. | a \$ 2 | 74 | | 1 4 | 310,848 5 1/2 | 11,838 4 1/2 | |
| FRANCIA | Pesos fuertes | 11,768 | | 11,768 | al 5% | 588 2 1/2 | | |
| | Plata Piña | 1,338 m. 3 o. | a \$ 8 marco | 10,891 | a 4 rs. m. | 668 1 1/2 | | |
| | Id. chafalonía | 60 id. 7 o. | a \$ 7 id. | 428 | a 4 rc. id. | 30 3 1/2 | | |
| | Oro en pasta | 462 o 4 ads. | a \$ 17 onza | 7,858 2 | a 3 rs. | 173 3 1/2 | | |
| | Algodón con pepita | 13 a. | a 6 rs. a. | 9 6 | Libre | | | |
| | Cascarilla | 646 1/2 qq. | a \$ 14 qq. | 9,057 | Esp. a \$ 8qq. | 5,172 | | |
| | Id. | 312 qq. 3 a. | a \$ 16 id. | 5,004 | al 2% | 100 1/2 | | |
| | Cobre en barrilla | 2,626 id. | a \$ 5 id. | 13,130 | a 2% | 262 4 1/2 | | |
| | Id. fundido | 1,188 id. | a \$ 11 id. | 13,068 | a 2% | 281 2 1/2 | | |
| | Cueros de chinchilla | 12 dnas. | a 2 4 rs. dc. | 30 | a 2% | 5 1/2 | | |
| | Estaño | 3,649 qq. 36 lb. | a \$ 10 qq. | 36,493 4 | a 2% | 729 6 1/2 | | |
| | Lana | 33 id. 10 lb. | a \$ 10 id. | 330 | Libre | | | |
| | Matico | 5 id. | a \$ 2 | 10 | a 2% | 1 1/2 | | |
| Café | 4 a. | en | 25 | id. | 4 | 107,888 4 | 7,987 3 1/2 | |
| N. AMERICA | Plata sellada | 12,165 | | 12,165 | al 5% | 608 2 | | |
| | Cascarilla | 606 qq. | a \$ 16 | 9,696 | al 2% | 193 7 | | |
| | Estaño | 713 id. | a \$ 10 | 7,130 | al 2% | 142 5 | | |
| | Lana | 62 id. 85 lb | a \$ 10 | 628 4 | Libre | | | |
| | Café | 2 id. | a \$ 20 | 40 | 2% | 6 1/2 | | |
| | Cueros de vaca | 146 | a \$ 2 c.u. | 292 | Libre | | 29,951 4 | 954 4 1/2 |
| CERDEÑA | Cobre fundido | 74 qq. 79 lb. | a \$ 11 qq. | 822 5 | al 2% | 16 3 1/2 | 822 | 16 3 1/2 |
| CHILE | Algodón con pepita | 297 a. | a 6 rs. a. | 222 6 | Libre | | | |
| | Estaño | 77 qq. 90 lb. | a \$ 10 | 779 | al 2% | 15 4 | | |
| | Café | 3 id. | a \$ 20 | 60 | al 2% | 1 1 1/2 | 1,081 6 | 16 5 1/2 |
| ESPAÑA | Estaño | 36 qq. | a \$ 10 | 360 | al 2% | 7 1 1/2 | 360 | 7 1 1/2 |
| ECUADOR | Lana | 4 qq. | a \$ 10 | 40 | Libre | | | |
| | Algodón con pepita | 400 a. | a 6 rs. | 300 | id. | | | |
| | Café | 327 lb. | a \$ 20 qq. | 65 | al 2% | 1 2 1/2 | 420 | 1 5 |
| | Cacao | 75 id. | a id. | 15 | id. | 2 1/2 | | |
| LA COSTA | Estaño | 168 qq. | a \$ 10 | 1,660 | al 2% | 33 1 1/2 | | |
| | Cascarilla | 27 id. | a \$ 14 | 378 | al 2% | 7 4 | 2,038 | 40 5 1/2 |

Aduana Principal de Arica Diciembre 31 de 1840.— Manuel Villena.

Nota.— Este cuadro lo reproducimos de *El Mensajero de Tacna*, Tacna, 15 de julio de 1841, Tomo II, N° 97, pág. 21.

SIGNOS Y ABBREVIATURAS EMPLEADOS EN EL CUADRO

| | | | |
|-------|--------------------------|----------|------------|
| \$ | peso peruano de la época | lb. | libra |
| rs. | reales | m. | marco |
| dnas. | dinares | ad./ads. | adarme (s) |
| qq. | quintals | dc. | docena |
| a. | arrobas | c.u. | cada uno |

Cuadro N° 12

RESUMEN DE LOS EFECTOS Y ESPECIES, CANTIDADES Y VALORES QUE SE HAN IMPORTADO POR LA ADUANA PRINCIPAL DE ARICA CON DESTINO A LOS CONSUMOS DE BOLIVIA EN TODO EL AÑO DE 1840 A SABER:

| NACIONES | ALGODONES | | L A N A S | | S E D A S | | L I N O S | | L I C O R E S | | MERCADERIAS | | TOTAL DE | DERECHOS |
|---------------|-----------|----------|------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|---------------|----------|-------------|----------|------------|----------|
| | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | Valores | Derechos | VALORES | COBRADOS |
| Gran Bretaña | 40,778-4 | 1,918-4 | 85,445 ½ | 3,941-1 | 5,481-7 | 180 ½ | 2,236 | 104-2½ | — | — | 30,335-4 | 2,025-7½ | 164,276-7½ | 8,169-7½ |
| Francia | 9,789 ½ | 468-7 | 17,186-2½ | 828 ½ | 44,706-3½ | 1,656-4½ | 1,792-4 | 71-1 | 2,151-4 | 194-4½ | 29,779-4½ | 1,408-5½ | 105,405-3 | 4,627-7 |
| Norte América | 1,197 | 47-7 | 921-6 | 46 ½ | — | — | 585 | 29-2 | 1,026 | 41 | 4,534-3 | 329-5 | 8,264-1 | 493-6½ |
| Cerdeña | 418-4 | 20-7 | 196 | 7-7 | 1,762-1½ | 63 ½ | 39 | 1-4½ | 312 | 13-6½ | 9,923-6 | 440-4 | 12,651-3½ | 547-5½ |
| Hamburgo | — | — | 451-3 | 20-3 | — | — | — | — | — | — | 925 | 44 | 1,376-3 | 64-3 |
| Chile | — | — | 2,481-1½ | 118-4½ | 2,240-7 | 67-1½ | 778 | 38-7 | — | — | 2,007-4 | 100-2½ | 7,507-4½ | 324-7½ |
| Perú | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 930 | 46-4 | 930 | 46-4 |
| España | — | — | — | — | 3,143-1½ | 125-5½ | — | — | 986 | 125 ½ | 2,514-4 | 125-4½ | 6,643-5½ | 376-2½ |
| Ecuador | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3,272-4 | 163-5 | 3,272-4 | 163-5 |
| Totales | 52,183 ½ | 2,456-1 | 106,681-5½ | 4,962 ½ | 57,334-4½ | 2,092-4½ | 5,430-4 | 245-1 | 4,475-4 | 374-3½ | 84,222-5½ | 4,684-6 | 310,328 | 14,815 ½ |

Administración Principal de la Aduana de Arica, Mayo 10 de 1841.— *Manuel Villena.*

NOTA.—La diferencia de \$ 345.7rs. que se notará entre \$ 14,815½ real de este resumen y \$ 14,469 1½rs. de la razón de ingresos, resulta de los castigos que se han hecho por las averías de los efectos.

Notas.— 1) Este cuadro se reproduce de *El Mensajero de Tacna*, Tacna, 22 de mayo de 1841, Tomo II, N° 88, pág. 4.

2) El signo \$ y la abreviatura rs. representan el peso y los reales peruanos de la época.

ESTADO QUE MANIFIESTA LA ENTRADA DE LOS BUQUES EXTRANJEROS, QUE

CON PROCEDENCIA DE LOS PUERTOS DEL ATLANTICO HAN VENIDO EN DERECHURA AL DE ARICA EN LOS AÑOS DE 1845 Á 1850.

| NACIONES. | Años. | Meses | | | | | | | | | | | | TOTAL. | | | | |
|----------------------|-------|--------|----------|--------|--------|-------|--------|--------|---------|-------------|----------|------------|------------|--------|---|---|---|----|
| | | ENERO. | FEBRERO. | MARZO. | ABRIL. | MAYO. | JUNIO. | JULIO. | AGOSTO. | SEPTIEMBRE. | OCTUBRE. | NOVIEMBRE. | DICIEMBRE. | | | | | |
| INGLÉS..... | 1845 | 1 | | | 1 | | 2 | | 4 | | | | | | | | 2 | 41 |
| FRANCÉS..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 6 |
| HAMBURGÜES..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 3 |
| INGLÉS..... | 1846 | " | 2 | " | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 9 |
| FRANCÉS..... | " | 1 | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 7 |
| HAMBURGÜES..... | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 3 |
| INGLÉS..... | 1847 | 1 | 1 | " | 1 | " | 1 | " | " | " | 1 | " | " | " | " | " | " | 6 |
| FRANCÉS..... | " | " | 1 | 1 | " | " | " | " | " | " | " | 1 | " | " | " | " | " | 5 |
| HAMBURGÜES..... | " | 1 | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 2 |
| NORTE-AMERICANO..... | " | " | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| ESPAÑOL..... | " | " | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| INGLÉS..... | 1848 | " | " | " | 1 | " | " | " | " | " | " | 1 | " | " | " | " | " | 4 |
| FRANCÉS..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 | " | " | " | " | 5 |
| HAMBURGÜES..... | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| ESPAÑOL..... | " | 1 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| INGLÉS..... | 1849 | " | 1 | 1 | " | 1 | " | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 9 |
| FRANCÉS..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 5 |
| ESPAÑOL..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| INGLESES..... | 1850 | 2 | " | 1 | " | 1 | " | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 8 |
| FRANCÉS..... | " | " | " | 2 | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 5 |
| NACIONAL..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| DINAMARQUES..... | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | " | 1 |
| | | 9 | 5 | 9 | 5 | 6 | 10 | 7 | 10 | 12 | 3 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 95 |

Cuadro N° 14

**ESTADO GENERAL DE VALORES DE LOS PRODUCTOS DE TODA CLASE,
TANTO NACIONALES COMO EXTRANJEROS QUE SE HAN IMPORTADO Y EXPORTADO POR LA ADUANA PRINCIPAL DE ARICA EN EL AÑO DE 1849.**
A SABER :

| | PRIMER TRIMESTRE. | SEGUNDO TRIMESTRE. | 3° Y 4° TRIMESTRE. | TOTAL. |
|--|-------------------|--------------------|--------------------|---------------|
| Mercaderías extranjeras despachadas para el consumo del país | 70.995 3 | 56.502 2 | 152.976 1 1/2 | 240.271 6 1/2 |
| Artículos diversos extranjeros para idem idem | 23.728 1/2 | 29.065 7 | 83.601 5 1/2 | 158.395 5 |
| Mercaderías idem despachadas en tránsito para Bolivia | 158.690 5 1/2 | 185.924 3 | 458.428 1/2 | 761.045 1 |
| Viveres y licores idem para idem idem | 19.615 3 | 13.170 | 51.152 3 | 83.935 6 |
| Productos bolivianos exportados para el extranjero | 154.445 4 1/2 | 52.031 4 | 527.865 6 1/2 | 694.342 7 |
| Idem nacionales exportados para el idem | 154.812 5 | 105.955 4 1/2 | 270.355 7 1/2 | 509.105 6 |

Los cuadros 13 y 14 son tomados de: *Memoria que presenta el General de Brigada D. Juan Antonio Pezet, Prefecto del Departamento de Moquegua, en el cumplimiento del Artículo 120 de la Ley de 21 de diciembre de 1849.*
Lima, Imprenta de J. M. Masias, 1851.

NOTAS AL CAPITULO

1. "Debe añadirse a esta suma el producto de los fletes de mar, como primera deducción en los valores de las ventas [que llegaban al Perú de los otros países hispanoamericanos], y que en su total pertenecen a los vecinos de esta gobernación por ser los únicos dueños de los navios..." BAQUIJANO Y CARRILLO, José "Disertación Histórica y Política sobre el Comercio del Perú", en: *Mercurio Peruano*.— Lima, 27 de marzo de 1791.— T. I, N° 25, pp. 232-233.
2. RICKETTS, Charles Milner, to George Canning, informe fechado en Lima, 27 de diciembre de 1826, en: R.A. HUMPHREYS (editor), *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America. 1824-1826*, Londres, Offices of the Royal Historical Society, 1940, pp. 114-115. El Capitán de Navío Julio J. Elías en la *Colección Documental de la Independencia del Perú, Lima*, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971 T. VII (*La Marina 1780-1822*), Vol. 1º, pp. 435-442, da la "Relación de los Buques Mercantes Matriculados en el Callao (1808-1821)", importante documento en el que figura la relación de los buques junto con buena parte de sus propietarios. Según Elías en los trece años de lucha desaparecieron las 81 fragatas y los otros 123 buques, causando la ruina de los propietarios limeños (*Ibidem*, p. 442).
3. RICKETTS, Charles Milner, *loc. cit.*, p. 115.
4. *Ibidem*, p. 115.
5. *Ibidem*, p. 114.
6. *Ibidem*, p. 116.
7. Por citar sólo unos pocos títulos entre chilenos y argentinos, indicamos de URIBE ORREGO, Luis, *Nuestra Marina Militar. Su Organización y Campañas durante la Guerra de la Independencia*.— Valparaíso, Talleres Tipográficos de la Armada, 1910; Luis LANGLOIS, *Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile desde 1810 a 1910*.— Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1911; José Toribio MEDINA, *La Expedición de Corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico. Octubre de 1815 - Junio de 1816*.— Buenos Aires, Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, 1928; y Laurio Hedelvio DESTEFANI, *Famosos Veleros Argentinos*.— Buenos Aires, Centro Naval - Instituto de Publicaciones Navales, 1967, pp. 92-115.
8. VELIZ, Claudio... *Historia de la Marina Mercante de Chile*.— Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961, p. 25.
9. *Ibidem*, pp. 25-26.
10. *Ibidem*, p. 26.
11. En realidad el 20 de agosto de 1820, el Director Supremo de Chile, O'Higgins, en un decreto redactado en forma de proclama, manifiesta: "Siendo la continuación del bloqueo anteriormente declarado sobre los puertos del Virreinato del Perú, una consecuencia necesaria de la nueva escena militar, que va a abrirse en aquellas regiones, por medio de Ejército y de la Escuadra, que hoy zarpan de nuestras riberas con el alto designio de poner aquel país al nivel de los pueblos independientes de América... he venido a declarar por el presente decreto: "Desde el 25 del actual mes de agosto, deben considerarse en estado de riguroso bloqueo por la Escuadra de Chile, y lo están efectivamente ... es decir la línea de costa desde Iquique hasta Guayaquil inclusive

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

- ...”, en: *Gazeta Ministerial de Chile*.— Santiago, 26 de agosto de 1820.— T. II, Biblioteca Nacional, *Colección de Antiguos Periódicos Chilenos*.— T. VIII, Santiago de Chile, 1963, pp. 27-30; lo acotado está tomado de las pp. 27-28.
12. Véase carta de Hardy a O'Higgins, en: Gerald S. GRAHAM y R.A. HUMPHREYS, *The Navy and South America. 1807-1823*.— Londres, Navy Records Society, 1962, pp. 311-313.
 13. Véase carta de Hardy a Croker, en: *Ibidem*, pp. 309-310.
 14. STIGLICH, Germán... *El Patriotismo de los Pueblos. Chorrillos. José O. Laya y otros patriotas chorrillanos que actuaron a favor de la Independencia del Perú*.— Lima, Fotograbado, Imprenta, C. Southwell, 1923, pp. 27-29.
 15. *Ibidem*, p. 29.
 16. A los méritos que José Cayetano Luna mereció por sus acciones en favor de la Patria, hay que agregar los muy notorios de doña Juana de Dios Manrique de Lara, su esposa; ella "... mantenía correspondencia con los patriotas que ocupaban por esos meses al Castillo del Callao. El ejército español estaba en posesión de Lima... la mujer limeña se hizo para salvar situaciones angustiosas; es evidente. La señora de Luna emprendió un viajecito a Chorrillos, que algunas incomodidades costaba, y se presentó en el domicilio de José Olaya... La madre del esclarecido Olaya se consideró, por supuesto, muy honrada con la visita de tan digna matrona...". Ismael PORTAL, *Morir por la Patria. José Olaya*.— Lima, Imprenta del Estado, 1923, pp. 33-37. La Sra. de Luna tuvo el coraje de resistir toda clase de presiones, para no entregar la valiosísima correspondencia que portaba el heroico chorrillano Olaya, ni dejar traslucir nada de lo referente a la correspondencia patriota.
 17. EGUIGUREN, Luis Antonio... *El Mártir Pescador José Silverio Olaya y los Pupilos del Real Felipe*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, S.A., 1945, pp. 36-37.
 18. RICKETTS, Charles Milner... *Loc. cit.*, p. 154.
 19. VELIZ, Claudio... *Op. cit.*, p. 27, véase también pp. 43-44.
 20. RICKETTS, Charles Milner... *Loc. cit.*, pp. 117-120.
 21. FERNS, H.S. ... *Gran Bretaña y Argentina en el Siglo XIX*.— Buenos Aires, Solar/Hachette, 1974, pp. 17-18.
 22. PARRY, J.H. ... *Europa y la expansión del mundo. 1415-1715*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1968, p. 85.
 23. RICKETTS, Charles Milner... *Loc. cit.*, pp. 137-138.
 24. *Ibidem*, p. 140.
 25. BROPHY, Patrick... *Sailing ships*.— Londres, The Hamlyn Publishing Group Ltd., 1974, pp. 66-89.
 26. GONZALES CLIMENT, Aurelio y Anselmo... *Historia de la Marina Mercante Argentina*.— Buenos Aires, Artes Gráficas Negri S.R.L., 1972.— T. II, p. 56.
 27. GOSELMAN, Carl August... *Informes sobre los Estados Sudamericanos en los Años de 1837 y 1838*.— Estocolmo, Biblioteca e Instituto de Estudios Ibero-Americanos de la Escuela de Ciencias Económicas, 1962, p. 85.
 28. *Ibidem*, p. 80.
 29. *Ibidem*, p. 80.
 30. La revisión de los *Calendarios y Guías de Forasteros de la República del Perú* para los años 1826-1851, nos dirá de los poquísimos diplomáticos y cónsules peruanos que servían en el exterior.
 31. QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicados en el Perú desde su Independencia en el año de 1821 hasta el 31 de Diciembre de 1830*.— Lima, Imprenta de José Masías, 1831.— T. I, p. 33. En los Cuadros N° 2 y N° 3, anexos a este capítulo, pueden

NOTAS AL CAPITULO

- verse los puertos de procedencia y de destino (el de referencia es el Callao) entre 1825 y 1848. En el Cuadro N° 1 se indica la nacionalidad de los buques.
32. *Ibidem*, T. I, pp. 35-36.
 33. Debe entenderse no solo las leyes o decretos promulgados por San Martín sino también la legislación española anterior al 28 de julio de 1821 y en especial la Ordenanza Naval de España de 1802, tal como se dispone en la Declaración del 6 de octubre de 1821, *ibidem*, T. I, p. 39.
 34. *Ibidem*, T. I, p. 82.
 35. *Ibidem*, T. I, pp. 33-34.
 36. *Ibidem*, T. I, pp. 54-58.
 37. *Ibidem*, T. I, pp. 176-177.
 38. *Ibidem*, T. II, p. 141.
 39. *Ibidem*, T. II, p. 231.
 40. *Ibidem*, T. II, p. 232.
 41. *Ibidem*, T. II, p. 233.
 42. *Ibidem*, T. II, pp. 234-235.
 43. *Ibidem*, T. II, p. 235.
 44. *Ibidem*, T. II, p. 235.
 45. *Ibidem*, T. II, p. 235.
 46. *Ibidem*, T. II, pp. 360-361. En el cuadro N° 4 publicamos una relación ilustrativa de los principales productos ingresados en el Callao entre 1825 y 1848.
 47. Oficio de Charles Milner Ricketts a George Canning, Lima, 27 de diciembre de 1826, en: R. A. HUMPHREYS, *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America. 1824-1826*.— Londres, Offices of the Royal Historical Society, 1940, p. 154.
 48. Para la Real Academia Española, en 1822, *Piloto* era "*El que gobierna y dirige un buque en la navegación*", "*Piloto de altura. El que sabe dirigir la navegación en alta mar por las observaciones de los astros*" y "*Piloto práctico. El que en la navegación que se hace costeano gobierna la embarcación por el conocimiento que tiene de las costas y puertos*". *Diccionario de la Lengua Castellana*.— Madrid, Imprenta Nacional, 1822, p. 636. En la edición de 1822 del *Diccionario* no se comprende, como en los *Diccionarios* más tardíos, la acepción de *piloto* como "... *segundo en un buque mercante*".
 49. QUIROS, Mariano Santos de... *Op. cit.*, T. II, p. 496.
 50. *Ibidem*, T. III, p. 419.
 51. *Ibidem*, T. III, p. 438.
 52. *Ibidem*, T. III, p. 378.
 53. *Ibidem*, T. III, p. 381.
 54. *Ibidem*, T. IV, p. 229.
 55. *Ibidem*, T. IV, pp. 345-402.
 56. Véase arts. 224-260, en: *Ibidem*, T. IV, pp. 369-373.
 57. Aunque por Decreto Supremo de 17 de febrero de 1832 se había declarado al Callao como puerto de depósito, esta disposición resultaba inoperante por no tener el Callao los elementos que obligasen a darle la preferencia sobre Valparaíso, por muchos años el puerto de depósito de la costa occidental de América del Sur.
En cambio el nuevo Reglamento de Comercio daba las preferencias debidas para atraer a los buques extranjeros en direchura hacia el Callao, puerto principal del Perú, que importaba mucho más que Chile de los países europeos y de Norte América. Véase en: QUIROS, Mariano Santos de, *Ob. cit.*, T. IV, pp. 137-139 y pp. 378-383, respectivamente.
 58. QUIROS, Mariano Santos... *Ob. cit.*, T. IV, p. 386, artículos 381-385.

59. El texto del tratado puede verse en: Ricardo ARANDA, *Colección de los Tratados, Convenciones, Capitulaciones, Armisticios y otros actos diplomáticos y políticos celebrados desde la Independencia hasta el día...* — Lima, Imprenta del Estado, 1892.— T. IV, pp. 18-34.
Un comentario sobre este Tratado en: Félix DENEGRI LUNA. "Noticia Biográfica de Don Santiago Távara y Andrade", en: Santiago TAVARA, *Historia de los Partidos*.— Lima, Editorial Huascarán, 1951, pp. XVI-XVIII.
60. QUIROS, Mariano Santos de ... *Ob. cit.*, T. V, pp. 338-353.
61. *Ibidem*, T. V, p. 343, artículo 25º.
62. *Ibidem*, T. VI, pp. 454-457.
63. *Ibidem*, T. VI, pp. 231-232.
64. *Ibidem*, T. VI, p. 366.
65. *Ibidem*, T. VI, pp. 531-532.
66. *Ibidem*, T. VI, pp. 532-535.
67. *Ibidem*, T. VI, pp. 739-762.
68. CASTILLA, Ramón... *Discurso del Presidente de la República al cerrar las Sesiones del Congreso Extraordinario de 1850*.— Lima, Imprenta de José María Masías, 1850, p. 13.
69. VELIZ, Claudio... *Op. cit.*, p. 44.
70. Decreto Supremo de 6 de octubre de 1845, en: *El Peruano*.— Lima, 8 de octubre de 1845.— T. XIV, Nº 30, p. 125, col. 1a.
71. Los datos para este cuadro se han tomado del Capitán de Navío Eduardo Carrasco, *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1842* y sus ediciones para 1844, 1846, 1847, 1848, 1849, 1850 y 1851. Tenemos entendido que lamentablemente no se publicaron las *Guías* correspondientes a 1843 y 1845.
Aunque en sus *Guías* Carrasco considera dos clases de Pilotos, los de *Altura* y los *Prácticos*, sólo hemos considerado los *Pilotos de Altura*, refundiendo las distintas clases de *Pilotos de Altura* bajo esta denominación. En el Cuadro Nº 8 damos una relación inédita de pilotos con expresión de su nacionalidad. El documento es presumiblemente de 1842.
72. Informe de Belford H. WILSON a George CANNING, Lima, 15 de enero de 1834, en: Heraclio BONILLA (compilador), *Gran Bretaña y el Perú. 1828-1919. Informes de los cónsules británicos*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos - Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975.— T. I, p. 101.
Por error, evidentemente tipográfico, el nombre de *Belford Hinton Wilson* aparece como *Belford A. Wilson*.
73. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año de 1847*.— Lima, Imprenta de Instrucción, 1846, pp. 333-339.
Usamos la *Guía* correspondiente al año siguiente, o sea, para 1846 la *Guía de 1847* y para 1847 la *Guía de 1848*, ya que en ambos casos la información y la edición se habían hecho anteladamente.
74. CARRASCO, Eduardo... *Calendario y Guía de Forasteros de la República Peruana para el año bisiesto de 1848*.— Lima, Imprenta de José María Masías, 1847, pp. 372-376 y 377.
75. "Resumen del Estado General de los bajeles mercantes matriculados que tiene la República", documentos Nº 11, anexo a: José María RAIGADA, *Memoria presentada a las Cámaras, reunidas en Sesiones Ordinarias en 1849 por el Ministro de Guerra y Marina*.— Imprenta de J.M. Masías, 1849. Una nómina inédita de las embarcaciones nacionales existentes en Paita en este año 1849, véase en el Cuadro Nº 7.
76. VELIZ, Claudio... *Op. cit.*, pp. 65-66.

NOTAS AL CAPITULO

77. NIETO, Juan Crisóstomo... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicadas en el Perú desde su Independencia*.— Huaraz, Imprenta de la Colección, 1853.— T. XI, pp. 21-24.
78. *Ibidem*, T. XI, pp. 21-22.
79. Tomamos estos datos del "Estado General de la Matrícula de los buques mercantes nacionales, su clasificación, estado y giro", importante documento fechado en el Callao, 18 de julio de 1853, reproducido por Rosendo MELO, *Historia de la Marina del Perú*.— Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907.— T. I, pp. 217-220.
Si el lector revisa la valiosísima información contenida en el "Estado General" puede encontrar algunas discrepancias entre los totales parciales y general que allí aparecen con referencia a los nuestros; esto debe atribuirse a errores en las sumas, los que hemos rectificado con ayuda de máquina sumadora.
Este cuadro, así como el correspondiente a 1847 (que publicamos integro en el Cuadro N° 6), debe ser debidamente analizado; ambos nos dan informaciones muy útiles.
80. NIETO, Juan Crisóstomo... *Ob. cit.*, T. XI, p. 341.
81. *Ibidem*, T. XI, pp. 66-67.
82. *Ibidem*, T. XII, p. 200.
83. Nota de John Randolph Clay, Encargado de Negocios de los Estados Unidos en Lima, a Daniel Webster, Secretario de Estado de los Estados Unidos, fechada en Lima, junio 7 de 1851, en: MANNING, William R., *Diplomatic Correspondance of the United States. Inter-American Affairs. 1831-1860*.— Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1938.— T. X, pp. 572-575.
En esa comunicación Clay dice, refiriéndose al Ministro peruano General Torrico: "Yo le he observado que los Estados Unidos podrían haber estado justificados en declinar, la renovación de la negociación con el Perú. No obstante, ha sido conveniente considerar el creciente intercambio entre California y el Perú... *ob. cit.*, p. 574.
84. ANONIMO, *Inmigración Asiática*, folleto, sin lugar ni año de edición, p. 3. Donde se dice: "... El mercado de azúcar de California, y el alza de los algodones, abrieron a la industria agrícola dos inmensos veneros de riqueza...".
85. ARONA, Juan de, [Pedro Paz Soldán y Unanue]... *La Inmigración en el Perú. Monografía Histórico-Crítica*.— Lima, Imprenta del Universo, 1891, p. 42. Para la inmigración china debe verse de STEWART, Watt, *Chinese Bondage in Peru. 1849-1874*.— University of Duke, 1951. Muy sumario pero interesante es CHAUNU, Pierre, *L'Amérique et les Amériques*.— París, Librairie Armand Colin, 1964, pp. 226-228.
86. LEWIS, Michael... *The History of the British Navy*.— Londres, Penguin Books, 1962, p. 219.
87. Véase de PARRY, J.H. ... *Europa y la expansión del mundo (1415-1715)*.— México, Fondo de Cultura Económica 1968, pp. 200-217.
88. Véase la Declaración del 12 de agosto de 1821, firmada por San Martín y Monteagudo, que fue publicada en: *Gaceta del Gobierno de Lima Independiente*.— Lima, 18 de agosto de 1821.— T. I, p. 54.
89. PAZ SOLDAN, José Gregorio... "Memoria sobre la Esclavatura en el Perú" en: *El Peruano*.— Lima, 31 de enero de 1846.— T. XV, N° 9, pp. 37-40; lo pertinente en la p. 40, col. 1a.
90. TSCHUDI, Juan Jacobo... *Testimonio del Perú. 1838-1842*.— Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, S.A., 1966, p. 115.
91. ARANDA, Ricardo... *Colección de Tratados, Convenciones, Capitulaciones, Armisticios y otros actos diplomáticos y políticos celebrados desde la Independencia hasta el día...*.— Lima, Imprenta del Estado, 1905.— T. VIII, p. 170.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

92. PAZ SOLDAN, José Gregorio... "Memoria", ya citada, p. 40, col. 2a.; y RIVERO, Francisco de... *Memoria o sean Apuntes sobre la Industria Agrícola del Perú y sobre algunos medios que pudieran adoptarse para su decadencia, por...* — Lima, Imprenta del Comercio, 1845, pp. 22-23.
93. PAZ SOLDAN, José Gregorio... "Memoria sobre la Esclavatura en el Perú" en: *El Peruano*.— Lima, 31 de enero de 1846.— T. XV, N° 9, pp. 37-40.
94. *Ibidem*, p. 40, col. 2a.
95. *Ibidem*, p. 40, col. 2a.
96. *Ibidem*, p. 38, col. 1a.
97. *Ibidem*, p. 38, col. 2a.
98. *Ibidem*, p. 39, col. 2a.
99. Nota del Encargado de Negocios de S.M.B., William Pitt Adams, al Ministro de Relaciones Exteriores, Dr. José Gregorio Paz Soldán, fechada en Lima, 3 de febrero de 1846, en: Ricardo ARANDA, *ob. cit.*, T. VIII, p. 216.
100. *Ibidem*, p. 216.
101. PAZ SOLDAN, José Gregorio... *Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores, Justicia y Negocios Eclesiásticos presenta a la Lejislatura ordinaria de 1847*.— Lima, Imprenta del "Comercio", 1847, p. 34.
102. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Universitaria, 1969.— T. III, p. 189.
103. ARONA, Juan de, [Pedro Paz Soldán y Unanue]... *Páginas Diplomáticas del Perú*.— Lima, Imprenta de la Escuela de Ingenieros, 1891, p. 204.
104. PAZ SOLDAN, José Gregorio... *Memoria que el Ministro...*, ya citada, p. 35.
105. Nota del Cónsul General de Nueva Granada, José del Carmen Triunfo, al Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Dr. José Gregorio Paz Soldán, fechada en Lima, 16 de junio de 1847, en: *El Peruano*.— Lima, 26 de junio de 1847.— T. XVII, N° 53, p. 217, cols. 1a. a 3a., y p. 218, col. 1a.
106. *Ibidem*.
107. ARANDA, Ricardo... *Colección de Tratados*, ya citada, T. VIII, p. 428.

Capítulo XL

LA CAZA DE BALLENAS Y LOBOS.

LA PESCA

BALLENEROS Y LOBEROS

Hasta el siglo XVIII el Imperio Español había logrado mantener el Océano Pacífico o Mar del Sur, en lo que concierne a casi todas las costas occidentales de las Américas, como un verdadero mar español. No es que olvidemos las expediciones piráticas de británicos y holandeses, pero ni aun con ello el dominio español sufrió contradicción notable.

La decadencia naval española, entre otras razones, hija del escaso desarrollo industrial hispánico, obligó a los monarcas a tolerar los "navíos de permiso", gracias a los cuales ingleses y franceses se iniciaron en el conocimiento de las costas occidentales de Sudamérica.

Fue preocupación de los gobernantes españoles evitar el contrabando. Con mayor o menor éxito se impidió el comercio ilícito; pero la coyuntura indica que el señorío de estos mares aún lo retenía España.

Avanzado el siglo XVIII, como dicen los historiadores norteamericanos Morison y Commager: *"Pronto surgieron nuevos rivales. Como resultado del viaje del Capitán Cook, los armadores norteamericanos e ingleses se enteraron de que se podían obtener pingües ganancias comprando pieles a los indios de la costa del Pacífico [en los territorios de las Californias y de Oregón,] y vendiéndolas en China. El estrecho de Nootka [entre la isla de Vancouver y el continente norteamericano,] era el centro de este tráfico. En 1789 los gobiernos inglés y es-*

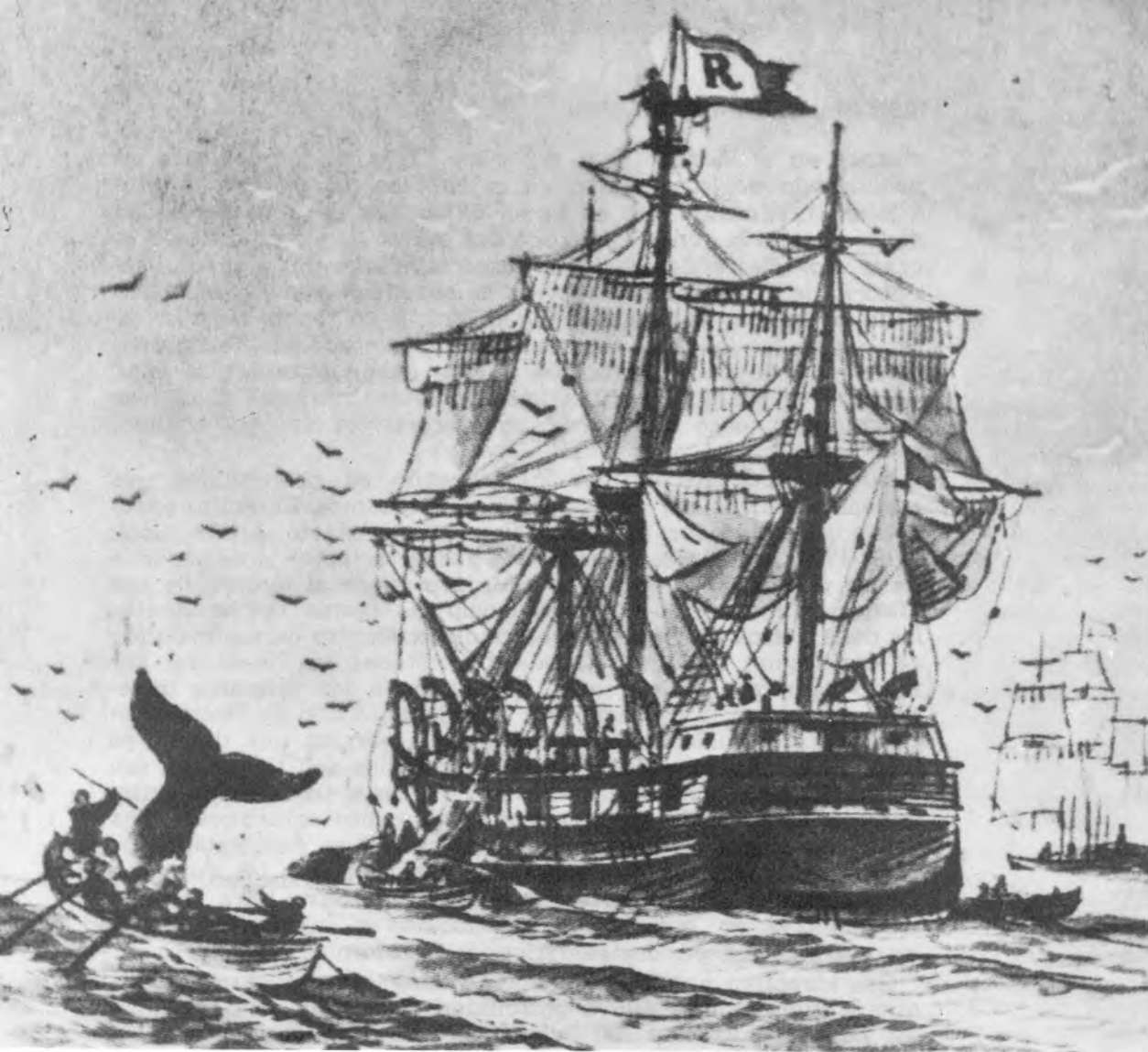
pañol, cada uno por su parte trazaron sus planes para proceder a una ocupación efectiva y exclusiva. Los buques españoles, más potentes, se apoderaron de los ingleses y los enviaron presos a México. Esto dio lugar a que Inglaterra pidiera excusas y reparación. Se cernía la amenaza de una guerra en Europa, y Jefferson tuvo ocasión para intervenir en la política internacional¹.

Durante el reinado de los Borbones, los españoles habían logrado recuperar, o estaban en marcha para obtener, un mayor poderío industrial y naval. Así fue como avasallaron a los británicos en el estrecho de Nootka, y se preocuparon por conseguir el dominio efectivo de buena parte de la costa occidental de América del Norte. Con este propósito "... fundaron el presidio (guarnición) de San Francisco"²; establecieron las célebres misiones californianas, cuyo artífice fue el franciscano fray Junípero Serra; poblaciones, etc.

Pero, "... después de 1783, las sucesivas guerras [de España con Francia e Inglaterra desembocaron en una desenfrenada inflación]³, indicativa de los serios problemas que afectaban y empobrecían a la Península.

"Lamentablemente [según los historiadores hispanos Mercader y Domínguez,] la guerra entre España e Inglaterra, que estalló en 1796 a consecuencia de la alianza de Carlos IV con la República Francesa, interrumpió este brillante desarrollo. Durante siete años, hasta la paz de Amiens en 1802, la navegación española quedó suprimida del Atlántico, acorralada en el Mediterráneo. Fueron años de grandes trastornos económicos y financieros [para la Península y sus puertos] ... En cambio, los puertos americanos no se vieron cerrados, pues la Corona decretó en 1797 el permiso de negociar —mientras durase la guerra— con los países neutrales, desde puertos nacionales y extranjeros. ... Según P. Chaunu el decreto de 1797 sobre el permiso de comerciar con buques neutrales es el preludio de la independencia de las colonias hispanoamericanas. Y ello no sólo porque implicaba la declaración de la incapacidad patente en que se hallaba España para mantener el vínculo oceánico vital, sino también porque permitió la irrupción de la navegación y el comercio de los Estados Unidos en la parte meridional del Continente. Veintiséis buques de Boston visitaron los puertos de Chile de 1788 a 1796; 226, de 1797 a 1809. Veracruz, El Callao, La Habana, Buenos Aires, La Guaira, ningún puerto escapa a los emprendedores comerciantes yanquis..."⁴.

El gran historiador chileno Eugenio Pereira Salas, en su excelente estudio sobre los buques balleneros y loberos norteamer-



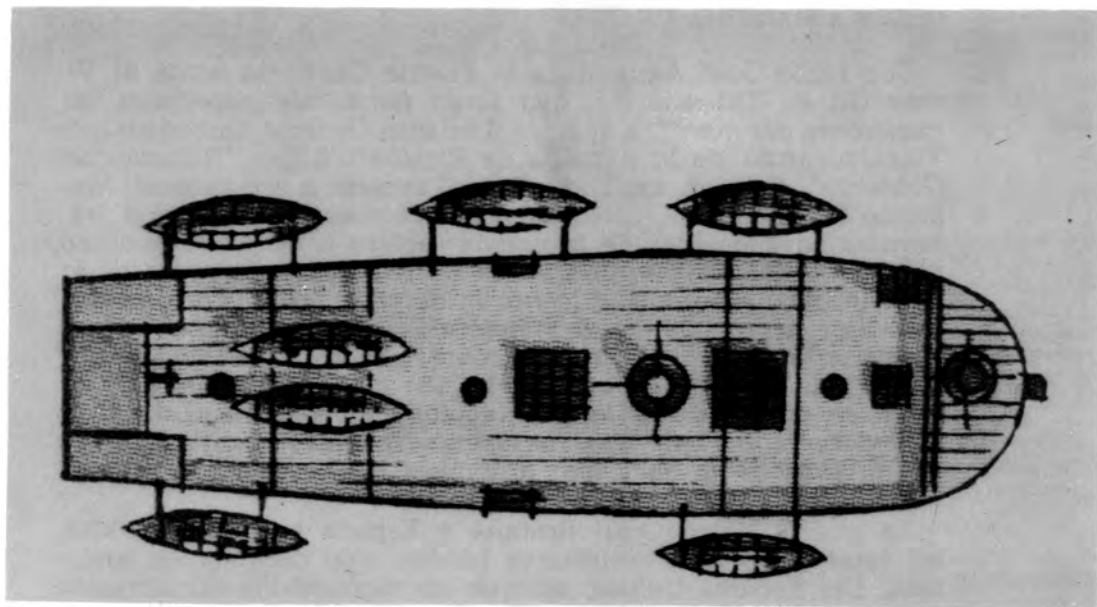
Hasta el descubrimiento del petróleo, el aceite de ballena fue, durante siglos, el combustible más usado para el alumbrado. Verdaderas fortunas hicieron los armadores y capitanes de los balleneros en el siglo XIX. Tomado de: *El Barco de Vela*, por Juan de Hartog, ilustración de Peter Spier. Versión castellana de Tomás R. Couto. Editorial Novara, México, 1966.

ricanos en el Pacífico Sur, nos dice: *“Tres fueron las vías de penetración norteamericana en el Pacífico. La primera cronológicamente, aunque no en importancia, fue el comercio de las pieles de nutria para el mercado del puerto de Cantón, desde la costa Nor Oeste del Pacífico [especialmente del llamado territorio de Oregón]. La segunda la búsqueda y caza de la ballena en las costas de Chile y del Perú, y en tercer término la cacería de los lobos de mar en las islas esporádicas de nuestro país [en este punto, creemos que se deben agregar las islas y costas peruanas de riquísimas loberías marinas]. Las tres desembocan, poco más tarde, en el comercio de contrabando, característico del siglo XVIII”*⁵.

No habiendo hecho una investigación en profundidad, no podemos afirmar pero sí sugerir lo que creemos. El ínclito navegante y explorador británico Capitán de Navío James Cook (1728-1779), que entre otros títulos puede reclamar el de ser uno de los padres de la moderna Hidrografía, en el tercero de sus grandes viajes (1776-1779) reconoció las costas nor-occidentales de América del Norte, levantando excelentes cartas marinas de esa región oceánica⁶. Quedaron sentadas las bases del llamado comercio del noroeste, que atrajo a los primeros navegantes ingleses y americanos a la ruta del Cabo de Hornos, en pos de las codiciadas pieles de nutria, por las que daban en trueque armas, pólvora y trajes a los indios de Oregón, en esa época, y hasta más allá de 1830, tierra ésta sobre la que ninguna gran potencia podía reclamar derechos soberanos⁷. Las pieles de nutria se llevaban a Cantón; allí se cambiaban por mercaderías chinas, muy estimadas en Occidente; las que eran transportadas a los puertos de Nueva Inglaterra para ser distribuidas, o, en otros casos, conducidas a Inglaterra, según los marinos fuesen norteamericanos o británicos.

Ese atractivo y original negocio triangular descubrió a yanquis e ingleses una nueva posibilidad (alrededor de 1790); *“... los bancos balleneros del Pacífico poblados con una nueva especie rica en espermaceti...”*⁸. Poco después los emprendedores marinos de Nueva Inglaterra encuentran el fabuloso filón de las loberías chilenas y peruanas. Sin despreciar el aceite de lobos y leones marinos, se busca en forma despiadada las pieles de lobo marino, que hallan ávidos compradores en la China⁹.

El tráfico de buques ingleses y norteamericanos frente a las costas occidentales de Hispanoamérica aumenta considerablemente. Frecuentada por buenos buques con excelentes tripulaciones, la ruta del Cabo de Hornos, no obstante su proverbial dificultad, dejó de ser el cementerio de barcos, que disuadía aun a avezados navegantes.

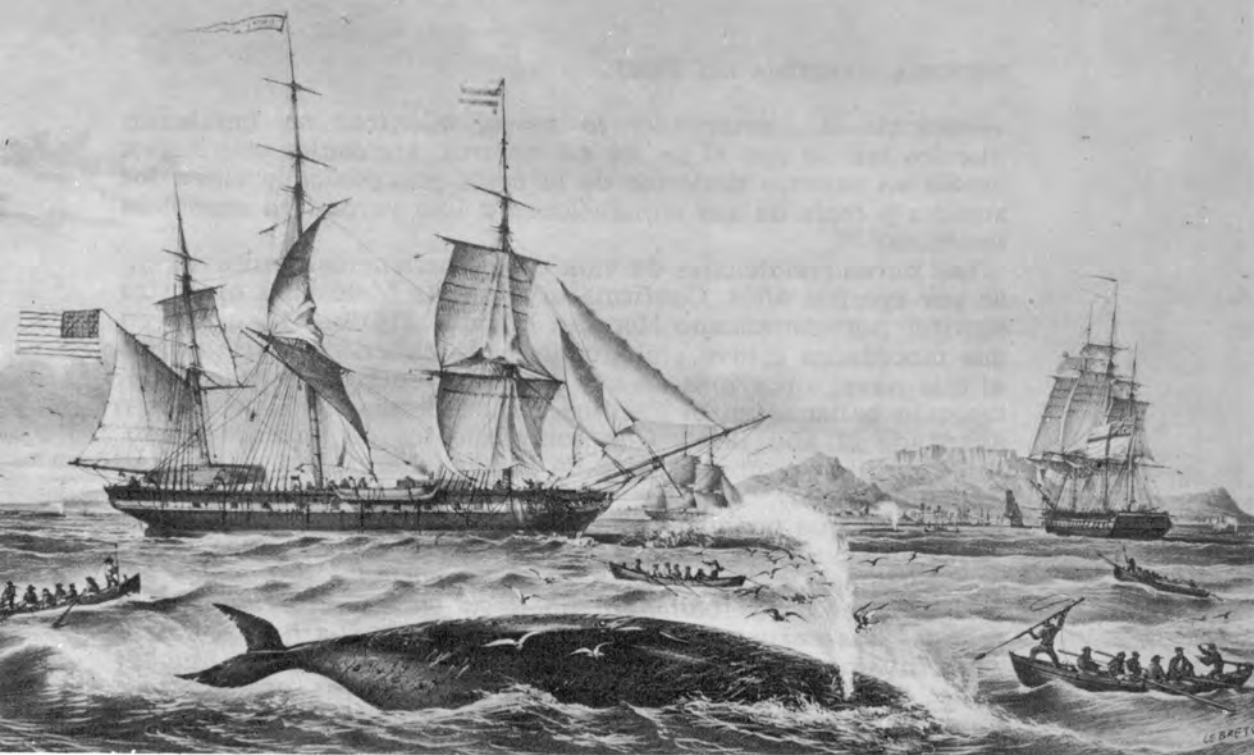


Esquema de una fragata ballenera con sus chalupas, que eran las verdaderas embarcaciones cazadoras de cachalotes y ballenas. Tomado de: *El Barco de Vela*, por Juan de Hartog, ilustración de Peter Spier. Versión castellana de Tomás R. Couto. Editorial Novara, México, 1966.

Con razón José Agustín de la Puente Candamo acota al Virrey Gil de Taboada, "...que tanto tiene que hacer con las cuestiones del mar"¹⁰, a fuer de Teniente General (hoy diríamos Vicealmirante) de la Armada de España¹¹. En su "Relación de Gobierno", fechada en 1796, decía Taboada a su sucesor Ambrosio O'Higgins: "... y la particular circunstancia de las frecuentes navegaciones de la nación inglesa a este Mar Pacífico por virtud del permiso que se les concedió para la pesca de la ballena, ha hecho más exigente la defensa naval. Porque, si a más de ese vivo anhelo de fijarse en alguno de los puertos de este continente, se ha perdido con el uso de la navegación, el temor a lo dilatado de ella, y al Cabo de Hornos, que por su fama se presentaba a la imaginación más peligrosa, debe ya considerarse borrado ese fantasma espantoso que la alejaba del intento de la invasión; hoy pues debe considerarse más inmediato el riesgo..."¹².

La guerra entre Gran Bretaña y España se inició en 1796; los inmediatos años anteriores habían sido de relación amistosa. Los Estados Unidos, aunque no reconocidos oficialmente por el gobierno de Madrid, habían recibido ayuda española durante la guerra de Independencia, y, consecuentemente, existía una vinculación cordial. Como los viajes de los buques británicos y norteamericanos eran expediciones comerciales a Nootka y China, aunque los españoles recelaban de ellas, poco o nada podían hacer para impedir las, por su debilidad naval y no tener razones legales que aducir. Entretanto la cacería de ballenas, autorizada a los británicos, y la de lobos en el Pacífico, seguían en aumento. Parece inútil señalar que ocurrieron incidentes menores, que regularmente solía resolver benévolamente el Virrey de Lima o el Capitán General de Chile, pues las recaladas de los marinos anglosajones en puertos chilenos y peruanos justificábanse en la necesidad de hacer aguada, tomar víveres o reparar averías. Todavía el contrabando no pasaba de asunto secundario, al menos para los balleneros; poco después se incrementaría, pero el gran negocio siguió siendo por varios años la caza de los nombrados cetáceos y anfibios, sin que esta afirmación implique negar la existencia de un activo contrabando que beneficiaba a europeos y norteamericanos.

Lamentablemente, la actitud del gobierno español no favoreció la participación de sus propios marinos y empresarios —ya fuesen criollos o peninsulares— en la nueva actividad económica. Dice Eugenio Pereira Salas: "El ambiente político estaba en contra de las que se consideraban utopías. Alejandro Malaspina, el célebre viajero, a su paso por Buenos Aires pronosticó la ruina de cualquier empresa que plantificara esta industria apoyada en establecimientos marítimos: 'Es inútil



Escena de caza de ballena por un ballenero
americano (circa 1850), por el artista naval Louis
Le Breton. La cacería es en aguas
británicas y bajo la vigilancia de una fragata
de guerra de S.M.B

[—escribía—] *emprender la pesca, mientras no igualemos nuestro mérito con el de los extranjeros, los cuales sólo hacen escala en puertos desiertos de la costa patagónica y ciñen los sueldos y trato de sus tripulaciones a una verdadera economía mercantil'* ¹³.

Las duras condiciones de vida de los balleneros mantuviéronse por muchos años. Confirma el dicho de Malaspina el ilustre escritor norteamericano Herman Melville (1819-1891), quien en sus mocedades estuvo embarcado en el ballenero *Acushnet*, en el que navegó por más de año y medio (enero 1841-julio 1842), cazando ballenas en el Pacífico, donde permaneció hasta muy avanzado el año 1844¹⁴. Con conocimientos de primera mano, pudo escribir la obra clásica de los balleneros, *Moby Dick (La Ballena Blanca)*, muestra eximia de la literatura universal. He aquí lo que nos dice sobre las pocas recaladas de los balleneros en sus largas travesías: *"Mientras se cargan otros cascos con productos extraños para ser transportados a muelles extranjeros, el barco ballenero no lleva en su recorrido por el mundo más cargamento que su tripulación, sus armas y con que satisfacer sus necesidades... Lleva agua para muchos años... Por consiguiente sucede que, mientras otros barcos han ido de la China a Nueva York, y otra vez de vuelta, haciendo escala en muchos puertos, el ballenero, en todo ese intervalo, no habrá visto probablemente un grano de tierra y su tripulación no habrá visto más hombres que otros marineros embarcados como ellos"*¹⁵.

No obstante, en el caso del Perú las condiciones se presentaban mucho más propicias; las áreas de caza de cachalotes y ballenas lindaban con la costa, y así, en Lima, "... *Francisco Sánchez Ruiz elevó al Virrey el proyecto de 'establecer en el Mar Pacífico una compañía para la pesca de ballenas y manufactura de velas de esperma'*"¹⁶.

Mientras tanto los gobernantes estadounidenses con mejor criterio, trabajaron en España para lograr una situación legal que amparase a sus marinos y comerciantes ocupados en tan promisoras tareas. Para ello, después de tediosas negociaciones obtuvieron se firmase el Tratado de Paz y Amistad de San Lorenzo, 27 de octubre de 1795, donde no se daba una autorización explícita, pero se decía textualmente en el artículo 8º:

"Cuando los súbditos y habitantes de la una de las dos partes contratantes, con sus buques, bien sean públicos o de guerra, bien particulares o mercantiles, se viesen obligados por una tempestad, por escapar de piratas o de enemigos, o por cualquiera otra necesidad urgente, a buscar refugio en alguno de los ríos, bahías, radas o puertos de abrigo, una de las dos partes, serán recibidos y tratados con huma-

nidad, gozarán de todo favor, protección o socorro, y les será lícito proveerse de refrescos, víveres y demás cosas necesarias para su sustento, para componer sus buques y continuar su viaje, todo mediante un precio equitativo..."¹⁷.

Acierta el ilustre historiador Samuel Eliot Morison cuando escribe: "*Las relaciones hispano-estadounidenses estaban oscuras cuando vino el Tratado a clarificar como una brisa la situación de las cosas...*"¹⁸.

En esos años fueron los catalanes, quienes, en la Península, demostraban mayor espíritu de empresa en los negocios marítimos, pero sólo llegaron a fundar "*La Real Compañía Marítima de Pesca de Barcelona* [que estableció factorías en la Patagonia (isla de los Reyes, Puerto Deseado, isla Gorriti, etc.) y, con pingües beneficios, se dedicó al comercio de aceite y cuero de ballena y de lobo de mar y al comercio de barbas de ballena"¹⁹, pero no pasaron a las ricas áreas del Pacífico.

De allí en adelante, primero los norteamericanos y después los ingleses se dedicaron con tesón a la caza de ballena y lobos marinos, sin descuidar de unir estos negocios con los que hacían en el Noroeste (los actuales estados de Oregón y Washington de los Estados Unidos y la provincia canadiense Columbia Británica) y con la China. El negocio llegó a alcanzar volúmenes considerables. No es este el lugar de extenderse sobre tan apasionante tema, ni contamos con la bibliografía y documentación que permita con seriedad profundizar el tema. Nos contentamos con esbozarlo, ligándolo a algunas noticias de la historia de la pesca de la ballena en los mares peruanos durante la primera mitad del siglo XIX.

Activos corsarios ingleses turbaron el tráfico marítimo de nuestras costas y las de Chile desde 1796 hasta la Paz de Amiens, firmada en 1802²⁰.

Según estimaciones hechas por comisionados del Tribunal del Consulado de Lima, "*... más de cien embarcaciones extranjeras de 200 a 400 toneladas, que vinieron desde Inglaterra y los Estados Unidos de América... y un empleo de 2,500 a 3,000 marineros*" trabajaban frente a nuestras costas en 1812²¹.

No fue Sáenz Ruiz el único que trató de establecer una empresa ballenera y de caza de lobos en Lima; también se recuerdan los nombres de José Helm y Francisco Inda²², entre otros peruanos que se interesaron en estas actividades.

Importantísimo documento en nuestra historia marítima y pesquera es la representación que hizo al Rey de España don Hipólito Unanue, fechada en Madrid, 15 de octubre de 1814²³.

Establecida la República poca fue la participación de los peruanos en las empresas balleneras y loberas. Aquí debemos recordar lo que dicen los historiadores norteamericanos Stanley

J. y Barbara H. Stein, en su agudo libro *La herencia colonial de América Latina: "Aunque las naciones como los individuos no pueden escapar a su herencia, está dentro de sus posibilidades modificarla sustancial o moderadamente"*²⁴, y, en este caso, el Perú había heredado de la España decimonónica la falta de entusiasmo por las nuevas empresas marinas y aunque se dictaron dos decretos en las dos presidencias del Gran Mariscal Gamarra (6 de diciembre de 1833 y 5 de agosto de 1840, respectivamente), que prohibían a los extranjeros la caza de ballenas y lobos marinos en el mar territorial y de las islas adyacentes, reservándola para peruanos, de poco sirvió en la práctica tal estímulo. La falta de capitales y las perspectivas de otras inversiones que nuestros hombres de empresa encontraban atraerentes, hicieron que la dedicación de los peruanos a estos quehaceres fuese reducida.

Sin embargo, los balleneros norteamericanos y británicos no cesaron en sus actividades, y así, en la primera mitad del siglo XIX, fue Paita el puerto ballenero de la costa occidental de América del Sur. Para el marino estadounidense Ruschenberger, que lo visitó en enero de 1833: *"Este puerto es un lugar de reunión a lo largo del año de los balleneros americanos, quienes recurringen para refrescar sus tripulaciones, poner en barricas su aceite y completar vegetales y víveres"*²⁵. En 1863, el entonces Teniente 1º de nuestra Armada Aurelio García y García comprueba: *"A este puerto [de Paita] concurren muchos buques balleneros para refrescar sus provisiones y recibir su correspondencia"*²⁶.

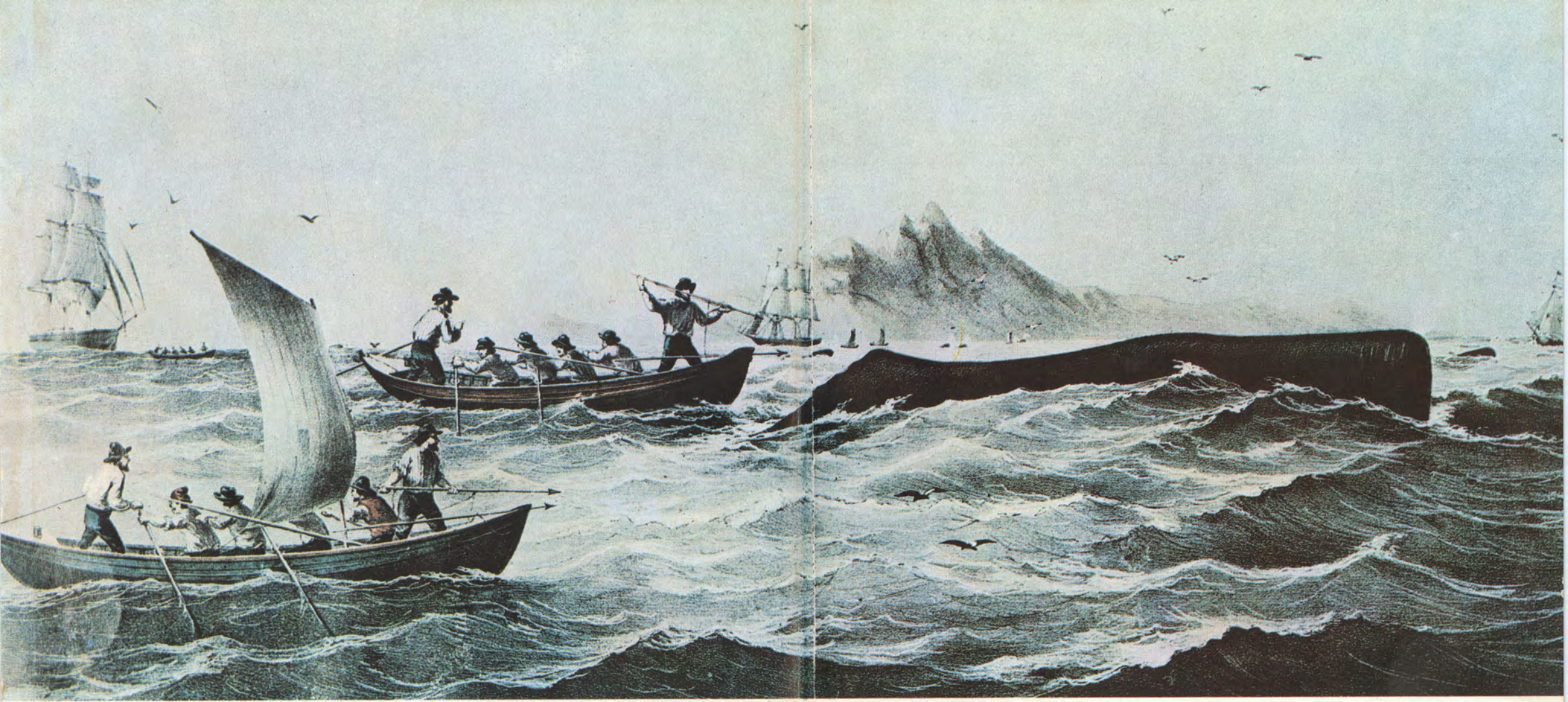
En la segunda mitad del XIX, de creer a García y García, Tumbes por su abundancia de vegetales comestibles era *"... el puerto más concurrido en todo el litoral del Pacífico por los buques balleneros. Vienen estos a proveerse de los artículos que han menester, porque se les proporcionan las mismas ventajas que en Paita... es muy raro no encontrar alguno y a veces llegan hasta veinte y más... Se ejecuta también gran comercio... de mangles para los balleneros"*²⁷.

Los buques balleneros y loberos continuaron visitando nuestra costa durante el período que estudiamos, como puede verse en los Cuadros N° 2 y N° 3 anexos al capítulo XXXIX de este tomo, donde se recoge el movimiento del Callao, puerto que no era el más frecuentado por balleneros y loberos.

En nuestra sumaria investigación sólo hemos encontrado en 1843 un buque peruano que puede presumirse dedicado a la caza de ballenas. Era su nombre *Joven Teresa* y su alias *Industria Ballenera* (véase Cuadro N° 5, anexo al capítulo XXXIX). En el Estado General de la Matrícula de los Buques Nacionales del Callao, del año 1847, se encuentra el bergantín *Callao* de 156 toneladas, de propiedad de Thomas Jump (bien pudo ser

La caza de un cachalote o ballena de esperma, según una litografía de 1859. La escena bien pudo acontecer frente a nuestras costas, dado el aspecto de las que aparecen en la ilustración. Nótese la forma en que los pequeños botes balleneros se acercan a los cetáceos para que los arpones manuales resulten eficaces.

Tomado de: *Audubon*, magazine of the National Society, enero 1975, volumen 77, N° 1. New York.



徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳
徳の徳



Grabado en madera del artista japonés Kuniyoshi (circa 1840), donde aparece una operación ballenera completa, debiéndose notar que la cacería se realizaba muy cerca de la playa y usándose botes muy pequeños. Tomado de: *Audubon*, magazine of the National Society, enero 1975, volumen 77, N° 1. New York

éste el único sobreviviente de la voladura del vapor *Telica* en 1829)²⁸, su capitán el norteamericano John Brown (ver Cuadro N° 8, anexo al capítulo XXXIX), que aparece dedicado a la "Pesca de Ballena" (véase Cuadro N° 6 anexo al capítulo XXXIX). También puede suponerse dedicada a la caza de lobos marinos la goleta *Neptuno*, propiedad de Domingo Elías, personaje conocido en el Perú por su espíritu de empresa; su capitán el inglés William Mitchell (Ver Cuadro N° 8, anexo al capítulo XXXIX); en la matrícula de 1847 aparece dicha goleta empleada en la pesca, y como sólo tenía 54 toneladas, desplazamiento que la hacía idónea para la cacería de los pinnípedos (ver Cuadro N° 8), y más, teniendo en cuenta que la *Neptuno* tenía su base en el Callao, donde las pieles podían ser reembarcadas, bien puede admitirse nuestra suposición.

Los resultados obtenidos por los primeros empresarios debieron de haber sido satisfactorios, pues pocos años después, en el "Estado General de la Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, su Clasificación, Estado y Giro", fechado en el Callao, 16 de julio de 1853, aparecen cuatro buques balleneros peruanos: la fragata *Sofía Somontes* de 349 toneladas, de propiedad de Manuel Somontes, su capitán Somontes; la barca *Vencer*, de 203 toneladas, de propiedad del ya nombrado Thomas Jump, su capitán el norteamericano John Best²⁹; la barca *Joven Adonis*, de 167 toneladas, propietario Antonio Eugenio (*sic*), su capitán el inglés William Mitchell, quien ya en 1847 se ocupaba en esta actividad; y el bergantín-goleta *Marion*, de 62 toneladas, propietario W. Johnston; no figura el nombre del capitán pues el buque estaba carenándose³⁰.

PESCA

De la reducida información que hemos podido recoger, sólo inferimos que la pesca alimenticia se practicaba en forma artesanal y rudimentaria, desde que en Lima y Chorrillos, en la *Guía de 1849* sólo figuran canoas para la pesca. Es posible que se dispusiese de algún bote de pequeño porte, pero mayor empleo tenían en este quehacer las embarcaciones indígenas: las balsas de pieles de lobo en Iquique y Arica; los caballitos de totora en Huanchaco, y en Paita las balsas, posiblemente de las pequeñas.

Revisando los utilísimos *Calendarios y Guías de Forasteros de la República del Perú* encontramos poca información sobre pescadores, y ésta a propósito de los Tercios Navales para los años 1846, 1847, 1848 y 1849, noticias que resumimos en el cuadro siguiente:

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

PESCADORES INSCRITOS EN LOS TERCIOS NAVALES

A Ñ O S

| | 1846 (a) | 1847 | 1848 | 1849 |
|---------------|----------|--------|--------|--------|
| Callao | 191 | 64 | 51 | 46 |
| Chorrillos | — | 170 | 107 | 88 |
| Pisco | 13 | 14 | 14 | 16 |
| Cerro Azul | — | 10 (?) | 10 (?) | 26 (?) |
| Huacho | 51 | 45 | 34 | 54 |
| Paita | — | 218 | 190 | 190 |
| Tumbes | — | 19 | 19 | 19 |
| Huanchaco | — | 77 | 77 | 77 |
| San José | — | 70 | 70 | 70 |
| Pacasmayo | — | 34 | 34 | 34 |
| Casma y Santa | — | 8 | 8 | 8 |
| Samanco (b) | — | — | — | — |
| Huarmey | — | — | — | — |
| Islay | — | — | — | — |
| Arica | — | 26 | 26 | 26 |
| Ilo | — | 10 | 10 | 10 |
| Iquique | — | 22 | 22 | 22 |
| | 255 | 787 | 672 | 686 |

Anotaciones: (a) En la *Guía* de 1846 se dice haberse recibido sólo información para el Tercio Naval de Lima.

(b) Es incomprensible que no aparezca ningún pescador registrado en Samanco, Huarmey e Islay.

No obstante el aparente descuido, hubo peruanos previsores, como el General Juan Antonio Pezet, que tuvieron conciencia de la importancia que debía tener para el Perú el desarrollo de la pesca, tal como lo manifestó en su *Memoria prefectural*, fechada en Tacna, 10 de julio de 1851, en la que decía, refiriéndose al entonces extenso, litoral moqueguano, que por el Sur llegaba hasta el río Loa:

“El pez que es abundante en estas playas, abastece Arica y sus valles, Tacna y los suyos, y también en ciertas épocas se exporta a Bolivia, no obstante ser muy corto el número de individuos que se contraen al ejercicio de la pesca... [Según el Estado Principal N° 1, Anexo a la Memoria prefectural, en Arica sólo había 16 pescadores]. De aquí se puede observar que los pescadores se ocupan con constancia en su ejercicio, y el método que practican es recomen-



Interior de una casa de pescadores en
Huanchaco (1839). Véase el "caballito de totora"
y las redes.
Tomado de: Léonce Angrand, *Imagen del Perú,*
en el siglo XIX. Lima,
Editor Carlos Milla Batres, 1972.

Cazador de lobos marinos de Islay en su balsa
de odres de piel de dichos animales (circa 1845).
Tomado de: Paul Marcoy [Lorenzo Saint
Cricq], *Travels in South America
from the Pacific Ocean to the Atlantic Ocean.*—
Londres, Blackie and Sons, 1875, Tomo I.



dable por la destreza de la lanza, anzuelo, garabato, red, tramayo y atarraya . . ."³¹.

En la misma Memoria, más adelante, al tratar de las industrias en que se ocupaban los hombres del Departamento que había estado bajo su mando, decía:

"Finalizaré este artículo hablando de la pesca. Ya he explicado en la parte marítima el modo como la ejecutan los ariqueños y su gran destreza, y esto mismo que llama la atención, como la abundancia del pez en la costa, obliga a hacer algunas reflexiones, como también a indicar medios de perfeccionar esa industria. ¿Será posible que aún se vea en uso la balsa de cuero inflado de lobo, que sostiene al pescador sin abrigo ni comodidad de ningún género, y casi sin espacio para depositar el pez que coge? Al ver esto (y no se diga, como se pretende, que la tal balsa no presenta riesgo), podemos figurarnos que permanecemos en los tiempos primitivos. . . No puede ser esto agradable al ojo del que llega a nuestras costas, . . . ni guarda tal uso consonancia con otros que se han adaptado, y menos es ésto conforme con la protección que debe darse a todo ramo benéfico al hombre, ni es productivo de los goces y abundancia que ambiciona disfrutar la sociedad civilizada. La época es de mejoras, y no hay duda que en todas partes y en todo ramo se practican. ¿Por qué, pues, no podrá establecerse la pesca en Arica e Iquique en embarcaciones distintas y por una asociación, de manera que no sólo se ocupasen muchos brazos, sino que a más de hacer abundante y barato en el mercado un artículo de subsistencia que nos regala la Naturaleza, se abastezca a nuestros pueblos interiores y con mucho provecho a Bolivia?

Apenas se pesca para el diario [consumo], y sólo en Iquique se sala una pequeña proporción que no deja de exportarse bien, y en medio de todo ésto se ven hombres y muchachos que se contentan con pasar el día sobre las rocas arrancando un marisco o tomando un par de pequeños peces que cayeron en el anzuelo de su caña.

No se diga inercia ni indolencia. Es la falta de estímulo, de sistema y protección, es la falta de medios. No todos tienen balsa, y casi todos están llamados en esos puertos a ser pescadores: esa es la profesión que les conviene.

Yo he fijado, hace tiempo, la atención en ésto, y desearía se adoptase algún arbitrio que a la vez que sistemase la pesca, diese trabajo a los constructores navales de Iquique.

Podía presentar un proyecto, pero no ha alcanzado el tiempo para rectificar algunos datos necesarios para la organización de compañías matriculadas y avocindadas

en Arica, que no tenga ocupación fija, estimulándolos a la concurrencia al trabajo, los fondos y materiales de construcción y de otro género con que deben ser habilitados, el modo de reintegrarlos; fijar el sistema por el cual todos los socios, según su destino y condición en la pesca y oficina de salar, deben de tener parte en los productos de la empresa, y por último la dirección y administración de la sociedad . . . ”³².

NOTAS AL CAPITULO

1. MORISON, Samuel Eliot y COMMAGER, Henry Steele... *Historia de los Estados Unidos de Norteamérica*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1951.— T. I, p. 338.
2. *Ibidem*, p. 338.
3. SOLDEVILA, Ferrán... *Historia de España*.— Barcelona, Ediciones Ariel, T. VI, p. 67.
4. MERCADER RIBA, Juan y DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio, en: VICENS VIVES, Jaime (director), *Historia Social y Económica de España y América*.— Barcelona, Editorial Teide, 1958.— T. IV, p. 222.
5. PEREIRA SALAS, Eugenio... *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809*.— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1971, p. 23. Libro valiosísimo, cuyo tema principal es la historia de los balleneros y loberos norteamericanos en las costas del Perú y Chile. Entre 1778 y 1809, registra la presencia de 291 barcos norteamericanos, evidencia de un quehacer que debió necesariamente haber ocupado muchos barcos más que los documentados por Pereira Salas. Las fuentes que señala este autor son excelentes.
6. DAWSON, L. S. ... *Memoirs of Hydrography*... — Eastbourne, Henry W. Keay, The "Imperial Library", edición facsimile de Londres, 1969.— T. I, pp. 5-7, y DULLES, Foster Rhea. *America in the Pacific. A Century of Expansion*.— New York, Da Capo Press, 1969, pp. 11-28.
7. CHAUNU, Pierre... *L'Amérique et les Amériques*.— París, Librairie Armand Colin, 1964, Carte 12, L'Amérique en 1830, frente a la p. 228.
8. PEREIRA SALAS, Eugenio... *Op. cit.*, p. 85.
9. *Ibidem*, pp. 45-58.
10. PUENTE CANDAMO, José Agustín de la... *Historia Marítima del Perú-La Independencia*.— 1790 a 1826.— T. V, vol. 2º, p. 24.
11. MENDIBURU, Manuel de... *Diccionario Histórico-Biográfico del Perú. Parte Primera: Que corresponde a la Epoca de la Dominación Española*.— Lima, Imprenta de J. Francisco Solís, 1880.— T. IV, p. 69.
12. GIL DE TABOADA Y LEMOS, Francisco... "Relación de Gobierno del Excmo. Señor Virrey del Perú, Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos, presentada a sus sucesor el Exmo. Señor barón de Vallenari. Año de 1796" en: FUENTES, Manuel A. (editor)... *Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del Coloniaje Español*.— Lima, Librería Central de Felipe Bailly, 1859.— T. V, p. 306.
13. PEREIRA SALAS, Eugenio... *Op. cit.*, p. 85.
14. El 3 de enero de 1841 Herman Melville se embarcó en el ballenero *Acushnet*, en New Bedford, Massachusetts, con destino a la Mar del Sur. Desertó del *Acushnet* en las islas Marquesas el 9 de julio de 1842. Allí volvió a embarcarse en el ballenero australiano *Lucy Ann* el 9 de agosto de 1842: dejó este barco en Tahití el 20 de setiembre de 1842. Después de incidentes menores, entre otros navegar en otro ballenero, el *Charles and Henry*, finalmente se embarcó como marinero en la fragata de guerra USN *United States*, el 17 agosto de 1843 en Honolulu y dejó el servicio de la Marina de Guerra de los Estados Unidos en Boston, el 14 de octubre de 1844. (Esta información está compendiada del artículo "Herman Melville" de la *Encyclopaedia Britannica*, Chicago, 1963).

NOTAS AL CAPITULO

Hemos dado esta pequeña cronología de Melville para que el lector aprecie por qué Melville conocía tanto de la cacería de ballenas en el Pacífico.

Siempre nos llamó la atención lo bien informado que estaba Melville sobre el Perú, país al que se refiere varias veces en su inmortal *Moby Dick*, como una palabra común en el lenguaje de los balleneros de su tiempo. Este último aspecto Estuardo Nuñez lo ha estudiado en su hermoso artículo "Herman Melville en el Perú", en: *Mar del Sur*, Lima, mayo-junio 1953, N° 27, pp. 8-27.

Por nuestra parte hemos encontrado que el buque de Melville, mientras éste estuvo embarcado, llegó al Callao, el 14 de diciembre de 1843, bajo el mando del Capitan de Navío James (véase *El Comercio*, Lima, 15 de diciembre de 1843, N° 1354, p. 2, col. 1ª, epígrafe "Puerto del Callao"). Finalmente, bajo el mando del Capitán de Fragata Armstrong, la *United States* dejó el Callao con destino a Estados Unidos el 6 de julio de 1844 (véase *El Comercio*, Lima, 7 de julio de 1844, N° 1516, p. 1, col. 1ª y bajo el epígrafe "Noticias Marítimas").

Aparentemente, esta permanencia fue interrumpida por un viaje a México de la *United States* (véase ANDERSON, Charles Roberto... *Melville in the South Seas*, New York, Dover Publication, Inc., 1966 y ANDERSON, Charles Roberts (editor)... *Journal of a Cruise to the Pacific Ocean, 1842-1844, in the Frigate United States with notes on Herman Melville with eleven watercolors from the Journal of William H. Meyers*.— Durham, North Carolina, Duke University Press, 1937). Fuera de esa permanencia en Callao-Lima mientras fue tripulante de la *United States*, no es imposible que en el *Acushnet*, también hubiera estado Melville en el Callao u otros puertos peruanos, como lo presume Estuardo Nuñez en su artículo citado.

15. MELVILLE Herman... *Moby Dick (La Ballena Blanca)*, Buenos Aires, Emecé Editores, S.A., 1944, p. 467.
16. PEREIRA SALAS, Eugenio... *Op. cit.*, p. 85.
17. *Ibidem*, pp. 74-75.
18. MORISON, Samuel E. ... *The Oxford History of United States*, 1927, pp. 183-184, citado por PEREIRA SALAS, Eugenio, *op. cit.*, p. 74, nota 15.
19. SOLDEVILA, Ferrán... *Ob. cit.*, T. VI, p. 167.
20. PEREIRA SALAS, Eugenio... *Op. cit.*, p. 105; ASIAN PEÑA, José L. ... *Manual de Historia de España*.— Barcelona, Bosch, Casa Editora, 1954, pp. 312-314; SOLDEVILA, Ferrán... *Ob. cit.*, T. VI, pp. 116-121.
21. "Hipólito Unanue y el Decreto sobre la pesca de ballena", en: ELIAS MURGUIA, Julio J. ... *La Marina 1780-1822*, en: *Colección Documental de la Independencia del Perú*.— Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1971, T. VII, vol. 1º, p. 453.
22. *Ibidem*, pp. 451-452.
23. *Ibidem*, pp. 449-468.
24. STEIN, Stanley J. y Barbara H. ... *La herencia colonial de América Latina*.— México, Siglo Veintiuno editores, 1975, p. 122.

Debo lamentar que mi ignorancia sobre el tema de la caza de ballenas en el Océano Pacífico y en nuestro propio mar, me impidiese tratar de obtener oportunamente una bibliografía, al menos básica, sobre el asunto.

Gracias al magistral libro del eminente historiador chileno Eugenio Pereira Salas, *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809*, publicado en Santiago de Chile en 1971, pude comprender la verdadera dimensión de un tema que debí tratar con la consideración que su gran importancia histórica merece. El título de la extraordinaria obra de mi amigo Pereira Salas, aparentemente ajeno a la historia de la ballenería, desvió mi interés; y sólo teniendo en

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

mente otro trabajo, al revisarla, caí en cuenta de mi omisión y procuré, como mejor pude, subsanarla e hice esfuerzos por conseguir el material bibliográfico pertinente. Solamente por la ayuda de Frances E. Coughlin y Carlos García Barrón, de la Embajada de Estados Unidos de América en el Perú, pude obtener, aunque tarde —no por culpa de ellos sino mía—, algún material, del que sólo ahora puedo hacer uso, y por razones tipográficas, en esta nota sumaria.

Buscando los antecedentes históricos de la ausencia de los peruanos en esta importante industria del mar, acudí, como es lógico, a quienes me precedieron en la *Historia Marítima del Perú*. Hermann Buse y José A. de la Puente Candamo eran los que más me interesaron. El trabajo del último lo aproveché en el texto mismo de este capítulo. Ahora me voy a ocupar del de Buse.

Al tratar de la Epoca Prehistórica (*Historia Marítima del Perú*), tomo II, volumen 1º, pp. 302-303, y volumen 2º, pp. 535-538), Buse nos da una cabal relación de la importancia que tuvo la ballena para los antiguos peruanos, fundándose, como es propio, en cronistas y en hallazgos arqueológicos, pero mantiene una actitud de duda sobre la posibilidad de que el hombre prehistórico del Perú hubiera cazado ballenas.

Inquirimos personalmente del propio autor la razón de sus dudas. Conocedor del estado de los estudios arqueológicos, Buse se remitió a dos aspectos importantes: primero, no se han encontrado embarcaciones adecuadas para quehacer tan peligroso como la cacería de ballenas; y, segundo, no se han hallado restos de cabos o sogas aparentes para el remolque de aquéllas una vez muertas.

Sobre el primer punto discrepamos de Buse, ya que aun en nuestros días, los esquimales polares de Groenlandia (unos 600, que viven en el Norte groenlandés), siguen cazando ballenas desde sus leves "kayaks". Si conociendo las costumbres de los grandes cetáceos, pueden cazarse actualmente muy cerca de la costa, cuánto más pudo hacerse ello en la época precolombina, cuando la ballena abundaba en nuestro litoral, donde la cacería industrial sólo se inició a fines del siglo XVIII.

En el relato que hace John J. Putman de una cacería esquimal de este tipo, posiblemente de 1975, los cazadores se sitúan al borde del mar para aguardar el paso de las ballenas. Apenas las ven, "entran en sus 'kayaks' y reman para tomar sus puestos a lo largo de la orilla de hielo por donde ellos esperan que los animales deben pasar. Minutos antes han estado haciendo bromas, tranquilos. Ahora sus caras muestran tensión.

"Se sientan inmóviles, se agachan hacia adelante para ver y oír mejor. En sus frágiles embarcaciones recuerdan a los [pequeños pájaros] 'kingfishers' esperando su presa. El respirar de las ballenas es más sonoro. [El cazador] Umaq vio su oportunidad, tres pasaron cerca. Con pocas y rápidas paladas se puso detrás de ellas, levantó su arpón y con su estaca lanzadora lo hundió en el lomo de la más cercana. "Prosiguió la persecución. Los cazadores en sus 'kayaks'... Cada vez que la ballena flotaba, la arponeaban, le disparaban, le arrojaban sus lanzas. Cuando estuvo muerta, los cazadores cortaron ranuras en su piel, le adhirieron flotadores de cuero de foca, la llevaron a tierra, donde la carnearon". (PUTMAN, John J. ... "Greenland Feels the Winds of Change" en: *National Geographic Magazine*.— Washington, D. C., setiembre de 1975, vol. 148, N° 3, p. 380).

Ante esta forma de caza de ballenas, se hace veraz el relato del carmelita fray Antonio Vázquez de Espinosa en su notable *Compendio y*

Descripción de las Indias Occidentales (Washington, D.C., The Smithsonian Institution, 1948), sobre la cacería de ballenas que vio en 1618 (*Ibidem*, p. VII) hacían los indios tarapaqueños (*Ibidem*, pp. 618-619). Buse (Tomo I, Vol. 2º, pp. 536-537) recoge casi en su integridad la versión de Vázquez de Espinoza. El historiador chileno Horacio Zapter precisa que los indios cazadores de ballenas eran los ariqueños (ZAPATER, Horacio... *Los aborígenes chilenos a través de cronistas y viajeros*.— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1975, p. 89). Confrontando las narraciones de Putman (para los esquimales) y de Vázquez de Espinoza (para los ariqueños) se demuestra que con embarcaciones tan frágiles como los "kayaks" y las balsas de piel de lobo marino, se podían cazar ballenas cerca de la costa. Los grandes cetáceos merodeaban muy cerca de nuestras playas y aun entraban en puertos y caletas de la costa. El sistema esquimal de usar odres de piel de foca para evitar el hundimiento de las ballenas, pudo haber sido sustituido por los ariqueños por flotadores de piel de lobo, en cuya confección eran expertos. Adheridos los flotadores a la ballena muerta, permitían con la ayuda de las corrientes marinas varar los cadáveres de las ballenas en la playa; mas, dada la aberrante conducta de los cetáceos de varar en las playas quizá no fuesen necesarios los flotadores por el instinto que las lleva moribundas a varar (véase de HILL, David O. ... "Vanishing giants" en: *Audubon*, New York, National Audubon Society, Enero de 1975, vol. 77, N° 1, p. 78). Creemos pues fundadamente que los antiguos peruanos cazaron ballenas desde sus balsas de piel de lobo. Según el cronista Vázquez de Espinoza tenían que hacerlo, ya que "*su principal comida y bebida es aceite de ballena, para lo cual matan muchas de [las] que hay cantidad en aquella costa*" (*Op. cit.*, p. 618).

Vázquez de Espinoza no nos dice en su relato que los peruanos usasen flotadores adheridos a la ballena muerta, pero debemos recordar al lector que entre las grandes ballenas existen especies cuyas características difieren notablemente entre sí. Las peculiaridades propias de cada especie hacen la tarea de su caza más fácil o más difícil. En velocidad, mientras que la ballena buena o "right whale" sólo recorre de 2 a 6 nudos, la ballena "minke" tiene una velocidad de 16 a 21 y la ballena de aleta o "fin", con una velocidad de crucero de 11 a 14 nudos, puede alcanzar 23; la ballena azul con una velocidad normal de 11 a 17 nudos puede lograr 23 (véase Hill, David O. ... "Vanishing giants: a biography. A survey of known facts about the life and habits of Earth's great whales" en *Audubon*, New York, National Audubon Society, Enero de 1975, vol. 77, N° 1, pp. 92-107). La ballena buena o "right whale" se distingue de las otras porque muerta sigue flotando, factor muy importante en los viejos días para vararla en las playas. También es propio de esta especie pasar gran parte de sus vidas en aguas costeras y poco profundas (*Ibidem*, pp. 106-107).

Es conocido que los balleneros europeos y japoneses sólo cazaban ballenas buenas en los tiempos medioevales. Su nombre de ballenas buenas (en inglés *right whales*), deriva de que "*era la buena clase [o especie] de ballenas para que el ballenero las cazase*" (BEDDARD, F.E. ... *A Book of Whales*.— Londres, John Murray, 1900, p. 122). Sólo a comienzos del siglo XVIII los balleneros se atreven a cazar otra clase de ballenas, iniciándose la cacería de ballenas esperma o cachalotes, o sea de ballenas que requerían de aguas profundas (véase: STARBUCK, Alexander... *History of the American Whale Fishery from the Earliest Inception to the Year 1876*.— New York, Argosy-Antiquarian Ltd., 1964, T. I, p. 20; y BEALE, Thomas... *The Natural History of the*

Sperm Whale... to which is added, A Sketch of a South-Sea Whaling Voyage... — Londres, John Van Voorst, 1839, pp. 136-142).

Aunque en nuestros mares no es común hoy la ballena buena (lo que no quiere decir que no exista, pues en el vigente "Reglamento para las Faenas de Caza Marítima en las aguas del Pacífico Sur", fechado en Santiago de Chile, 18 de agosto de 1952, el artículo 8º en su integridad está dedicado a la ballena buena o "right whale", evidencia clara de su presencia). Esta especie fue cazada desde la época medieval, "*drásticamente reducida a fines del siglo XVII y diezmada a mediados del XIX...* El total actual de la población de la ballena buena (en el mundo) *se piensa es menor a los mil individuos*" (HILL, David, O., *loc. cit.*, pp. 106-107). Pero ése no es el caso de las ballenas buenas hasta hace siglo y medio, en que aún eran muy abundantes en aguas del Perú y Chile, tal como lo muestra la "Whale Chart" (Mapa Ballenero) preparado por Matthew Fontaine Maury (que está reproducido como "guardas" en el libro ya citado de Alexander Starbuck), uno de los más notables hidrógrafos de la Marina de los Estados Unidos, donde aparece la ballena buena como numerosa de Sechura a Pisco, para reaparecer en el paralelo 30º de latitud meridional hasta el Sur de Chile.

Por lo expuesto es razonable suponer que los antiguos peruanos, al igual que los hombres de otras latitudes, debieron de cazar desde los tiempos precolombinos la ballena buena, que no requería de esfuerzos tan grandes para ser halada a tierra como otras especies de ballenas. No fueron los esquimales o los peruanos los únicos que cazaron desde sus costas las ballenas. En Norteamérica los indios de lo que hoy se conoce como Nueva Inglaterra, cazaban las ballenas con sus frágiles embarcaciones usando arpones de hueso, persiguiéndolas después y arrojándoles flechas; cuando conseguían matarlas las remolcaban a tierra: (véase: STARBUCK, Alexander, *Ob. cit.*, T. I, p. 5).

Refiriéndose a los indios en forma genérica, y bien puede entenderse de los peruanos, el jesuita José de Acosta nos relata: "*Pero más maravillosa es la pelea que tienen los indios con las ballenas, que cierto es una grandeza del Hacedor de todo, dar a gente tan flaca como los indios habilidad y osadía para tomarse con la más fiera y disforme bestia de cuantas hay en el Universo; y no sólo pelear, pero vencer y triunfar tan gallardamente*" (ACOSTA, Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias...* — México, Fondo de Cultura Económica, 1962, p. 116). Relatando específicamente la forma en que indios de Florida cazaban ballenas, el ilustre Acosta dice que, estando malherida la ballena (hecho logrado desde canoas por los indios), "*mientras está en mucha agua, da vueltas a una parte y a otra como loca de enojo, al fin va acercándose a tierra, donde con la enormidad de su cuerpo presto encalla, sin poder ni volver. Aquí acuden gran copia de indios al vencido, para coger sus despojos...*" (*Ibidem*, p. 117).

Los colonos británicos en Norte América debieron iniciarse en la caza de ballenas a mediados del siglo XVII, siguiendo en esto el ejemplo de los primitivos indios, con quienes por mucho tiempo estuvieron asociados en las empresas balleneras, hallándose comúnmente indios en los balleneros norteamericanos muy avanzado el siglo XIX. Las primeras capturas de ballenas las realizaron en las cercanías de sus costas, cazándose únicamente las ballenas buenas o "right whales". Utilizaron los crudos arpones de madera de los indios, que tenían atado un cordel a cuyo otro extremo estaba adherido, a manera de flotador, un pedazo de madera; pronto los colonos cambiarían ese arpón por otro de hierro. Los colonos en lugar de canoas usaron botes

o chalupas, las que con el transcurso del tiempo fueron diseñadas especialmente para tal propósito. No obstante, por muchos años los balleneros norteamericanos no siguieron el sistema europeo de que el cabo adherido al arpon estuviese atado a la chalupa. La ballena debía ser divisada desde tierra por un vigía, quien llamaba la atención de los cazadores. Estos rápidamente subían a sus pequeñas embarcaciones para empezar la cacería. A veces se lograba matar una ballena de un solo arponazo; otras veces la persecución duraba más de un día, durante la que se lanceaba el animal para desangrarlo hasta su muerte (véase STARBUCK, Alexander, *ob. cit.*, T. I, pp. 4-19). La primera ballena de esperma o cachalote fue obtenida por los balleneros yanquis sólo en 1712, produciéndose a partir de ese momento un radical cambio en la ballenería, que de costera se fue alejando de las costas nativas para abarcar todos los mares del universo (*Ibidem*, T. I, p. 20). Ajenos a las leyendas, los primeros documentos históricos europeos que tratan de balleneros, indican que fueron los vascos españoles y franceses los primeros hombres de Europa dedicados a la caza de la ballena, que fue desde luego, la ballena buena, también llamada vizcaína. Según Beddart el documento más antiguo relativo a este quehacer data del año 1150. Para este propósito los vascos solían tener un vigía que anunciaba la presencia de los cetáceos cerca de sus playas. Usaban botes de dos clases, unos para la caza propiamente dicha y otros para recoger a los cazadores que caían en el agua. Decreció la industria a fines del siglo XVII por la escasez de las ballenas buenas (véase BEDDART, F.E. ... *A Book of Whales*.— Londres, John Murray, 1900, pp. 137-141).

Finalmente para dar otro ejemplo: "*Se tiene noticias, también, que los japoneses desde hace tres o cuatro siglos, pescaban ballenas a lo largo de su extensa costa desde Hokkaido hasta Kyushu, en donde tenían varios puestos de observación. Desde ellos, apenas divisaban una, salían en persecución de la misma, en frágiles embarcaciones y armados de flechas y lanzas, acosaban y cercaban al cetáceo, hasta que después de titánica lucha le daban muerte. El Japón hasta 1870 no empezó a emplear las técnicas de Occidente*" (Héctor A. Chiriboga G., *Las ballenas en el Pacífico Sur Oriental*, Salinas, Armada del Ecuador-Instituto Oceanográfico, 1972, p. 18).

Ilustra este capítulo la reproducción de un bello grabado iluminado del artista japonés Kuniyoshi (circa 1840), donde se muestra una operación ballenera en la que se ve cómo eran cazadas las ballenas muy cerca de la costa y con embarcaciones muy frágiles.

La razón de esta larga nota se motiva en un esfuerzo para demostrar cómo los peruanos primitivos, particularmente los pescadores ariqueños y tarapaqueños, pudieron cazar ballenas, tal como lo relató fray Antonio Vázquez de Espinosa.

Extensa es la relación —pero no completa— de hombres que con embarcaciones débiles cazaron las grandes ballenas. No se necesitaban de grandes elementos para remolcarlas a la playa, pues en el caso de indios de Florida, relatado por el padre José de Acosta, los mismos cetáceos varaban en la playa.

Finalmente queremos indicar que, habiendo conversado sobre el particular con el Dr. Jorge Mejía Gallegos, distinguido biólogo del Instituto del Mar del Perú, nos afirmó que las ballenas son animales pacíficos y confiados, al extremo de permitir que los buques, aun los de ruidosos motores, se les aproximen a muy corta distancia, característica que permitía a los viejos balleneros acercárseles en sus frágiles embarcaciones de tres a seis metros; ésa es la distancia que se estima

óptima para arrojar los arpones manuales en forma eficaz de modo que, como ya se ha dicho, alguna vez bastó un solo arponazo para darles muerte. Estos hechos pueden apreciarse en la ilustración de este mismo capítulo —una litografía publicada en 1859—, donde se ve, probablemente frente a nuestras costas, como se arponeaba un cachalote.

Nos explicaba el Dr. Mejía Gallegos, a quien agradecemos la forma sabia y paciente con que respondió a nuestras preguntas, que la ballena es animal de piel muy fina, lo que permite a sus cazadores hierirla con gran eficacia. También nos dijo que, en opinión de los biólogos marinos, existen en algunos huacos evidencias de ballenas arponeadas o lanceadas, concepto contradictorio con el de algunos arqueólogos que suponen que tales cetáceos son orcas, las que, a pesar de su nombre inglés de *killer whales* (ballenas matadoras), pertenecen a la familia de los delfines.

Quizá uno de los motivos de la duda que los arqueólogos y estudiosos de nuestra prehistoria han mantenido, sea el hecho de que en los últimos años la ballena buena casi haya desaparecido de los mares de Chile y del Perú, pues así lo indican los registros que aparecen en el trabajo de Jorge Mejía Gallegos, *Faenas de la Caza Marítima en Aguas del Pacífico en los Últimos Quince Años.— Informe de la Secretaría General para la X reunión ordinaria de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.*— Lima, 1963, donde figuran sólo las ballenas esperma o cachalotes, las ballenas azules, las ballenas de aleta o "fin", las ballenas bobas o "sei" y las ballenas jorobadas, pero esto que es cierto hoy, no lo era hasta hace 150 años.

Creemos que nuestra exposición demuestra que indios del Perú como de América del Norte fueron balleneros. Que los últimos asociados con los industriosos pescadores norteamericanos, continuadores de los británicos en un momento de empuje ascendente, se dedicaron a la caza industrial de la ballena, fuente importante de riqueza para los estadounidenses y que les abrió otras grandes oportunidades. En cambio en el Perú, donde a comienzos del siglo XIX diéronse pruebas del interés en participar en la empresa, la indiferencia con que el Gobierno español miró tales esfuerzos, frenó y paralizó toda posibilidad. En la época republicana, lamentablemente, esa pesada herencia impidió el verdadero desarrollo de una actividad que sólo muy avanzado el siglo XX ocupó la atención de algunos peruanos, cuando la limitada existencia de ballenas obligó a nuestro Gobierno a restringir su explotación al mínimo para evitar la extinción de tan valiosas especies.

25. IRUSCHENBERGER, W.S.W.I., ... *Three Years in the Pacific; containing Notices of Brazil, Chile, Bolivia, Perú, &c. in 1831, 1832, 1833, 1834, By an Officer in the United States' Navy.*— Londres, Richard Bentley, 1835.— T. II, p. 391.
26. GARCIA Y GARCIA, Aurelio... *Derrotero de la Costa del Perú por Aurelio García y García, Teniente 1º de la Armada Nacional y Comandante del vapor de guerra "General Lerzundi".*— Lima, Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro, 1863, p. 153.
27. *Ibidem*, p. 161.
28. Es posible que a comienzos de 1848, Juan Bustamante, El viajero, conociese a John Jump. Al referirse a la necesidad de agilizar a nuestra burocracia, Bustamante, que ya había circunvalado la tierra, reclamó el apoyo estatal para la industria ballenera, con estas palabras: "*En El Callao hay también una fábrica de velas de esperma cuyo propietario*

es un don Juan Jump, casado con peruana y con un crecido número de hijos. Me consta que ese sujeto es muy mal mirado y que se le niega toda suerte de estímulo y de protección.

"Siempre que llega el caso de dedicarse a la pesca de la ballena, y que luego se determina, como es natural, a introducir en nuestro suelo el aceite que aquella le rinde, los señores empleados [publicos] le salen al atajo con toda suerte de trabas y de obstáculos, so pretexto de que no se entrega a aquella industria sino a fin de que le sirva de causa y capa para hacer también el contrabando" (*Apuntes y Observaciones Civiles, Políticas y Religiosas con las noticias adquiridas en este Segundo Viaje a la Europa.*— Paris, Imprenta de Lacrampe, Son y Compañía, 1849, pp. 157-158).

Esta penetrante observación de Juan Bustamante, natural de Puno, quien entre 1841 y 1844 había dado la vuelta al Mundo, prueba lo reluctantes que eran nuestros gobernantes ante nuevas industrias dentro del ámbito nacional. No hay otra forma de explicarse tales actitudes, ya que en esos años los balleneros norteamericanos y europeos alcanzaban su máxima actividad y muchos de ellos desarrollaban sus labores frente a nuestras costas.

Queremos expresar que, sólo al concluir la impresión de este segundo volumen, y en las pruebas finales de imprenta, hemos conocido la cita de Juan Bustamante, pues caso contrario, el derrotero ofrecido por el esclarecido puneño, nos hubiera servido para iniciar una investigación profunda sobre las actividades de John Jump.

Rosendo Melo en su *Historia de la Marina del Perú*, al registrar la voladura del vapor *Telica*, en la bahía de Huarmey en el año de 1829, dice que el único sobreviviente fue un marino de nombre Jump (Véase *op. cit.*, T. I, p. 113).

29. Véase la nacionalidad de John o Juan Best el cuadro N° 8 del presente tomo.
30. MELO, Rosendo... *Ob. cit.*, T. I, pp. 217-220.
31. PEZET, Juan Antonio... *Memoria que presenta el General de Brigada D. Juan Antonio Pezet Prefecto del Departamento de Moquegua, en cumplimiento del artículo 120 de la Ley de 21 de Diciembre de 1849.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1851, p. 10.
32. *Ibidem*, pp. 23-24.

FUENTES

I. ARCHIVOS CONSULTADOS

- Archivo del Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz
(La Paz, Bolivia).
Archivo del Libertador, Casa Natal del Libertador
(Caracas)
Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.
Archivo del Museo Naval del Perú - "Capitán de Navío
Julio J. Elías Murguía" (Callao).
Archivo General de la Nación (Lima).
Archivo Nacional de Chile (Santiago de Chile).
Public Record Office (Londres).

II. LIBROS Y FOLLETOS

- A DIARY OF THE WRECK OF HIS MAJESTY'S SHIP
CHALLENGER, ON THE WESTERN COAST OF SOUTH
AMERICA, IN MAY, 1835. WITH AN ACCOUNT OF
THE SUBSEQUENT ENCAMPMENT OF THE OFFICERS
AND CREW, DURING A PERIOD OF SEVEN WEEKS,
ON THE SOUTH COAST OF CHILI.— Londres, Long-
man, Rees, Orme, Brown, Green & Longman, 1836.
ABASCAL Y SOUSA, José Fernando de... *Memoria de
Gobierno*.— Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoameri-
canos, 1944, 2 tomos.
ACADEMIA ESPAÑOLA... *Diccionario de la Lengua Cas-
tellana*.— Madrid, Imprenta Nacional, 1822.

- ACADEMIA ESPAÑOLA, REAL... *Diccionario de la Lengua Española*.— Madrid, Editorial Espasa-Calpe, S. A., 1970.
- ACOSTA, Joseph de... *Historia Natural y Moral de las Indias en que se tratan de las cosas notables del Cielo/elementos/metales/plantas y animales dellas/y los ritos/y ceremonias/leyes y gobierno de los indios. Compuesto por el P. ... Religioso de la Compañía de Jesús*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1962.
- AGUIRRE, Elías (traductor y anotador)... *Apuntes para la Navegación del Estrecho de Magallanes y los Canales que conducen al Golfo de Peñas, por el Capitán R.C. Mayne de la Marina Real Inglesa. Traducidos y anotados para la Escuadra del Perú por Elías Aguirre, Capitán de Corbeta*.— Lima, Imprenta del Estado, 1874.
- ALAYZA Y PAZ SOLDAN, Luis... *El Gran Mariscal José de la Mar*.— Lima, Gil S.A. Impresores, s/a.
- ALBION, R.G. ... *Forest and Sea Power*.— Cambridge, Mass., 1962.
- ALCEDO, Antonio de ... *Diccionario Geográfico-Histórico de las Indias Occidentales o América: es a saber: De los Reynos del Perú, Nueva España, Tierra Firme, Chile y Nuevo Reyno de Granada. Con la descripción de sus Provincias, Naciones, Ciudades, Villas, Pueblos*.— Madrid, Imprenta de Benito Cano, 1786-1789, 5 tomos.
- AMICH, Julián... *Diccionario Marítimo*.— Barcelona, Editorial Juventud, 1956.
- ANDERSON, Charles Roberts... *Melville in the South Seas*.— New York, Dover Publication, Inc., 1966.
- ANDERSON, Charles Roberts (editor)... *Journal of a Cruise to the Pacific Ocean, 1842-1844, in the Frigate United States with notes on Herman Melville*.— Durham, North Carolina, Duke University Press, 1937.
- ANDREWS, Capitán Joseph... *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica en los años de 1825-1826*.— Buenos Aires, Talleres Gráficos Schenone Hnos. y Linari, 1920.
- ANGEL, Pilar Moreno de... Ver CORDOVA, José María.
- ANGRAND, Léonce... *Imagen del Perú en el siglo XIX*.— Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1972.
- APONTE, José Manuel... *La Batalla de Ingavi. Recuerdos Históricos*.— La Paz, Escuela Tipográfica Salesiana, 1911.
- ARANDA, Ricardo... *Colección de los Tratados, Convenciones, Capitulaciones, Armisticios y otros actos diplomáticos y políticos celebrados desde la Independencia hasta el día. Precedida de una introducción que comprende la*

FUENTES

- época colonial*.— Lima, Imprenta del Estado, 1892-1911, 14 tomos.
- ARGUEDAS, Alcides... *Historia de Bolivia. La fundación de la República*.— Madrid, Editorial América, s/a.
 **Historia de Bolivia. Los caudillos letrados. La Confederación Perú-Boliviana. Ingavi o la Consolidación de la Nacionalidad, 1828-1848*.— Barcelona, Sobs. de López Robert y Ca. Impresores, 1923.
 **Obras completas*.— México, Aguilar, 1959, 2 tomos.
- ARNADE, Charles W. ... *The emergence of the Republic of Bolivia*.— Gainesville, University of Florida Press, 1957.
- ARONA, Juan de IPedro PAZ SOLDAN Y UNANUEL... *La Inmigración en el Perú. Monografía Histórico-Crítica*.— Lima, Imprenta del Universo, 1891.
 **Páginas Diplomáticas del Perú*.— Lima, Imprenta de la Escuela de Ingenieros, 1891.
- ASIAN PEÑA, José L. ... *Manual de Historia de España*.— Barcelona, Bosch, Casa Editorial, 1954.
- BALLIVIAN, José... *A mis contemporáneos*.— Tacna, Imprenta de la Beneficencia, 1840.
- BARALT, Rafael María... *Obras completas*.— Maracaibo, Universidad del Zulia, 1960, 4 tomos.
- BARROILHET, Carlos... *Opúsculo sobre el Huano dedicado a la nación peruana*.— París, Imprenta Walder, 1857.
- BARROS, Mario... *Historia Diplomática de Chile. 1541-1938*.— Barcelona, Ediciones Ariel, 1970.
- BARROS ARANA, Diego... *Historia Jeneral de Chile*.— Santiago, Rafael Jover, Editor, 1884-1897, 16 tomos.
 **Un Decenio de la Historia de Chile. 1841-1851*.— Santiago de Chile, Imprenta y Encuadernación Universitaria, 1905-1906, 2 tomos.
- BARROS BORGONO, Luis... *El Vice-Almirante Don Patri- cio Lynch. 1824-1886*.— Santiago de Chile, Imprenta de La Unión, 1884.
- BARROS JARPA, Ernesto... *La "Segunda Independencia"*... — Santiago de Chile, Academia Chilena de Historia, 1956.
- BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Editorial Cultura Antártica S.A., 1946, 2 tomos.
 **Historia de la República del Perú*.— Lima, Ediciones Peruanas S.A., 1963, 5a. ed., 10 tomos y apéndice bibliográfico.
 **Historia de la República del Perú. 1822-1933*.— Editorial Universitaria, 1968, 17 tomos.

- **La Iniciación de la República*.— Lima, Biblioteca Peruana, Librería Francesa Científica y Casa Editorial F. y E. Rosay, 1929-1930, 2 tomos.
- BASADRE Y CHOCANO, Modesto. . . *Diez años de Historia Política del Perú (1834-1844)*.— Lima, Editorial Huascarán, 1953.
- BASILE, Clemente. . . *Una guerra poco conocida*.— Buenos Aires, Círculo Militar, Biblioteca del Oficial, 1943, 2 tomos.
- BAYNHAM, Henry. . . *From the Lower Deck. The Old Navy 1780-1840*.— Londres, Arrow Books, 1972.
- BEALE, Thomas. . . *The Natural History of the Sperm Whale: its anatomy and physiology-food-spermaceti-ambergris-rise and progress of the fishery-chase and capture—"cutting in" and "cutting out"-description of the ships, boats, men, and instruments used in the attack; with an account of its favourite places of resort. To which is added, A Sketch of a South-Sea Whaling Voyage; embracing a description of the extend, as well as the adventures and accidents that occurred during the voyage in which the author was personally engaged. By...* — Londres, John Van Voorst, 1839.
- BEDDAR, F.E. . . . *A Book of Whales*.— Londres, John Murray, 1900.
- BELAUNDE, Víctor Andrés. . . *La Vida Internacional del Perú*.— Tomo I.— *Relaciones con el Ecuador*.— *La Constitución Inicial del Perú ante el Derecho Internacional*.— Lima, Imprenta Torres Aguirre, 1942.
- BELTRAN, Pedro. . . *Diario del viaje hecho el año de 1834 para reconocer los ríos Ucayali y Pachitea*. Publícalo su autor el Benemérito Sargento Mayor de Ingenieros D. Pedro Beltrán.— Arequipa, Imprenta del Gobierno por Pedro Benavides, 1840.
- BELLANI NAZERI, Rodolfo. . . *Faustino G. Piaggio. Creador de la Industria petrolera peruana*.— Lima, Colección Forjadores de América, 1949.
- BELLO, Andrés. . . *Textos y Mensajes de Gobierno*, en: *Obras completas de Andrés Bello*.— Caracas, Ediciones del Ministerio de Educación, 1964, Tomo XVI. Contiene *Mensajes del Presidente Pinto y Memorias de los Ministros D. Portales y J. Tocornal*.
- BERMUDEZ MIRAL, Oscar. . . *Historia del Salitre desde sus orígenes hasta la guerra del Pacífico*.— Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1963.
- BILBAO, Manuel. . . *Historia del Jeneral Salaverry*.— Lima, Imprenta del "Correo", 1853.

FUENTES

- **Historia de Salaverry*. (Edición corregida y aumentada).— Buenos Aires, Imprenta "Buenos Aires", 1867.
- BLACKER, Irving R. . . . *The Old West in fact*. New York, Ivan Oboensky Inc., 1962.
- BLANCO, Federico y Cleómedes. . . *El Jral. D. Pedro Blanco y los sucesos políticos de 1828*.— Cochabamba, Imprenta del Siglo, 1872.
- BLANCO, José María. . . *Diario del viaje del presidente Orbégoso al Sur del Perú*.— Lima, Instituto Riva-Agüero, 1974, 2 tomos.
- BOLIVAR, Simón. . . *Obras completas*.— Compilación y notas de Vicente Lecuna con la colaboración de la señorita Esther Barret de Nazarís.— La Habana, Editorial Lex, 1947, 2 tomos.
- BONILLA, Heraclio. . . *Guano y Burguesía en el Perú*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1974.
- * (Compilador). . . *Gran Bretaña y el Perú: Informes de los Cónsules británicos: 1826-1900*.— Lima, Instituto de Estudios Peruanos. Fondo del Libro del Banco Industrial del Perú, 1975. Sólo hemos visto el 1er. tomo.
- BOTERO SALDARRIAGA, Roberto. . . *El Libertador-Presidente*.— *El Intruso*.— *República de la Nueva Granada*.— Bogotá, Editorial Kelly, 1969.
- **General José María Córdova. 1799-1829*.— Medellín, Editorial Bedout, 1970.
- BOULTON, Alfredo. . . *Los Retratos de Bolívar*.— Caracas, Editorial Arte, 1964.
- BOUSSINGAULT, Juan Bautista. . . *Memorias*.— Caracas, José Agustín Catalá, editor, 1974.
- BRAUDEL, Fernand. . . *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1953, 2 tomos.
- **Capitalism and material life. 1400-1800*.— New York, Harper and Row, Publishers, 1973.
- **Civilización material y capitalismo*.— Barcelona, Ed. Labor S.A., 1974.
- BREVE DISCURSO POLITICO-MILITAR SOBRE EL TRATADO PRELIMINAR DE PAZ Y AMISTAD ENTRE LOS GOBIERNOS DEL PERU Y BOLIVIA, CELEBRADOS EN LA CAPITAL DE LIMA EN 19 DE ABRIL DE 1840.— Quito, Imprenta de la Universidad, 1840.
- BRISEÑO, Ramón. . . *Estadística Bibliográfica de la Literatura Chilena*.— Santiago de Chile, Imprenta Chilena, 1862-1879, 2 tomos.
- BROPHY, Patrick. . . *Sailing ships*.— Londres, The Hamlyn Publishing Group Limited, 1974.

- BULNES, Gonzalo... *Historia de la Campaña del Perú en 1838*.— Santiago de Chile, Imprenta "Los Tiempos", 1878.
- BURR, Robert N. . . *By Reason or Force. Chile and the Balancing of Power in South America, 1830-1905*.— Berkeley, University of California Press, 1967.
- BURZIO, Humberto F. . . *Diccionario de la Moneda Hispanoamericana*.— Santiago de Chile, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1958, 2 tomos + 1 tomo de láminas impreso en 1956.
- **Capitán de Navío Hipólito Bouchard, Marino al servicio de la Independencia Argentina y Americana*.— Buenos Aires, Comisión Nacional de homenaje al Capitán de Navío Hipólito Bouchard, 1967.
- "Nota Documental", en: *La Expedición Malaspina en los mares americanos del Sur*. La Expedición Bauzá 1789-1794 por Bonifacio del Carril. Buenos Aires, Emecé, Editores S.A., 1961.
- BUSE, Hermann... *Historia Marítima del Perú*.— *Epoca Prehistórica*.— Lima, Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, 1973, Tomo II, 2 vols.
- BUSTAMANTE, Juan... *Apuntes y observaciones civiles, políticas y religiosas con las noticias adquiridas en este segundo viaje a la Europa*.— París, Imprenta de Lacrampe Son y Cía., 1849.
- CAILLET-BOIS, Ricardo R. . . *Nuestros corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico. 1815-1816*.— Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras, Publicaciones del Instituto de Investigaciones Históricas, 1930.
- CAILLET-BOIS, Teodoro... *Ensayo de Historia Naval Argentina*.— Buenos Aires, Imprenta Kidd, 1929.
- CAMACHO, E. . . *Tratado sumario del arte militar seguido de una Reseña Crítica de la Historia Militar de Bolivia*.— No podemos completar la información porque nuestro ejemplar tiene incompleta su portada.
- CAMPAÑA DE 40 DIAS, HECHA POR EL EJERCITO BOLIVIANO AL MANDO DE S.E. EL JENERAL BALLIVIAN CONTRA EL EJERCITO INVASOR DEL PERU A LAS ORDENES DEL JENERALISIMO DE SUS ARMAS D. AGUSTIN GAMARRA.— Valparaíso, Imprenta de M. Rivadeneyra, 1842.
- CARBONELL, Diego... *Psicopatología de Bolívar*.— París, Librería Franco-Española, 1916.
- CARRASCO, Manuel. . . *José Ballivián. 1805-1852. Estampas Históricas*.— Buenos Aires, Hachette, 1960.

FUENTES

- CARRIL, Bonifacio del ... *La Expedición Malaspina en los Mares Americanos del Sur.*— Buenos Aires, Editorial Emecé, 1961.
- CARRILLO, Pedro José... *Memoria que presenta al Señor Director General de Hacienda el Jefe de la Sección Tercera.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849.
- CARTWRIGHT, Frederick F. y BIDDIS, Michael D. ... *Disease and History.*— New York, New American Library. A Mentor Book, 1972.
- CASANOVA, Juan Norberto... *Ensayo económico-político sobre el porvenir de la industria algodonera fabril del Perú.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849.
- CASTILLA, Ramón... *Archivo Castilla.*— Lima, Instituto "Libertador Ramón Castilla", 1956 (?) - 1972, 7 tomos.
- **Memoria que el Presidente de la Junta Suprema Provisoria del Sur, Creada por los Pueblos, Presenta al Congreso Nacional dando cuenta de sus actos en cumplimiento del Decreto de su Instalación en Tacna a 3 de Septiembre de 1843.*— Imprenta del Estado [1845].
- **Mensaje del Presidente de la República en la apertura del Congreso Ordinario de 1845.*— Lima, Imprenta del Estado, 1845.
- **Mensaje que el Presidente de la República del Perú, dirige a las Cámaras Legislativas de 1847.*— Lima, Imprenta de José María Masías, 1847.
- **El Presidente de la República a las Cámaras reunidas en Sesiones Extraordinarias en 1849.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849.
- **Mensaje que el Presidente de la República del Perú dirige a las Cámaras Legislativas de 1849.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, [1849].
- **Discurso del Presidente de la República al cerrar las sesiones del Congreso Extraordinario de 1850.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1850.
- **Mensaje que el Presidente de la República dirige al Congreso Extraordinario de 1851.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1851.
- CASTILLO, Abel Romeo... *Los Gobernantes de Guayaquil del Siglo XVIII.*— Madrid, Imprenta de Galo Sáez, 1931.
- CAVELIER, Germán... *La política internacional de Colombia.*— Bogotá, Editorial Iqueima, 1959, 4 tomos.
- CEPEDES DEL CASTILLO, Guillermo... *Lima y Buenos Aires. Repercusiones económicas y políticas de la creación del Virreinato del Plata.*— Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, 1947.

- CEVALLOS, Pedro Fermín... *Resumen de la Historia del Ecuador desde su origen hasta 1845*.— Guayaquil, Imprenta de la Nación, 1886, 5 tomos.
- CIPOLLA, Carlo M. ... *Cañones y velas en la primera fase de la expansión europea. 1400-1700*.— Barcelona, Ediciones Ariel, 1967.
- COBO, Bernabé... *Historia del Nuevo Mundo*, en: *Obras del P. Bernabé Cobo de la Compañía de Jesús*, en: *Biblioteca de Autores Españoles desde la formación del lenguaje hasta nuestros días*.— Madrid, Real Academia Española, 1956, tomos XLI y XLII.
- COLECCION DE DOCUMENTOS Y DE SUCEOS NOTABLES EN LAS CAMPAÑAS DE LA PACIFICACION DEL PERU.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1837.
- COMUNICACIONES ENTRE EL GOBIERNO DEL PUERTO DE LA MAR Y LOS COMANDANTES DE LA FRAGATA DE GUERRA DE S.M.B. SERINGAPATAM, BERGANTIN PERUANO CONGRESO Y GOLETA PERUANA GALGO.— Valparaíso, Imprenta del Mercurio s/a
- CONFERENCIAS Y COMUNICACIONES TENIDAS EN QUITO ENTRE LOS MINISTROS PLENIPOTENCIARIOS DEL PERU Y DEL ECUADOR NOMBRADOS PARA TRANSIJIR LAS DIFERENCIAS QUE EXISTEN ENTRE UNA Y OTRA REPUBLICA. SEGUIDAS DE IGUALES CONFERENCIAS Y CORRESPONDENCIAS QUE HAN TENIDO LUGAR EN LIMA ENTRE LOS MINISTROS NOMBRADOS CON EL MISMO OBJETO.— Lima, Imprenta del Estado, 1842.
- COPELLO, Juan y PETRICONI, Luis... *Estudio sobre la Independencia Económica del Perú*.— Lima, Imprenta de El Nacional, 1876.
- COPIADOR DE LAS COMUNICACIONES DE LA COMANDANCIA GENERAL DE LOS DEPARTAMENTOS DEL SUR, 1841.
- CORDOVA, José María... *Correspondencia y Documentos del General José María Córdova*.— Compilación de Pilar Moreno de Angel.— Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, Academia Colombiana de Historia, 1974, 4 tomos.
- CORTES, José Domingo... *Diccionario Biografico Americano*.— París, Tipografía Lahure, 1875.
- COSTA Y LAURENT, Federico... *Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú*.— Lima, Ministerio de Fomento, 1908.
- CRESCO, Alfonso... *Santa Cruz. El Cóndor Indio*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1944.

FUENTES

- CUERVO, Luis Augusto (editor)... *Epistolario del Dr. Rufino Cuervo (1826-1853)*.— Bogotá, Imprenta Nacional, 1918-1922, 3 tomos.
- CUERVO, José Rufino... *Obras*.— Bogotá, Instituto Caro y Cuervo, 1954, 2 tomos.
- CUERVO, Rufino... Ver CUERVO, Luis Augusto (editor).
- CHAPELLE, Howard I. ... *The History of The American Sailing Navy. The ships and their development*.— New York, Bonanza Books, 1949.
- *"The Pionner Steamship Savannah: A Study for a Scale Model" en: *United States National Museum. Bulletin 228*.— Washington, D.C., Smithsonian Institute, 1961.
- CHAUNU, Pierre... *L'Amérique et les Amériques*.— Paris, Librairie Armand Colin, 1964.
- CHIRIBOGA G., Héctor A. ... *Las Ballenas en el Pacífico Sur Oriental*.— Salinas, Armada del Ecuador-Instituto Oceanográfico, 1972.
- CHIRIBOGA N., Angel Isaac... *Tarqui Documentado. Guerra de 1828-1829*.— Quito, Talleres Tipográficos Nacionales, sin año de edición, 3 tomos. El primer tomo contiene la exposición del General Chiriboga y los otros dos tomos documentación.
- **Tarqui Documentado. Exposición General* (segunda edición).— Quito, Talleres Gráficos Estado Mayor General, 1948. Esta segunda edición no comprende los dos tomos de documentos publicados en la primera.
- DALENCE, José María... *Bosquejo Estadístico de Bolivia por...*—Chuquisaca, Ymprenta de Sucre, 1851.
- DANCUART, P. Emilio y RODRIGUEZ, J.M. ... *Anales de la Hacienda Pública del Perú. Historia y Legislación Fiscal de la República*.— Lima, distintas imprentas, 1905-1926, 24 tomos más 1 tomo de índice.
- DANCUART, P. Emilio y otros... *Crónica Parlamentaria del Perú*.— Lima, Imprenta de la Revista, 1906, 13 tomos.
- DARONDEAU, M.B. y CHEVALIER, M.E. ... *Voyage autour du Monde exécuté pendant les années 1836 et 1837 sur la Corvette La Bonite commandée par M. Vaillant/Capitaine de Vaisseau. Publié par ordre du Roi sous les auspices du Departament de la Marine. Physique par... Observations Météorologiques*. Paris, Arthur Bertrand, Editeur, 1840-1841, 2 tomos.
- DARWIN, Charles... *Viaje de un naturalista alrededor del Mundo*.— Buenos Aires, Librería El Ateneo, 1945.
- DAVILA, Tomás... *Medios que se propone al actual Congreso Constitucional del Perú y al Gobierno Supremo, para salvar de su total destrucción la casi arruinada*

- Agricultura de la importante provincia de Moquegua, precediendo una sucinta descripción de ella y la mas vezaz historia de sus padecimientos en la guerra de la Independencia y en las civiles como sus mejores títulos para ser atendida y recompensada.*— Arequipa, Imprenta de Francisco Ibáñez y Hermanos, 1853.
- D'AVIS S., Julio Alberto. . . *El Estado Boliviano y la Unidad Peruana.*— Cochabamba, Imprenta Universitaria, 1944.
- DAWSON, L.S. . . . *Memoirs of Hidrography.*— Eastbourne: Henry W. Keay.— The Imperial Library, 1885. Edición fac-símile, Londres, Cornmarket Press, 1969, 2 tomos.
- DELLEPIANE, Carlos. . . *Historia Militar del Perú.*— Lima, Imprenta del Ministerio de Guerra, 1943, 2 tomos.
- DENEGRI LUNA, Félix (editor). . . *Dos diarios de la primera Expedición Restauradora (1837)*, en: Boletín del Instituto Riva-Agüero.— Lima, 1956.
- **En torno a Ramón Castilla.*— Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva S.A., 1969.
- *"Las Memorias del General José Ribadeneira", en: *Historia y Cultura.*— Lima, 1965, N° 1.
- **Los protocolos de las conferencias de Vilque y Puno (1842).*— Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva S.A., 1953.
- **Manuel de Mendiburu, Prefecto en Tacna (1839-1842).*— Tacna, Ediciones de la Casa de la Cultura de Tacna, 1965.
- DESTEFANI, Laurio Hedelvio. . . *Famosos Veleros Argentinos.*— Buenos Aires, Centro Naval-Instituto de Publicaciones Navales, 1967.
- DESTRUGE, Camilo. . . *Guayaquil en la Campaña Libertadora del Perú. Relación Histórica por. . .* — Guayaquil, Librería e Imprenta La Reforma. 1924.
- DÍAZ A., Julio. . . *El Gran Mariscal de Montenegro. Otto Felipe Braun, ilustre extranjero al servicio de Bolivia. 1798-1869.*— La Paz, 1945.
- DÍAZ ARGUEDAS, Julio. . . *Historia del Ejército de Bolivia. 1825-1932.*— La Paz, 1940.
- **El Mariscal Santa Cruz y sus Generales (Síntesis biográficas).*— La Paz. Auspiciado por el Comité Pro Centenario del Mariscal Santa Cruz, 1965.
- DIEZ CANSECO, Ernesto. . . *Perú y Bolivia. Pueblos Gemelos.*— Lima, Imprenta Torres Aguirre S.A., 1952.
- DOCUMENTOS DE LA CAMPAÑA DE TREINTA DIAS SOBRE LAS FRONTERAS DEL SUR DE COLOMBIA CONTRA EL EJERCITO PERUANO INVASOR: TERMINADA POR LA BATALLA DE TARQUI, BAJO LA DIRECCION

FUENTES

- DEL GRAN MARISCAL DE AYACUCHO.— Cuenca, Imprenta de Cuenca, 1829.
- DOCUMENTOS RELATIVOS A LA PROYECTADA COMPANIA DE NAVEGACION POR EL VAPOR EN EL PACIFICO.— Lima, Imprenta de José Masías, 1836.
- DONOSO, Ricardo. . . *Alessandri, agitador y demoleador. Cincuenta años de historia política de Chile.*— México, Fondo de Cultura Económica, 1952, 2 tomos.
*Antonio José de Irisarri, escritor y diplomático.— Santiago de Chile, Prensas de la Universidad de Chile, 1934.
- DULLES, Foster Rhea. . . *America in the Pacific. A Century of Expansion.*— New York, Da Capo Press, 1969.
- ECHENIQUE, José Rufino. . . *Memorias para la Historia del Perú. (1808-1878).*— Lima, Editorial Huascarán, 1952. 2 tomos.
*Memoria que dirige al Congreso del Perú en 1847 el Ministro de Guerra y Marina. General. . . — Lima, Imprenta de José Masías, 1847.
- EDWARDS, Clinton R. . . . *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America.*— Berkeley, Los Angeles, University of California Press, 1965.
- EDWARDS, William B. . . . *The Story of the Colt's revolvers. The biography of Col. Samuel Colt.*— Harrisburg, Pennsylvania, 1957.
- EGUIGUREN, Luis Antonio. . . *El Mártir Pescador José Silverio Olaya y los Pupilos del Real Felipe.*— Lima, Imprenta Torres Aguirre S.A., 1945.
- ELIAS MURGUIA, Julio J. . . . *Fuentes para el estudio de la Historia Naval del Perú.*— La Punta, Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú, 1958-1960, 2 tomos.
*Historia de la Marina de Guerra del Perú por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas. Notas por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elias, en: *Revista de Marina*, vols. 277 a 302, donde está como un apéndice de los números correspondientes y con paginación independiente, que va de la página 1 a la página 360, que desprendiéndose tales apéndices, se juntan y forman un volumen independiente.
*La Marina 1780-1822, en la *Colección Documental de la Independencia del Perú.*— Lima, Comisión Nacional del Sesquicentenario de la Independencia del Perú, 1974.
- ENCYCLOPAEDIA BRITANICA. . . Chicago, William Burton publisher, 1963, 23 tomos.
- ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA EUROPEO-AMERICANA.— Barcelona, Hijos de J. Espasa, s/a.
- ENCINA, Francisco Antonio. . . *Historia de Chile.*— Santiago, Editorial Nascimento, 1940-1952, 20 tomos.

- **Portales. Introducción a la historia de la época de Diego Portales 1830-1891.*— Santiago de Chile, Editorial Nascimento, 1934, 2 tomos.
- ESCOBARI CUSICANQUI, Jorge. . . *El Derecho al Mar.*— La Paz, Librería "Juventud", 1964.
- ESTEVEZ, Luis. . . *Apuntes para la Historia Económica del Perú.*— Lima, Centro de Estudios de Población y Desarrollo, 1971.
- EYZAGUIRRE, Jaime. . . *O'Higgins.*— Santiago de Chile, Empresa Editora Zig-Zag S.A., 1968, 7ª ed.
- FAIVRE, Jean-Paul. . . *L'Expansion Francaise dans le Pacifique de 1800 a 1840.*— París, Nouvelles Editions Latines, 1953.
- FELIU CRUZ, Guillermo (editor). . . *Epistolario de Don Diego Portales, 1821-1837.*— Santiago de Chile, Ministerio de Justicia, 1936-1937, 3 tomos.
- FERNS, H. S. . . . *Gran Bretaña y Argentina en el siglo XIX.*— Buenos Aires, Solar Hachette, 1974.
- FERRARI, Gio. Bono. . . *Capitani di Mare e bastimenti di Liguria del secolo XIX.*— Genova e la Riviera del Levante.— Rapallo, Arti Grafiche Tigullio, 1939.
- **L'Epoca Eroica della vela. Capitani e bastimenti di Genova e della Riviera di Ponente nel secolo XIX.*— Rapallo, Arti Grafiche Tigullio, 1941.
- FIGUEROA, Pedro Pablo. . . *Diccionario Biográfico General de Chile (1550-1887).*— Santiago, Imprenta Victoria, 1888.
- FIGUEROA, Virgilio. . . *Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile.*— Santiago de Chile, diversas imprentas, 1925-1931, 5 tomos.
- FITZ ROY, Robert. . . *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S. M. "Adventure" y "Beagle" en los años de 1826 a 1836.*— Buenos Aires, 1932-1933, 4 tomos.
- **Voyage of the 'Adventure' and 'Beagle' in 1826-1836, to the Southern Shores of South America.*— Londres, 1839, 4 tomos.
- FLETCHER, R. A. . . . *Warships and their History.* Londres, Casell and Company Ltd., 1911.
- FRONTAURA ARGANDOÑA, Manuel. . . *El Litoral de Bolivia. Historia. Geografía. Cartografía. Derecho Internacional.*— La Paz, H. Municipalidad de La Paz, 1968.
- FUENTES, Hildebrando. . . *El Cusco y sus ruinas.*— Lima, 1905.
- IFUENTES, Manuel Atanasiol. . . *Biografía del Excmo. e Ilustrísimo Señor Don Ramón Castilla. Libertador del Perú,*

- escrita por el más fiel de sus admiradores.*— Valparaíso, Imprenta y Librería del Mercurio, 1856.
- * (Editor)... *Memorias de los Virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español.*— Lima, 1859, 6 tomos.
- GALLACH, José María (director)... *Albatros, enciclopedia del mar.*— Bilbao, Compañía Internacional Editora S.A., 1974, 4 tomos.
- GAMARRA, Agustín... *El Jeneral Gamarra a sus compatriotas.*— San José de Costa Rica (?), Imprenta de la Merced, 1835 (?).
- * *Epistolario.*— Alberto TAURO, editor.— Lima, Publicaciones del Instituto de Historia, 1952.
- * *Manifestación que hace el Jral. Gamarra al Congreso y a toda la Nación Peruana, sobre los acontecimientos que lo obligaron a defenderse y a defender la tranquilidad pública bajo las órdenes del Jeneral de Brigada D. Pedro Bermúdez.*— Cuzco, Imprenta Libre, 1835.
- * *Mensaje del Presidente Provisorio de la República Peruana al Congreso.*— Lima, Imprenta del Estado, 1839.
- * *El Presidente Provisorio de la República al Congreso Jeneral.*— Lima, sin pie de imprenta, 1840.
- GARCIA CASTELBLANCO, Alejandro... *Estudio Crítico de las Operaciones Navales de Chile.*— Santiago de Chile, Imprenta de la Armada, 1929.
- GARCIA ORTIZ, Laureano... *Algunos Estudios sobre el General Santander.*— Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1946.
- GARCIA SALAZAR, Arturo... *Resumen de Historia Diplomática del Perú. 1820-1884.*— Lima, Talleres Gráficos Sanmarti y Cía., 1928.
- GARCIA Y GARCIA, Aurelio... *Derrotero de la costa del Perú* por... Teniente 1° de la Armada Nacional y comandante del vapor de guerra "General Lertzundi".— Lima, Establecimiento de Aurelio Alfaro, 1863.
- * *Derrotero de la costa del Perú.*— Lima, Imprenta del Estado, 1870.
- GARCIA Y GARCIA, José Antonio (editor)... *Relaciones de los Virreyes del Nuevo Reino de Granada, ahora Estados Unidos de Venezuela, Estados Unidos de Colombia y Ecuador.*— Nueva York, 1869.
- GARCILASO DE LA VEGA, Inca... *Comentarios Reales de los Incas.*— Buenos Aires, Emecé Editores, 1943, 2 tomos.
- GARIBALDI, Giuseppe... *Memoria. Autobiografiche.*— Florencia, G. Barbera, Editores, 1888.

- GIESECKE, Alberto. . . *Informe sobre el censo levantado en la provincia del Cuzco el 10 de setiembre de 1912*, en: *Revista Universitaria*.— Cuzco, marzo 1913, N° 4.
- GOMEZ HOYOS, Rafael. . . *La vida del general José Maria Córdoba*.— Bogotá, Canal Ramirez-Imprenta, Rotograbado, 1969.
- GONZALEZ, Florentino. . . *Memorias*.— Medellín, Editorial Bedout, 1971.
- GONZALEZ CLIMENT, Aurelio y Anselmo. . . *Historia de la Marina Mercante Argentina*.— Buenos Aires, Artes Gráficas Negri, S.R.L., 1972, 3 tomos.
- GONZALES PRADA, Alfredo. . . *Un crimen perfecto. El asesinato del Gran Mariscal don Agustín Gamarra, Presidente del Perú*.— New York, H. Wolff Book Manufacturing Company Inc., 1941.
- GOSELMAN, Carl August. . . *Informe sobre los Estados Sudamericanos en los años de 1837 y 1838*.— Estocolmo, Biblioteca del Instituto de Estudios Ibero-Americanos de la Escuela de Ciencias Económicas. Estocolmo, Suecia, 1962.
- GRAHAM, Gerald S. y HUMPHREYS, R. A. . . . *The Navy and South America*.— Londres, Navy Records Society, 1962.
- GRAN MARISCAL DE MONTENEGRO OTON FELIPE BRAUN Y LA CASA DE H.C. BOCK DE HAMBURGO (EL).— Interesante folleto de 50 páginas, de gran formato, sin lugar ni año de impresión, aparentemente impreso en Alemania.
- GRATIS. REFLEXIONES MILITARES SOBRE LA CAMPAÑA DE COLOMBIA.— Lima, Imprenta de J. Masías, 1829.
- GROOT, José Manuel. . . *Historia Eclesiástica y Civil de Nueva Granada*.— Bogotá, Casa Editorial de M. Rivas y Co., 1889-1893, 5 tomos.
- GUIA DEL CEMENTERIO GENERAL CAMPOSANTO.— Lima, Editor Benito Gil, Librería Universal, 1877.
- GUINASSI MORAN, Alfredo. . . *El General Trinidad Morán (1796-1854). Estudios históricos y biográficos*.— 2 tomos.— Ambos fueron publicados en Arequipa, el primero en la Tip. Cáceres, 1918; para el segundo tomo no se indica ni imprenta ni año de impresión.
- GUISE, Martín Jorge. . . *Defensa del señor Vice-Almirante don. . . en la causa que se le siguió por atribuírsele haber insultado al Intendente de Guayaquil: la da a luz con los documentos en que está fundada, y notas de un amigo, que le es reconocido por los servicios que al Perú le ha prestado*.— Lima, Imprenta Republicana, 1827.

FUENTES

- GUTIERREZ, José Rosendo... *Rasgos Biográficos del General don José Ballivián*.— La Paz, Editorial "Artística", 1948.
- GUTIERREZ DE LA FUENTE, Antonio... *El General La Fuente a la Nación. Manifiesto de su conducta como general en jefe del Ejército Nacional, y la del Gobierno del Sr. Menéndez con respecto a la Nación y al Ejército del Sur*.—Lima, Imprenta de José Masías, 1843.
- GUZMAN, Luis M. ... *Historia de Bolivia*.— Cochabamba, Imprenta del Siglo, 1883.
- HAGEN, Victor W. von... *The Four Seasons of Manuela. A biography. The love Story of Manuela Sáenz and Simón Bolívar*.— New York. Duell, Sloan and Peace, 1952.
- HALPERIN DONGHI, Tulio... *Historia Contemporánea de América Latina*.— Madrid, Alianza Editorial, 1970.
- HALL, Basil... *Extracts from a Journal, written on the Coasts of Chili, Peru and Mexico in the years of 1820, 1821, 1822*.— Edinburgh, Archibald Constable and Co., 1824, 2 tomos.
- HENAO, Jesús María y ARRUBLA, Gerardo... *Historia de Colombia para la Enseñanza Secundaria*.— Bogotá, Escuela Tipográfica Salesiana, 1912, 2 tomos.
- HERRERA, Bartolomé... *Oración que en las Exequias celebradas el día 4 de enero de 1842 en la Iglesia Catedral de Lima por el alma de S.E. el Jeneralísimo Presidente de la República D. Agustín Gamarra. Muerto gloriosamente en el Campo de Incahue, pronunció el Sr. Dr. D. Bartolomé Herrera, Cura y Vicario de Lurin*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1842.
- HERRERA ALARCON, Dante F. ... *Rebeliones que intentaron desmembrar el Sur del Perú*.— Lima, Imprenta del Colegio Militar Leoncio Prado, 1961.
- HERRING, Hubert... *A History of Latin American from the Beginnings to the Present*.— New York, Alfred A. Knopf, 1961.
- HILL, David O. ... "The vanishing giants", en *Audubon*, New York, National Audubon Society, Enero de 1975, Vol. 77, N° 1.
- *The vanishing giants: a biography. A survey of known facts about the life and habits of Earth's great whales", en: *Audubon*.— New York, National Audubon Society, Enero de 1975, Vol. 77, N° 1.
- HISTORIA DE LA ESCUELA MILITAR DEL PERU... — Lima, Talleres Offset "Reprográfica" S.A., 1962.
- HOBSBAWN, E.J. ... *The Age of Revolution. Europe 1789-1848*.— Londres, Sphere Books Ltd., 1973.

- HOENIGSBERG, Julio. . . *Santander ante la Historia*.— Barranquilla, Imprenta Departamental, 1969, 3 tomos.
- HOGG, Ivan V. . . . *A History of Artillery*.— England, The Hamlyn Publishing Group Limited, 1974.
- HOWARTH, David. . . *Sovereign of the Seas. The Story of the British Sea Power*.— Londres, Collins, 1974.
 **Trafalgar. The Nelson Touch*.— Glasgow, Fontana Books, 1972.
- HUMBOLDT, Alejandro von. . . *Ensayo político sobre el Reino de Nueva España*.— México, Editorial Pedro Robredo, 1941, 5 tomos.
- HUMPHREYS, R.A. . . . *British Consular reports on the Trade and Politics of Latin America 1824-1826*.— London, Royal Historical Society, 1940.
 **Latin American History. A guide to the literature in English*.— Londres, Oxford University, 1958.
 **Liberation in South America. 1806- 1827. The Career of James Paroissien*.— London, University of London, The Athlone Press, 1952.
- HUNT, Shane. . . *Growth and Guano in Nineteenth Century Peru*.— Princeton, Woodrow Wilson School. (Discussion Paper N° 34), 1973.
- IGUAIN, José Félix. . . *Refutación de los cargos que hace al General Iguain el señor Encargado de Negocios de S. M.B. en las notas del 23 y 25 de Mayo publicadas en el Periódico Oficial*.— Lima, Imprenta de Masías, 1845.
- INFORME QUE EXPIDE ACERCA DE LA LEY DE PRESUPUESTO PARA EL PROXIMO BIENIO LA COMISION DEL CONSEJO DE ESTADO NOMBRADA PARA SU EXAMEN.— Lima, Imprenta del "Comercio", 1847.
- INMIGRACION ASIATICA.— Folleto sin lugar ni año de edición.
- INSTRUMENTOS NACIONALES E INTERNACIONALES SOBRE DERECHO DEL MAR.— Lima, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1971.
- IRISARRI, Antonio José de. . . *Defensa de los Tratados de Paz de Paucarpata, por. . . Hecha en Arequipa el 20 de Enero de 1838*.— Arequipa, Imprenta de Braulio Cárdenas, 1838.
 **Defensa de los Tratados de Paz de Paucarpata por. . . Publicada en Arequipa el 20 de Enero de 1838. Y reimpressa en la Paz de Ayacucho, con notas del Editor marcadas con letras y que se hallarán al fin del Apéndice del Autor*.— La Paz, Imprenta del Colejio de Artes, 1838.
 **Diálogos políticos sobre la defensa del Tratado de Pau-*

- carpata. Por...* — Arequipa, Imprenta Pública de Francisco Valdés, 1838.
- Este folleto fue el primero de una serie de seis, que fueron titulándose *Diálogo Segundo sobre la defensa del Tratado de Paz de Paucarpata contestando al Araucano 401 por...* Los seis se publicaron en Arequipa en 1838 y contestaban los artículos de Felipe PARDO Y ALIAGA publicados en *El Araucano*, periódico oficial chileno, los que fueron reunidos en un folleto; véase IPARDO Y ALIAGA, Felipe... *Refutación...*
- **Impugnación a los Artículos publicados en El Mercurio de Valparaíso sobre la campaña del Ejército Restaurador por...* — Arequipa, Imprenta Pública de Francisco Valdés, 1838.
- **Revista de los Escritos publicados en Chile contra los Tratados de Paz de Paucarpata por... Impresa en Arequipa y reimpresa en Chuquisaca.* — Chuquisaca, Imprenta Chuquisaqueña, 1838.
- **Defensa de los Tratados de Paz de Paucarpata, por Antonio José de Irisarri, hecha en Arequipa el 20 de enero de 1838.* — Arequipa, Imprenta de Braulio Cárdenas, 1838. Hay reedición de La Paz del mismo año.
- ITURRICHIA, Agustín... *Historia de Bolivia bajo la administración del Mariscal Andrés Santa Cruz.* — Sucre T. I. 1920. Hemos visto en alguna bibliografía que son 2 tomos, pero sólo hemos trabajado con el que indicamos.
- JARAMILLO ALVARADO, Pío... *El Gran Mariscal José La Mar. Su posición histórica.* — Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1950.
- JOBE, Joseph (editor)... *The Great Age of Sail.* — New York, The Viking Press, 1971.
- JOUANNY, L. A., *Atlas del Perú.* — Lima, Editor P. V. Jouanny, 1867
- KELLER, R. Carlos... *El Departamento de Arica con 174 cuadros estadísticos, 3 planos, 30 figuras gráficas y 100 fotografías.* — Santiago de Chile, Zig-Zag, 1946.
- KOHN, Hans... *Historia del Nacionalismo.* — México, Fondo de Cultura Económica, 1949.
- LA RECONQUISTA Y DEFENSA DE BUENOS AIRES... Buenos Aires, Editores Peuser, 1947. Editado por el Instituto de Estudios Históricos sobre la Reconquista y Defensa de Buenos Aires.
- LA SALLE, A. de... *Voyage autour du Monde exécuté pendant les années 1836 et 1837 sur la Corvette La Bonite commandée par M. Vaillant/Capitaine de Vaisseau. Publié par ordre du Roi sous les auspices du Département*

- de la Marine. Relation du Voyage par...* — Paris, Arthus Bertrand, Editeur, 1845-1852, 3 tomos.
- LACOUR-GAYET, Jacques... *Historia del Comercio*.— Barcelona, Vergara Editorial, 1958, 3 tomos.
- LACROIX, L. Peru de... *Diario de Bucaramanga*.— Caracas, Tipografía Americana, 1935.
- LAMA, Benjamín... *Reminiscencias Históricas del Ecuador por...* Colección de ocho artículos de periódico en los que se resume completa la historia de la emancipación del Ecuador y en la que se contiene algunos documentos poco conocidos que con la historia del Perú se relacionan.— Lima, Imprenta del Estado, 1894.
- LANGLOIS, Luis... *Influencia del Poder Naval en la Historia de Chile, desde 1810 a 1910*.— Valparaíso, Imprenta de la Armada, 1911.
- LARRAZABAL, Felipe... *Vida de Bolívar, Libertador de Colombia y del Perú, Padre y Fundador de Bolivia*.— New York, Imprenta de Eduardo O. Jenkins, 1871, 2 tomos.
- LARREA, Carlos Manuel... *Bibliografía Científica del Ecuador*.— Madrid, Ediciones Culturales Hispánicas, 1952.
- LASTARRIA, José Victorino... *Don Diego Portales. Juicio Histórico. 1861*.— Valparaíso, Imprenta Aurora de Chile, 1933.
- *Recuerdos Literarios. Datos para Historia Literaria de la América Española y del Progreso Intelectual en Chile*.— Santiago de Chile, Librería de M. Servat, 1885.
- LECUNA, Vicente... *Catálogo de errores y calumnias en la historia de Bolívar*.— New York, The Colonial Press Inc, 1958, 3 tomos.
- LEGUIA, Jorge Guillermo... *Hombres e ideas en el Perú*.— Santiago de Chile, Ediciones Ercilla, 1941.
- LEMOS GUZMAN, A. J. ... *Obando. 1795-1861*.— Cali, Editorial de la Universidad del Cauca, 1958.
- LEON, Vicente... *Mensaje del Prefecto del Cuzco... a la muy Honorable Junta Departamental instalada el 1º de junio de 1829*.— Cuzco, Imprenta del Gobierno, 1829.
- LETELIER, Valentín (editor)... *Sesiones de los cuerpos legislativos de la República de Chile, 1811 a 1845*.— Santiago de Chile, 1887-1908, 37 tomos.
- LEVIN, Jonathan V. ... *Las Economías de Exportación. Esquema de su desarrollo en la perspectiva histórica*.— México, Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana, 1964.
- LEWIS Michael... *The History of the British Navy*.— Great Britain, Penguin Book, 1962.

- **The Ships and Seamen of Britain*.— Londres, The British Council, 1948.
- LIEVANO, Roberto... *La Conjuración Septembrina y otros ensayos*.— Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1971.
- LIRA, Juan Agustín... *Exposición que hace el ciudadano... de su conducta pública desde el año de 1815 hasta fin de setiembre de 1834*.— Lima, Imprenta y Litografía por Correa, 1834.
- LISSON, Carlos... *La República en el Perú y la cuestión Peruano-Española*.— Imp. y Lit. de E. Prugue y C. Girardot, 1865.
- LOCKHART, James... *Spanish Peru 1532-1560. A Colonial Society*.— Madison, Milwaukee, The University of Wisconsin Press, 1968.
- LOFSTROM, William Lee... *The promise and problem of reform: attempted social and economic change in the first years of Bolivian Independence*.— Cornell University, Latin American Studies Program, 1972.
- LOHMANN VILLENA, Guillermo... *Historia Marítima del Perú*.— Lima, Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, 1973, t. IV.
- LOPEZ, José Hilario... *Memorias*.— Bogotá, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 1942, 2 tomos.
- LOPEZ URRUTIA, Carlos... *Historia de la Marina de Chile*.— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1969.
- LORENTE, Sebastián... *Historia del Perú desde la Proclamación de la Independencia por... 1821-1827*.— Lima, Imprenta, Calle Camaná N° 130, 1878. Sólo se publicó un tomo, pues aparentemente el autor pensó llevar su historia más adelante.
- LOYOLA, Juan José... *Exposición que el general de Brigada... hace de su conducta en la sublevación que estalló el 1° de enero del presente año en las Fortalezas del Callao, siendo él su Gobernador*.— Lima, Imprenta de E. Aranda, 1835.
- LUBBOCK, Basil... *The Down Easters. American Deep-Water Sailing Ships. 1869-1929*.— Glasgow, Brown, Son and Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1971.
- **The Nitrate Clippers*.— Glasgow.— Brown, Son and Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1973.
- **The last of the Windjammers*.— Glasgow. Brown, Son and Ferguson, Ltd., Nautical Publishers. 1970.
- **The Nitrate Clippers*.— Glasgow. Brown, Son and Ferguson, Ltd., Nautical Publishers, 1966.
- MANIFIESTO QUE DAN AL PUBLICO LOS JEFES QUE APRESARON EN AREQUIPA EL 9 DE AGOSTO DE 1829

- AL JENERAL DE BRIGADA MANUEL MARTINEZ DE APARICIO, AL CORONEL PREFECTO JUAN FRANCISCO REYES Y A OTROS INDIVIDUOS QUE ATENTABAN CONTRA LA INTEGRIDAD DE LA REPUBLICA PERUANA.— Arequipa, Imprenta Libre, 1829.
- MANNING, William R. . . . *Diplomatic Correspondence of the United States. Inter-American Affairs. 1831-1860.*— Washington, Carnegie Endowment for International Peace, 1938, 12 tomos.
- MAR, Juan Manuel del. . . *Memoria del Ministro de Gobierno del Perú a la Lejislatura Ordinaria de 1849.*— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1849.
- MARIATEGUI Y CISNEROS, Salvador. . . *Biografía del Almirante Ignacio Mariátegui, Prócer Marino del Perú.*— (Sin lugar, ni año de edición).
- MARTINEZ, Santiago. . . *Prefectos de Arequipa. 1825-1943.*— Arequipa, Tipografía Valverde, 1943.
- MARTINEZ DELGADO, Luis. . . *Traiciones a la Independencia Hispanoamericana.*— Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, Academia Colombiana de Historia, 1974-1975, 2 tomos.
- MARTINEZ DELGADO, Luis y ELIAS ORTIZ, Sergio (editores). . . Véase OBANDO, José María.
- MARTINEZ-HIDALGO Y TERAN, José María (director). . . *Enciclopedia General del Mar.*— Barcelona, Edición Garriga, S.A., 1957, 6 tomos.
- MARTINEZ ZUVIRIA, Gustavo. . . *Los Tiempos de Mariano Necochea.*— Buenos Aires, Editorial Universitaria, 1969.
- MAYNE, R. C. . . . Ver AGUIRRE, Elías.
- MEDINA, José Toribio. . . *La expedición de corso del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico. Octubre de 1815. Junio de 1816.*— Buenos Aires, Talleres S.A. Casa Jacobo Peuser Ltda., 1928.
- MEJIA GALLEGOS, Jorge. . . *Faenas de la Caza Maritima en Aguas del Pacífico Sur en los Ultimos Quince Años-Informe de la Secretaria General para la X reunión ordinaria de la Comisión Permanente del Pacífico Sur.*— Lima, 1973.
- MELGAR, José Fabio. . . *Memoria que presenta a la Lejislatura Ordinaria del Perú del año de 1849 el Oficial Mayor del Ministerio de Hacienda encargado de su despacho.*— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1849.
- MELO, Rosendo. . . *Derrotero de la costa del Perú. Guía Marítima Comercial.*— Lima, C.F. Southwell, 1906.
- **El Callao. Monografía Histórico-Geográfica. Callao Mo-*

- derno.— Lima, Librería e Imprenta de Carlos Prince, 1900, 3 tomos.
- **Historia de la Marina del Perú*.— Lima, Imprenta de Carlos F. Southwell, 1907-1915, 3 tomos.
- MELVILLE, Hermann. . . *Benito Cereno. Billy Budd*.— Barcelona, Editorial Bruguera, 1971.
- **Moby Dick (La Ballena Blanca)*. Buenos Aires, Emecé Editores S.A., 1944.
- MEMORIA FUNEBRE Y DEPOSITO DE LOS RESTOS MORTALES DEL EXCMO. SR. DN. AGUSTIN GAMARRA JENERALISIMO DE LAS ARMAS DEL PERU; CELEBRADO EN LA IGLESIA CATEDRAL DE LA PAZ DE AYACUCHO.— La Paz, Imprenta Paceaña, 1848.
- MENDES, José Ignacio. . . *El ocaso de Bolívar*.— Bogotá, Editorial Minerva Ltda., 1951.
- MENDIBURU, Manuel de. . . *Biografías de generales republicanos*.— Lima, Talleres Tipográficos de la Editorial Lumen S.A., 1963.
- **Diccionario Histórico-Biográfico del Perú, formado y redactado por Manuel de Mendiburu, Parte Primera: que corresponde a la Epoca de la Dominación Española*.— Lima, Imprenta de J. Francisco Solís, 1874-1890, 8 tomos.
- **Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1845 el Ministro de Estado y del Despacho de Guerra y Marina, Coronel. . .*— Lima, Imprenta del Comercio, 1845.
- **Memorias*.— Inéditas.
- **Refutación a varias aseercciones que con respecto al General Mendiburu, aparecen en el cuaderno titulado 'Historia del General Salaverry'*.— Lima, Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro, 1860.
- MENDOZA, Jaime. . . *El Mar del Sur*. Sucre, Imprenta y Papelera Bolívar, 1926.
- MENENDEZ, Manuel. . . *Manifiesto. Refutación documentada de las calumnias publicadas por don Antonio Gutiérrez de la Fuente y otros enemigos del orden, contra la Administración del ciudadano Presidente del Consejo de Estado. . . Encargado del Supremo Poder Ejecutivo de la República Peruana*.— Lima, Imprenta de José Masias, 1845.
- **Mensaje que presenta el Presidente del Consejo de Estado, Encargado del Poder Ejecutivo de la República Peruana al Congreso Extraordinario en 1845*.— Lima, Imprenta del Estado, [1845].
- **Mensaje que presenta el Presidente del Consejo de Estado, Encargado del Poder Ejecutivo de la República, Don Manuel Menéndez, al Congreso Extraordinario, el 16 de*

- Abril de 1845*, en: Pedro UGARTECHE y Evaristo SAN CRISTOVAL (editores), *Mensajes de los Presidentes del Perú*.— Lima, Librería e Imprenta Gil, S.A., 1943, vol. I, pp. 119-140.
- MERCADO MOREIRA, Miguel... *Historia Internacional de Bolivia*.— La Paz, Imprenta "Atenea" de Crespi Hnos., 1930.
- MERINO SCHRODER, Miguel V. ... *El Portete de Tarqui Victoria Peruana. Nuestra lucha por la Independencia desde el asesinato de Atahualpa hasta la guerra de 1828*.— Callao, Imprenta Colegio Militar Leoncio Prado, 1950.
- MERY SQUELLA, Carlos... *Relaciones Diplomáticas entre Chile y los Estados Unidos de América 1829-1841*.— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1965.
- MERRIEN, Jean... *Historia de los buques*.— Barcelona, Aymá S.A., 1960.
- MEYER, William H. ... *Journal of a Three Years Cruise*.— Véase ANDERSON, Charles Roberts (editor).
- MIER, José de... *El Almirante Padilla. Acción granadina en la batalla de Maracaibo*.— Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.
- MINUTO, Atilio R. ... *El Gran Mariscal de los Ejércitos del Perú Domingo Nieto*.— Moquegua, Imprenta La Provincia, 1924.
- MONTANELLI, Indro y NOZZA, Marco... *Garibaldi*.— Barcelona, Plaza & Janes, 1967.
- MONTANER BELLO, Ricardo... *Negociaciones Diplomáticas entre Chile y el Perú. Primer Periodo (1839-1846)*.— Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1904.
- MOOREHEAD, Alan... *Darwin and the Beagle*.— Harmondsworth, Penguin Book Ltd., 1971.
- MORALES, José Agustín... *Los primeros cien años de la República de Bolivia*.— La Paz, Empresa Editora Veglia y Edelman, 1925, 2 tomos.
- MORAN, [José] Trinidad... *Contestación que da Trinidad Morán a los Manifiestos de los Jenerales Orbegoso y Nieto en la parte que se ocupan de él*.— Valparaiso, Imprenta del Mercurio, 1840.
- MOREYRA PAZ SOLDAN, Manuel... *El oro de California y Australia y el decreto de Castilla de 1855*.— Lima, Editorial Lumen S.A., 1962.
- MORISON, Samuel Eliot... *The European Discovery of America, The Southern Voyages. A.D. 1492-1616*.— New York, Oxford University Press, 1974.
- **The Maritime History of Massachusetts. 1783-1860*.— Boston, Houghton Mifflin Co., s/a.

- MORISON, Samuel Eliot y COMMAGER, H. Steele H. . . *Historia de los Estados Unidos de Norteamérica*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1951, 3 tomos.
- MOSQUERA, Tomás Cipriano de. . . *Memoria sobre la vida del general Simón Bolívar Libertador de Colombia, Perú y Bolivia, por. . .* — Bogotá, Imprenta Nacional, 1954.
- NIETO, Domingo. . . *El Jeneral. . . a la división del Norte*.— (Hoja suelta). Sin pie de imprenta.
**Memoria de los hechos que justifican la conducta política que como Jeneral del Ejército del Perú ha tenido Domingo Nieto, en la época que comprenden los años del 34 al 39, y muy particularmente los que tienen relación a la en que se proclamaran los pueblos contra la Confederación*.— Lima, Imprenta del Comercio, 1839.
- NIETO, Juan Crisóstomo. . . *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicadas en el Perú desde su Independencia*.— Huaraz, Imprenta de la Colección, 1852-1854. Tomos VIII-XIII, 6 tomos.
**Índice General de las Leyes, Decretos y Supremas Resoluciones expedidas en el Perú desde el principio de su Independencia, en orden alfabético y cronológico*.— Huaraz, Imprenta de la Colección, 1864.
- NOELLE, Wilfried. . . *La vida de Otto Felipe Braun, Gran Mariscal de Montenegro a través de cartas y documentos de la época, expuesta por. . .* — La Paz, Publicación del Centro Cultural Alemán de La Paz, 1969.
- OBANDO, José María. . . *Apuntes para la Historia o sea Manifestación que el General. . . hace a sus contemporáneos y a la posteridad, del origen, motivos, curso y progreso de la persecución que ha sufrido y de los consiguientes trastornos políticos de la Nueva Granada durante las administraciones intrusas principiadas en Marzo de 1837*.— Lima, Imprenta del Comercio, 1842.
**Epistolario y documentos oficiales del general. . .* — Bogotá, Biblioteca Nacional de Historia, Academia Colombiana de Historia, 1973, 3 tomos, Luis Martínez Delgado y Sergio Elías Ortiz, Editores.
- O'BYRNE, William R. . . *A Naval Biographical Dictionary: Comprising the Life and services of every living officer in Her Majesty's Navy from the rank of Admiral of the Fleet to that of Lieutenant, inclusive. Compiled from Authentic and Family Documents*.— Londres, John Murray, Albermale Street, Publisher to the Admiralty, 1849.
- ODRIOZOLA, Manuel de. . . *Documentos Históricos del Perú*.— Lima, diversas Imprentas, 1863-1877, 10 tomos.

- O'LEARY, Daniel F. ... *Memorias del General O'Leary*.— Caracas, Imprenta de "El Monitor", 1883, 3 tomos.— Estos tres volúmenes contienen: el I y II las *memorias* o *narración* propiamente dichas, escritas por el General Daniel F. O'Leary; y el tomo III, subtítulo "Apéndice" contiene la misma narración a medio elaborar por el prócer irlandés.
- O'LEARY, Simón B. (editor)... *Memorias del General O'Leary*.— Caracas, Imprenta de la "Gaceta Oficial" (17 tomos) e Imprenta de "El Monitor" (9 tomos), 1879-1884, 26 tomos.— Estos 26 tomos tienen numeración romana corrida. Los tomos I al XII, llevan como subtítulo "Correspondencia de hombres notables con el Libertador" que es lo que contienen. Los tomos XIII al XXVI, que tienen como subtítulo "Documentos", registran documentación referente al Libertador y a la Independencia de la América Española. Todos estos documentos fueron seleccionados por Simón B. O'Leary del riquísimo archivo del Libertador, preservados por la devoción de su padre Daniel Florencio hacia el gran caraqueño.
- * (editor)... *Cartas del Libertador. Memorias del General O'Leary*.— Caracas, Imprenta y Litografía del Gobierno Nacional, 1887-1888, 3 tomos. Como su título lo indica, Simón B. O'Leary publicó todas las cartas del Libertador que existían en el archivo de Bolívar, conservadas por el admirable amor del General Daniel F. O'Leary al Libertador.
- ORBEGOSO, Luis José de... *Breve Exposición que el Gran Mariscal de los Ejércitos del Perú, Luis José Orbegoso, dirige a sus compatriotas desde Guayaquil: Sobre los últimos sucesos de su Patria, y las razones que le obligaron a ausentarse de ella, desde noviembre del año pasado*.— Guayaquil, Imprenta de M.I. Murillo, Julio 6 de 1839.
- * *Exposición que hace el Presidente Provisional de la República Peruana Luis José Orbegoso de las razones que le obligaron a solicitar de la República Boliviana auxilios para pacificar el Perú*.— Arequipa, Imprenta Pública de Francisco Valdez, 1835.
- * *Memorias inéditas del General Don Luis José de Orbegoso*.— Lima, Imprenta de "El Comercio", 1893.
- ORO, Domingo de ... *Papeles de D. ...* .— Buenos Aires, Imprenta de Coni Hermanos, 1911, 2 tomos.
- ORTIZ DE ZEVALLOS PAZ SOLDAN, Carlos (editor)... *La Misión La Torre en Bolivia, 1831-1835*.— Lima, Archivo Diplomático Peruano, 1971.

FUENTES

- OTERO D'ACOSTA, Enrique. . . *Vida del Almirante José Padilla (1778-1828)*.— Bogotá, Imprenta de las Fuerzas Militares, 1973.
- OVALLE CASTILLO, Darío. . . *El Almirante Don Manuel Blanco Encalada. Su correspondencia y datos históricos, biográficos y genealógicos de sus contemporáneos, importantes personajes de Europa y América por. . .*— Santiago de Chile, Publicaciones de la Academia Chilena de Historia, 1934.
- PACCIARDI, Lelio. . . *Impronte Italiche nel Peru*. (quattro secoli e mezzo di vita) — Lima, Editrice "Eco del Mundo", 1960.
- PAEZ, José Antonio. . . *Autobiografía*.— New York, Imprenta de Heller and Breen, 1869, 2 tomos.
- PALMA, Ricardo. . . *Tradiciones Peruanas Completas*.— Madrid, Aguilar, 1964.
- PARDO Y ALIAGA, Felipe. . . *Memoria presentada a la Legislatura Ordinaria de 1849 por el Ministro de Relaciones Exteriores, Justicia y Negocios Eclesiásticos*.— Lima, Imprenta de J. M. Masías, 1849.
 **Refutación del Folleto escrito en Arequipa por D. Antonio José de Irisarri en defensa del Tratado de Paz Paucarpata. Publicada en siete artículos del Araucano*.— Santiago de Chile, Imprenta y Litografía del Estado, 1838.
- PAREDES, M. Rigoberto. . . *El general don José Ballivián antes de Ingavi*.— Oruro, 1909.
- PAREJA PAZ SOLDAN, José. . . *Las Constituciones del Perú*.— Madrid, Ediciones Cultural Hispánica, 1954.
- PARRY, J. H. . . . *Europa y la expansión del mundo. 1415-1715*.— México, Fondo de Cultura Económica, 1968.
- PAZ SOLDAN, José Gregorio. . . *Memoria que el Ministro de Estado en el despacho de Relaciones Exteriores, Justicia y Negocios Eclesiásticos presenta a la Legislatura Ordinaria de 1847*.— Lima, Imprenta del "Comercio", 1847.
 *"Memoria sobre la Esclavatura en el Perú", en: *El Peruano*, T. XV, N° 9.— Lima, 31 de enero de 1846.
 **Memoria que el Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, Instrucción Pública y Beneficencia de la República Peruana presenta al Congreso Ordinario de 1847*.— Lima, Imprenta del "Comercio", 1847.
- PAZ SOLDAN, Mariano Felipe. . . *Biblioteca Peruana*.— Lima, Imprenta Liberal, 1879.
 **Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*.— Lima, Imprenta del Estado, 1877.

- **Historia del Perú Independiente. Segundo Periodo.*— Lima, Impresa en El Havre, en la imprenta de Alfonso Lemale, 1870-1874, 2 tomos.
- **Historia del Perú Independiente. Tercer Periodo. 1827-1833.*— Lima, Librería e Imprenta Gil, 1929.
- **Historia del Perú Independiente 1835-1839.*— Buenos Aires, Imprenta y Estereotipia del Courier de la Plata, 1888.
- **Atlas Geográfico del Perú.*— París, Librería de Fermín Didot, Hermanos, Hijos y Ca., 1865.
- **Diccionario Geográfico Estadístico del Perú.*... — Lima, Imprenta del Estado, 1877.
- PAZ SOLDAN, Mateo... *Compendio de Geografía. Obra póstuma del D.D. Mateo Paz Soldán, corregida y aumentada por su hermano Mariano Felipe Paz Soldán.*— París, Librería de Fermín Didot, Hermanos, Hijos y Cía., 1863, 2 tomos.
- PAZ SOLDAN Y UNANUE, Pedro... Véase Juan de Arona.
- PEÑALOZA, Luis... *Historia Económica de Bolivia.*— La Paz, Talleres Gráficos Bolivianos, 1953-1954, 2 tomos.
- PEREIRA SALAS, Eugenio... *Los primeros contactos entre Chile y los Estados Unidos. 1778-1809.*— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1971.
- PEREZ ROSALES, Vicente... *Diario de un viaje a California. 1848-1849.*— Santiago de Chile, Sociedad de Bibliófilos Chilenos, 1949.
- **Recuerdos del Pasado.*— 3a. Edición. [Santiago, 1886].
- PEREZ VILA, Manuel... *Vida de Daniel Florencio O'Leary Primer Edecán del Libertador.*— Caracas, Ediciones de la Sociedad Bolivariana de Venezuela, 1957.
- **Índice de los Documentos contenidos en las Memorias del General Daniel Florencio O'Leary. Elaborado por Manuel Pérez Vila.*— Caracas, Publicaciones de la Sociedad Bolivariana de Venezuela, 1957, 2 tomos.
- PINILLA, Sabino... *Historia de Bolivia. Crónica del año 1828.*— Cochabamba, Editorial López S.A.
- PLACENCIA, Antonio... *Diario Militar de la campaña que el Ejército Unido Restaurador abrió en el territorio peruano el año 1838 contra el Jeneral Santa Cruz titulado Supremo Protector de la Confederación Perú-Boliviana, publicado en el Perú en el año de 1840.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1840.
- PLATT, D. C. M. ... *Latin American and British Trade 1809-1814.*— London and Ch. Black, 1972.
- POEPPIG, Eduardo... *Reise in Chile, Peru und auf dem Amazonenstrome während der Jahre 1827-1832* (Edición

FUENTES

- facsimilar).— Stuttgart, F.A. Brockhaus Komm.— Gesch. Gmbh Abt. Antiquarium, 1960, 2 tomos.
- PORRAS BARRENECHEA, Raúl... *Fuentes históricas peruanas*.— Lima, 1954.
- **Relaciones Primitivas de la Conquista del Perú*.— París, 1937.
- **Los Viajeros Italianos en el Perú*.— Lima, Editorial Ecos S.A., 1957.
- PORRAS TROCONIS, Gabriel... *Biografía de José María Córdoba*.— Bogotá, 1952.
- PORTAL, Ismael... *Morir por la Patria. José Olaya*.— Lima, Imprenta del Estado, 1923.
- PORTALES, Diego... *Epistolario de Don... 1821-1837. Recopilación y Notas de Ernesto de la Cruz. Con Prólogo y Nuevas Cartas recopiladas y anotadas por Guillermo Felliú Cruz*.— Santiago de Chile, Dirección General de Prisiones. Imp. 1936-1937, 3 tomos.
- **Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Relaciones Exteriores presenta al Congreso Nacional, Año de 1836*.— Ver BELLO, Andrés.
- POSADA, Eduardo... *Bibliografía bogotana*.— Bogotá, Imprenta Nacional, 1917-1925, 2 tomos.
- **Biografía de Córdoba*.— Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1974, edición de José M. de Mier. También hemos usado la *Biografía de Córdoba*, Bogotá, Biblioteca de Historia Nacional, 1914, pero recomendamos la nueva edición por ser más cuidada y tener excelentes índices.
- POSADA GUTIERREZ, Joaquín... *Memorias Histórico-Políticas del General...*— Bogotá, Imprenta Nacional, 1929, 4 tomos.
- POTURZYN, M. J. Krück von... *Garibaldi*.— México, Biografías Ganesa, 1972.
- PRESUPUESTO GENERAL PARA EL ACTUAL BIENIO ECONOMICO, QUE EMPEZARA A REGIR DESDE EL DIA 1º DE ENERO DEL PRESENTE AÑO DE 1850, Y CONCLUIRA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1851.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1850.
- PRIETO, Joaquín... *Exposición de los motivos que ha tenido el Presidente de Chile para desaprobado el Tratado de Paz celebrado en Paucarpata en 17 de Noviembre de 1837, y renovar las hostilidades interrumpidas por él*.— Reimpresión en La Paz de Ayacucho, Imprenta del Colegio de Artes, 1839.
- *Para ver los mensajes del Presidente Joaquín Prieto al Congreso de Chile véase BELLO, Andrés.

- PRUVONENA, P. (José de la Riva Agüero y Sánchez Boquetel... *Memorias y documentos para la Historia de la Independencia del Perú y causas del mal éxito que ha tenido ésta.*— París, Imprenta de Garnier, Hermanos, 1858, 2 tomos.
- PUENTE CANDAMO, José Agustín de la... *Historia Marítima del Perú.*— *La Independencia-1790 a 1826.*— Lima, Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú, 1974, T. V, 2 vols.
- PUERTAS CASTRO, Néstor... *El General Francisco Vidal, Prócer de la Independencia Americana y Jefe Supremo de la República, a través de sus Memorias.*— S/imprensa, 1950.
- PUTMAN, John J. ... "Greenland feels the Winds of Change", en: *National Geographic Magazine.*— Washington, D.C., National Geographic Society, Setiembre de 1975. Vol. 148, N° 1.
- QUARTARUOLO, V. Mario... *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo. 1817-1818.*— Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, 1967.
- QUINTERO PEÑA, Arcadio... *Lecciones de Historia de Colombia. La Gran Colombia.*— Bogotá, Biblioteca Bancó Popular, 1971.
- QUIROS, Mariano Santos de... *Colección de Leyes, Decretos y Ordenes publicadas en el Perú. Desde su Independencia en el año 1821, hasta el 31 de diciembre de 1830.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1831-1845, 7 tomos, el último tomo de índices.
- RADIGUET, Max... *Souvenirs de L'Amérique Espagnole. Chili-Pérou-Brasil.*— París, Michel Levy Freres, Libraires Editeurs, 1856.
**Lima y la Sociedad Peruana.*— Lima, Biblioteca Nacional del Perú, 1971.
- RAIGADA, José María... *Memoria presentada a las Cámaras reunidas en Sesiones Ordinarias en 1859 por el Ministro de Guerra y Marina.*— Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1849.
- RAIMONDI, Antonio... *El Perú.*— Lima, Imprenta del Estado 1874-1913, 6 tomos.
- REFUTACION A LOS INFORMES DE LOS TRIBUNALES Y OFICINAS DE HACIENDA EXPEDIDOS POR ORDEN DEL MINISTERIO PARA JUZGAR LOS TRABAJOS DE LA COMISION DEL CONSEJO DE ESTADO SOBRE EL PRESUPUESTO.— Lima, Imprenta del Comercio, 1847.

FUENTES

- REGAL, Alberto. . . *Castilla Constructor. Las Obras de Ingeniería de Castilla.*— Lima, Instituto Libertador Ramón Castilla, 1967.
- RENE-MORENO, Gabriel. . . *Biblioteca Boliviana, Catálogo de la Sección de Libros y Folletos.*— Santiago de Chile, Imprenta Gutenberg, 1879.
- **Biblioteca Peruana. Apuntes para un catálogo de impresos.*— Santiago de Chile, Biblioteca del Instituto Nacional, 1896-1897, 2 tomos.
- **El Jeneral Ballivián, en: Anales de la Universidad.*— Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1895.
- **Ensayo de una Bibliografía General de los Periódicos de Bolivia. 1825-1905.*— Santiago de Chile, Sociedad "Imprenta y Litografía Universo", 1905.
- RESTREPO, José Manuel. . . *Diario Político y Militar. Memoria sobre los sucesos importantes de la época para servir a la Historia de la Revolución de Colombia y de la Nueva Granada desde 1819 para adelante.*— Bogotá, Imprenta Nacional, 1954, 5 tomos.
- **Historia de la Revolución de la República de Colombia en la América Meridional.*— Besanzón, Imprenta de José Jacquín, 1858, 4 tomos.
- **Historia de la Nueva Granada.*— Bogotá, Editorial Cronos, 1952 y Editorial El Catolicismo, 1963, 2 tomos.
- **Documentos importantes de Nueva Granada, Venezuela y Colombia. Apéndice a la Historia de Colombia.*— Bogotá, Universidad de Colombia, 1969-1970, 2 tomos.
- RESUMEN DEL CENSO GENERAL DE HABITANTES DEL PERU HECHO EN 1876.— Lima, 1878.
- REYES, Oscar Efrén. . . *Historia de la República. Esquema de ideas y hechos del Ecuador, a partir de la Emancipación.* Quito, Imprenta Nacional, 1931.
- REYNO GUTIERREZ, Manuel. . . *Freire. Libertador de Chile.*— Santiago de Chile, Empresa Editora Zig-Zag S.A., 1952.
- RIBADENEIRA, José. . . Ver DENEGRÍ LUNA, Félix.
- RIO, Manuel del. . . *Cuenta General de la Administración de las Rentas de la República en el año de 1846, y Presupuesto de Gastos para el Bienio de 1847 y 1848.*— Lima, Imprenta de José Masías, 1847.
- **Memoria que presenta el Ministro de Hacienda del Perú al Congreso de 1847.*— Lima, Imprenta de José Masías, [1847].
- RIVA AGÜERO, José de la. . . *Afirmación del Perú. El Perú en su historia.*— Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, 1960, 2 tomos.

- **La Historia en el Perú.*— Lima, Imprenta Nacional de Federico Barrionuevo, 1910.
- RIVAS, Raimundo. . . *Historia Diplomática de Colombia 1810-1934.*— Bogotá, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1961.
- RIVERO, Francisco de. . . *Memoria o sean Apuntamientos sobre la Industria Agrícola del Perú y sobre algunos medios que pudieran adoptarse para remediar su decadencia por. . .*— Lima, Imprenta del Comercio, 1845.
- RIVERO, Mariano Eduardo de. . . *Colección de Memorias Científicas, Agrícolas e Industriales publicadas en distintas épocas.*— Bruselas, 1857, 2 tomos.
- ROBERTS, Carlos. . . *Las invasiones inglesas del Río de la Plata (1806-1807) y la influencia inglesa en la independencia y organización de las provincias del Río de la Plata.*— Buenos Aires, Talleres Gráficos Jacobo Peuser S.A., 1938.
- ROBERTSON, Frederick Leslie. . . *The Evolution of Naval Armament.*— Londres, Harold T. Storey, 1968.
- RODIL, José Ramón. . . *Memoria del sitio del Callao.*— Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1955.
- RODRIGUEZ PLATA, Horacio. . . *José María Obando, Intimo (Archivo, Epistolario-Comentarios).*— Bogotá, Biblioteca Eduardo Santos, Academia Colombiana de Historia, 1958. Sólo hemos visto el Tomo I.
- ROJAS, Casto. . . *Historia Financiera de Bolivia.*— La Paz, Talleres Gráficos "Marinoni", 1916.
- ROMERO, Emilio. . . *Historia Económica del Perú.*— Lima, Editorial Universo S.A., s/a., 2 tomos.
- ROMERO, Fernando. . . *El aspecto naval de la guerra contra Gran Colombia (1828-1829).*— La Punta, Talleres Tipográficos de la Escuela Naval del Perú, 1948.
- **Notas para una biografía del Vice-Almirante Guise.*— Lima, Ministerio de Marina, 1974.
- RUGENDAS, Juan Mauricio. . . *El Perú Romántico del Siglo XIX.*— Lima, Editor Carlos Milla Batres, 1975.
- RUMAZO GONZALEZ, Alfonso. . . *O'Leary, Edecán del Libertador (Biografía).*— Caracas, Editorial Edime, 1956.
- **Sucre, Gran Mariscal de Ayacucho.* . . Madrid, Ed. Aguilar, 1963.
- IRUSCHENBERG, William S. W.). . . *Three years in the Pacific; containing notices of Brazil, Chile, Bolivia, Peru, etc. in 1831-1832-1833-1834.*— London, Richard Bentley, 1835, 2 tomos.
- RUSSELL, Carl P. . . . *Guns on the early frontier - A history of firearms from Colonial times through the year of the*

FUENTES

- Western Trade*.— Berkeley and Los Angeles, University of California Press, 1962.
- S. D. . . . *Biografía del Gran Mariscal don Agustín Gamarra*.— Lima, Imprenta de Masías, s/a.
- SAETERSDAL, J., MEJIA, J. y RAMIREZ, P. . . . *La Caza de Cachalotes en el Perú. Estadísticas para los años 1947-1961 y un intento de analizar las condiciones de la población en el período 1954-1961*.— La Punta, Instituto de Investigación de los Recursos Marinos, 1963.
- SALAZAR PARADA, Gilberto. . . *El Pensamiento Político de Santander*.— Bogotá Talleres Editoriales de la Librería Voluntad, 1969.
- SALCEDO - BASTARDO, José Luis. . . *Bolívar: un continente y un destino*.— Caracas, 1972.
- SANCHEZ DE VELASCO, Manuel. . . *Memorias para la Historia de Bolivia. Desde 1808 a 1848*.— Sucre, Editorial Charcas, 1938.
- SANCHEZ ZINNY, E.E. . . . *Historia del General Mariano Necochea (Mariscal del Perú) y de su Epoca*.— La Plata, Taller de Impresiones Oficiales, 1939, 2 tomos.
- SANTA CRUZ, Andrés. . . *Contra-Manifiesto al publicado por el Gobierno de Buenos Aires, sobre las razones con que pretende legitimar la guerra que declara a la Confederación Perú-Boliviana*.— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1837.
- **Documentos relativos a la dimisión que el Jeneral Santa Cruz hizo de su autoridad como Presidente de Bolivia y Protector de la Confederación*.— Guayaquil, Imprenta de Manuel Ignacio Murillo, 1839.
- **El Jeneral Santa Cruz explica su conducta pública y los móviles de su política en la Presidencia de Bolivia y en el Protectorado de la Confederación Perú-Boliviana*.— Quito, Imprenta de Alvarado, 1840.
- SANTA CRUZ, Oscar de. . . *El General Andrés de Santa Cruz Gran Mariscal de Zepita y el Gran Perú. Documentos históricos recopilados por. . .*— La Paz, Escuela Tipográfica Salesiana, 1924.
- SANTA CRUZ SCHUHKRAFFT, Andrés de. . . *Cuadros sinópticos de los gobernantes de la República de Bolivia, 1825 a 1956 y de la del Perú, 1820 a 1956*.— La Paz, Empresa Editora Universo, 1956.
- SANTANDER, Francisco de Paula. . . *Cartas y Mensajes del general. . .*— Bogotá. Academia Colombiana de Historia, 1953-1956, 10 tomos. Roberto Cortázar, editor.
- **Memorias del general. . .*— Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1973.

- SANTIVANÉZ, José María. . . *Vida del General José Ballivián*.— Nueva York, Imprenta de "El Comercio", 1891.
- SAÑUDO, José Rafael. . . *Estudios sobre la vida de Bolívar*.— Pasto, Editorial de Díaz del Castillo y Cía., 1925.
- SARTIGES, Eugene de. . . *Viaje a las Repúblicas de América del Sur*, en: *Dos viajeros franceses en el Perú Republicano* (Editor Raúl Porras).— Lima, Editorial Cultura Antártica S.A., 1947.
- SCARPETTA, M. Leonidas y VERGARA, Saturnino. . . *Diccionario biográfico de los campeones de la libertad de Nueva Granada, Venezuela, Ecuador y Perú. Que comprende sus servicios, sus hazañas y virtudes, por. . .*.— Bogotá, Imprenta de Salamen, 1879.
- SHERWELL, Guillermo A. . . . *Antonio José de Sucre, Gran Mariscal de Ayacucho. Héroe y mártir de la Independencia Americana. Bosquejo de su vida*.— Caracas, Lit. y Tip. del Comercio, 1924.
- SILVA CASTRO, Raúl. . . *Prensa y periodismo en Chile (1812-1956)*.— Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1958.
- SOLDEVILA, Ferrán. . . *Historia de España*.— Barcelona, Ediciones Ariel, 1959, 8 tomos.
- SOTOMAYOR VALDES, Ramón. . . *Campaña del ejército chileno contra la Confederación Perú-Boliviana en 1837*.— Santiago de Chile, Imprenta Cervantes, 1896.
**Historia de Chile bajo el gobierno del Jeneral D. Joaquín Prieto*.— Santiago de Chile, Imprenta Esmeralda, 1900-1903, 4 tomos.
- STARBUCK, Alexander. . . *History of the American Whale Fishery from the Earliest Inception to the Year 1876* (Edición facsimilar).— New York, Argosy-Antiquarian Ltda., 1964, 2 tomos.
- STEIN, Stanley J. y Barbara H. . . . *La herencia colonial de América Española*.— México. Siglo Veintiuno editores. S. A., 1975.
- STEVENSON, William B. . . . *A Historical and Descriptive Narrative of Twenty years' residence in South America*.— London, Hurst Robinson, and Co., 1825, 3 tomos.
**Memorias de William Bennet Stevenson sobre las campañas de San Martín y Cochrane en el Perú*.— Madrid, Editorial América, Biblioteca Ayacucho, s/a.
- STIGLICH, Germán. . . *El patriotismo de los pueblos. Chorrillos. José O. Laya y otros patriotas chorrillanos que actuaron en favor de la Independencia del Perú*.— Lima, F. Southwell, 1922.

- STOLS, Alexandre A. M. . . . *Historia de la Imprenta en el Ecuador de 1755 a 1830. Historia. Documentos Inéditos. Bibliografía 1759-1830.*— Quito, Casa de la Cultura Ecuatoriana, 1953.
- [SUTCLIFFE, Thomas] *Sixteen Years in Chile and Peru from 1822 to 1839. By the retired Governor of Juan Fernandez.*— Londres, Fisher, Son and Co., 1841 (?).
- TANNENBAUM, Frank. . . *Interpretación de Latinoamérica.*— México, Editorial Grijalbo, S.A., 1972.
- TAURO DEL PINO, Alberto. . . *Perú: Epoca Republicana.*— Lima, Ediciones Peisa, 1973.
- TAVARA, Santiago. . . *Historia de los Partidos.*— Lima, Editorial Huascarán, 1951.
**Paralelo entre el tratado denominado Salaverry y los de Santa Cruz.*— Lima, Imprenta del Comercio, 1839.
- TOCORNAL, Joaquín. . . *Las memorias que como Ministro de Relaciones Exteriores de Chile presentó al Congreso de su país.* Ver BELLO, Andrés.
- TORRICO, Joaquín. . . *Invasión Filibustera. Documentos para la Historia.*— Lima, Imprenta del Estado, 1878.
- TRISTAN, Flora. . . *Peregrinaciones de una Paria.*— Lima, Editorial Cultura Antártica S.A., 1946.
- TSCHUDI, J. Jacobo von. . . *Peru Reiseskizzen aus den Jahren 1838-1842.*— St. Gallen Editorial de Scheitin und Zollikofer, 1846, 2 tomos.
**Testimonio del Perú 1838-1842.*— Lima, Talleres Gráficos P. L. Villanueva S.A., 1966.
**Travels in Peru during the years 1838-1842.*— Londres, David Bogue, 1847.
- TWO HUNDRED & FIFTY YEARS OF SHIP-BUILDING BY THE SCOTTS AT GREENOCK.— Glasgow, James Jack Advertising, 1961.
- UGARTECHE, Pedro y SAN CRISTOVAL, Evaristo (editores). . . *Mensajes de los presidentes del Perú.*— Lima, 1943-1945, 2 tomos.
- ULLOA, Luis. . . *Algo de Historia. Las cuestiones territoriales con Ecuador y Colombia y la falsedad del Protocolo Pedemonte-Mosquera.*— Lima, Imprenta La Industria, 1911.
- UNANUE, Hipólito. . . *Obras científicas y literarias.*— Barcelona, Tipografía La Academia, 1914, 3 tomos.
- UNDERHILL, Harold A. . . . *Masting and Rigging. The Clipper Ship and Ocean Carrier.*— Glasgow, Brown, Son and Ferguson, Ltd. Nautical Publishers, 1972.
- UNITED STATES HYDROGRAPHIC OFFICE, WASHINGTON D.C. . . . *South America Pilot. West Coast. From Cor-*

- covado Gulf to Panama. Including off lying Islands.*— Washington, Government Printing Office, 1920, vol. III.
- UPRIMNY, Leopoldo... *El pensamiento filosófico y político en el Congreso de Cúcuta.*— Bogotá, Imprenta Patriótica del Instituto Caro y Cuervo, 1971.
- URDANETA, Rafael... *Memorias del general.*... — Madrid, Biblioteca Ayacucho s/a.
- URIBE, Antonio José (editor)... *Anales diplomáticos y consulares de Colombia.*— Bogotá, Imprenta Nacional, 1914.
- URIBE ORREGO, Luis... *Las Operaciones navales durante la Guerra entre Chile y la Confederación Perú-Boliviana. 1836-37-38.*— Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1891.
 **Los orígenes de nuestra Marina Militar. Parte Tercera. 1823-1836-1840-1850.*— Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1894.
 **Nuestra Marina Militar. Su organización y Campaña durante la Guerra de la Independencia.*— Valparaíso, Talleres Tipográficos de la Armada, 1910.
- URIBE WHITE, Enrique... *25 de setiembre de 1828.*— Bogotá, Imprenta y Litografía de las Fuerzas Militares, 1971.
- VALDIVIA, Juan Gualberto... *Memorias sobre las revoluciones de Arequipa desde 1834 hasta 1866.*— Lima, Imprenta de la Opinión Nacional, 1874.
 **Biografía del Gran Mariscal Peruano Ramón Castilla.*— Sin lugar ni año de edición.
- VALENCIA TOVAR, Alvaro... *General de División José María Córdova.*— Bogotá, Imprenta y Litografía de las Fuerzas Militares, 1974.
- VALLE RIESTRA, Teniente 1° AN Ramón (traductor)... *Tratado de la Naturaleza y Uso del Vapor, y de los Principios y Construcción de las máquinas. Obra anónima en Inglés y Publicada en Filadelfia en 1847. Traducida por el Teniente 1° de la Armada Nacional D.R. Valle Riestra e impresa por disposición suprema.*— Lima, Imprenta de Eusebio Aranda, 1850.
- VARGAS, Nemesio... *Historia del Perú Independiente.*— Lima, Imprenta El Lucero y otras, 1903-1942, 9 tomos.
- VARGAS UGARTE, Rubén S.J. ... *Ramón Castilla.*— Buenos Aires, Imprenta López, 1962.
 **Manual de Estudios Peruanistas.*— Librería e Imprenta Gil, S.A., 1959.
- VAZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio... *Compendio y Descripción de las Indias Occidentales.*— Washington, D.C., The Smithsonian Institution, 1948.

FUENTES

- VEGAS GARCIA, Manuel I. . . *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*.— Lima, Imprenta Luz, 1929
- VELIZ, Claudio. . . *Historia de la Marina Mercante de Chile*.— Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1961.
- VERGARA Y VERGARA, Julio C. . . . *La vida de Estanislao Vergara*.— Bogotá, Editorial Iqueima, 1951.
- VICENS VIVES, Jaime (director). . . *Historia Social y Económica de España y América*.— Barcelona, Editorial Teide, 1958, 5 tomos.
- VICUÑA MACKENNA, Benjamín. . . *Don Diego Portales*, en *Obras Completas de Benjamín Vicuña Mackenna*.— Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1936, T. V.
 **El Almirante Don Manuel Blanco Encalada*.— Santiago de Chile, Ediciones de la Revista Chilena, 1907.
 **Episodios Marítimos. Las Dos Esmeraldas*.— Santiago de Chile, Rafael Jover, editor, 1879.
 **La revolución de la Independencia del Perú desde 1809 a 1819*.— Lima, 1870.
- VIDAL, Francisco. . . *Manifiesto del Jeneral. . . a los representantes de la Nación*.— Lima, Imprenta de José Masías, 1845. .
 * . . . Véase PUERTAS CASTRO, Néstor.
- VIEL, C. Oscar. . . *La Guerra Marítima ante el Derecho Internacional (Prácticas de Chile)*.— Santiago de Chile, Imprenta, Encuadernación y Litografía Esmeralda, 1899.
- VIGIL PELAEZ, Eleuterio. . . *El Callao de Ayer y de Hoy*.— Callao, Empresa Editora, "La Crónica" y "Variedades" S. A., 1946.
- VILLA, José. . . *Memoria del Ministro Plenipotenciario del Perú, presentada al Gobierno de Colombia sobre los cargos que se han hecho a aquella República en nota del 3 de marzo del presente año, recibida el 5 del mismo*. En: Manuel Odriozola, *Documentos Históricos*, T. VIII.
- VILLACRES MOSCOSO, Jorge W. . . . *Historia Diplomática de la República del Ecuador*.— Guayaquil, Imprenta de la Universidad de Guayaquil, 1967-1972, 3 tomos.
- VILLARAN, Manuel Vicente. . . *Narración biográfica del Gran Mariscal D. José de La Mar, y de la traslación de sus restos mortales de la República de Centro-América a la del Perú. Escribela por encargo del Supremo Gobierno Manuel Vicente Villarán. . .* — Lima, Imprenta Eusebio Aranda, 1847.
- VILLENA Q., Carlos. . . *Los recorridos del Ministro de Fomento Sr. Ernesto Sousa en el Sur y en el Centro*.— Lima, sin pie de imprenta, 1927.

- VOWELL, Richard Longeville. . *Memorias de un oficial de marina inglés al servicio de Chile durante los años de 1821-1829.*— Santiago de Chile, Imprenta Universitaria, 1923.
- VOYAGE ATOUR DU MONDE EXECUTE PENDANT LES ANNEES 1836 ET 1837 SUR LA CORVETTE LA BONITE COMMANDEE PAR M. VAILLANT/CAPITAINE DE VAISSEAU. PUBLIE PAR ORDRE DU ROI SOUS LES AUSPICES DU DEPARTEMENT DE LA MARINE.— ALBUM HISTORIQUE.— Paris, Arthus Bertrand, Editeur, s/a.
- WALKER MARTINEZ, Carlos. . . *Portales.*— Paris, Imprenta de A. Lahure, 1879.
- WALPOLE, Royal Navy, Lieutenant the Honorable Fred. . . —*Four Years in the Pacific, in Her Majesty's Ship "Collingwood", From 1844 to 1848.*— Londres, Richard Bentley, Publisher in Ordinary to Her Majesty, 1850, 2 tomos.
- WARDLE, Arthur C. . . . *El Vapor conquista el Pacifico. 1840-1940.*— Valparaíso, Imprenta y Lito. Universo S.A., 1940.
- WHITAKER, Arthur Preston. . . *The United States and the Independence of Latin America, 1800-1830.*— Baltimore. The John Hopkins Press, 1941.
- WISE, U.S.N., Lieutenant Henry A. . . . *Los Gringos: or An Inside View of Mexico and California, with Wanderings in Peru, Chili and Polynesia by. . .* — Londres, Richard Bentley, 1849.
- WOLF, Teodor. . . *Geografía y Geología del Ecuador.*— Leipzig, Tipografía de F.A. Brockhaus, 1892.
- WORCESTER, Donald E. . . . *Sea Power and Chilean Independence.*— Gainesville, Florida, University of Florida Press, 1962.
- YABEN, Jacinto, R. . . . *Biografías Argentinas y Sudamericanas.*— Buenos Aires, Editorial Metrópolis, 1938, 5 tomos.
- ZAPATER, Horacio. . . *Los aborígenes chilenos a través de cronistas y viajeros.*— Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1973.
- ZAVALA, Silvio. . . *El Mundo Americano en la Epoca colonial.*— México, Editorial Porrúa S.A., 1967, 2 tomos.
- ZEROLO, Elías; TORO Y GOMEZ, Miguel de; ISAZA, Emiliano y otros. . . *Diccionario Enciclopédico de la Lengua Castellana.*— Paris, Garnier Hermanos, Libreros-Editores, 1895, 2 tomos.

III. PUBLICACIONES PERIODICAS

- ACENTO DE LA JUSTICIA (EI).— Cuzco, Semanario, 1829.
- ALMANAQUE PERUANO Y GUIA DE FORASTEROS PARA EL AÑO DE 1803, por el Dr. Gabriel Moreno, Lima, Real Imprenta de Niños Expósitos, 1802 (?).
- ALMANAQUE PERUANO Y GUIA DE FORASTEROS PARA EL AÑO DE 1809. Por el Dr. Gabriel Moreno, Lima, Real Imprenta de Niños Expósitos, 1808 (?).
Debemos indicar que esta portada la hemos rehecho basándonos en Federico Schwab, "Los Almanagues Peruanos 1680-1874", Lima, Separata del *Boletín Bibliográfico*. Año XXI, vol XIX, Nos. 1-2, 1948, pues el ejemplar de dicho *Almanaque* usado por nosotros carecía de portada.
- ALMANAQUE PERUANO Y GUIA DE FORASTEROS PARA EL AÑO DE 1821, por el Dr. José Gregorio Paredes, Lima, Casa de Niños Expósitos, 1820.
- ANALES UNIVERSITARIOS DEL PERU, Lima, diversas imprentas, 1862-1906, 32 tomos.
- ARAUCANO (EI), Santiago de Chile, 1830-1877, periódico oficial de la República de Chile.
- AREQUIPA LIBRE, Arequipa, 1827-1830. Semanario político que también se ocupaba de temas económicos, eclesiásticos, literarios, etc. Su director el Coronel Manuel Amat y León.
- ATLETA DE LA LIBERTAD (EI), Guayaquil, 1829. Semanario publicado por oficiales de la guarnición peruana partidarios del Gran Mariscal La Mar.
- AUDUBON, New York, 1898, se continúa publicando. Revista bimestral de la National Audubon Society de los Estados Unidos de América. Valiosa publicación sobre temas de Zoología y Botánica.
- BOLETIN DE LA ACADEMIA CHILENA DE LA HISTORIA, Santiago de Chile, 1933. Se sigue publicando en forma semestral.
- BOLETIN DE LA BIBLIOTECA NACIONAL. Lima, 1943.
Esta importante revista de información bibliográfica se continúa publicando hasta la fecha.
- BOLETIN DE LA DIVISION A LAS INMEDIATAS ORDENES DE S.E. EL JEFE SUPREMO.— Este boletín fue el vocero de la división que bajo el mando del General F.S. Salaverry fue al Norte del Perú a debelar la sublevación legalista del General Domingo Nieto. Fue eventual y transhumante, año 1835.

- BOLETIN DEL INSTITUTO RIVA AGÜERO, Lima, 1951-1975. Hasta la fecha 9 volúmenes.
- CALENDARIO Y GUIA DE FORASTEROS DE LIMA PARA EL AÑO 1834, por el Cosmógrafo Mayor D. José Gregorio Paredes, Lima, Imprenta de J.M. Masías, 1834.
- CALENDARIO Y GUIA DE FORASTEROS DE LIMA PARA EL AÑO DE 1835, por el Cosmógrafo Mayor Dr. José Gregorio Paredes, Lima, Imprenta de José Masías, 1834.
- CALENDARIO Y GUIA DE FORASTEROS DE LIMA PARA EL AÑO BISIESTO DE 1840, no aparece el nombre del autor; Lima, Imprenta de José Masías, sin año de impresión.
- CALENDARIO Y GUIA DE FORASTEROS DE LA REPUBLICA PERUANA PARA EL AÑO DE 1841, por el Cosmógrafo Mayor del Perú D. Eduardo Carrasco, Lima, Imprenta de Instrucción Primaria, 1840.
Este *Calendario y Guía de Forasteros*, siempre dirigido por Carrasco se publicó para los años 1842, 1844, 1846 y 1847, y en la misma imprenta.
Para 1848 la *Guía* fue impresa en la Imprenta de José María Masías.
Para 1849 lo fue en la Imprenta de J. Montoya.
Para los años 1850 y 1851 en la Imprenta de Eusebio Aranda. La correspondiente al año 1852 se imprimió en la Imprenta de Félix Moreno.
Hemos usado las *Guías* aparecidas entre 1841 y 1852.
- COMERCIO (El), diario de Lima, cuya publicación se inició en 1839 y continúa hasta el día.
Sin lugar a duda la más informativa fuente para el Perú republicano.
- CONCILIADOR (El), Lima, 1830-1834, periódico oficial de la presidencia del Gral. Gamarra. Biseñanal.
- CUZCO LIBRE, Cuzco, 1834, periódico político.
- ECO DEL NORTE (El), Lima, 1837-1838. Periódico biseñanal, vocero oficial del Estado Nor-Peruano, debe entenderse como complementario a *El Eco del Protectorado*.
- ECO DEL PROTECTORADO (El), periódico biseñanal, vocero oficial del Protector de la Confederación Perú-Boliviana, Gran Mariscal Santa Cruz. Muchos de sus números se publicaron en Lima, pero hay que considerarlo como trashumante pues seguía los movimientos de Santa Cruz, publicándose en diversas ciudades del territorio confederal. Años 1836-1839.
- ECONOMIC HISTORY REVIEW (The), revista británica de la que sólo hemos visto unas separatas correspondientes a 1970.

FUENTES

- ESTRELLA DEL NORTE (La), Trujillo, 1835, periódico prefectural.
- FENIX (El), Tacna, 1843-1851 (?). Este periódico fue inicialmente el oficial de la Junta de Gobierno del Territorio Libre que fue presidida por el Gran Mariscal Domingo Nieto y, después de su muerte, por el General Ramón Castilla; posteriormente fue el periódico de la Prefectura del Departamento de Moquegua, cuya capital era Tacna.
- GACETA DEL GOBIERNO. Este periódico, el oficial del gobierno patriota desde San Martín hasta poco tiempo después de la victoria de Ayacucho, se publicó mayormente en Lima, aunque también hay buen número de Trujillo.—Lima, 1821-1826. Debemos indicar que hay variantes en los nombres del mismo.
- GACETA DEL GOBIERNO, Lima, 1835. Fue el periódico oficial del gobierno del General Felipe Santiago Salaverry. Se publicaba bisemanalmente.
- GACETA MERCANTIL, Lima, 1834-1835, diario comercial, político y literario.
- GAZETA MINISTERIAL DE CHILE, Santiago de Chile, 1817-1823. Como su nombre lo indica fue el periódico oficial del Gobierno de Chile, bajo la administración de D. Bernardo O'Higgins, su primer nombre fue *Gaceta de Santiago de Chile*.
Este periódico lo hemos visto a través de la reimpresión hecha por Guillermo Feliú Cruz en la *Colección de Antiguos Periódicos Chilenos* de la Biblioteca Nacional de Santiago de Chile, Santiago de Chile, 1952-1966, tomos IV-XI.
- GENIO DEL RIMAC (El), Lima, 1834-1835. Diario político y comercial, publicado por los liberales partidarios del Presidente Orbegoso.
- GUARDIA NACIONAL (La), Lima, 1844. Periódico publicado por Felipe Pardo y Aliaga, fue de crítica política y partidario de Vivanco.
- GUIA DE FORASTEROS DEL DEPARTAMENTO DEL CUZCO DIVIDIDA EN TRES PARTES, POLITICA, ECLESIASTICA Y MILITAR, PARA EL AÑO DE 1834 CON UN CALENDARIO AL PRINCIPIO, por el ciudadano Dr. Pedro Celestino Flórez, Lima, Imprenta de M. Corral, 1834.
Con igual título y para el año 1833 publicó el mismo Pedro Celestino Flórez otra *Guía*, que lleva como pie de imprenta, Cuzco, Imprenta Pública por P. Evaristo González, s/a.

Estas muy valiosas *Guías* de Flórez lamentablemente han sido poco usadas por los estudiosos del Cuzco en los últimos años.

HISPANIC AMERICAN HISTORICAL REVIEW (The). Esta revista es la más importante publicación periódica norteamericana sobre Historia Latinoamericana. Se inició en 1920 y su publicación sigue en nuestros días.

HISTORIA Y CULTURA. Esta revista aparece en forma casi anual. Organó del Museo Nacional de Historia, Lima, 1965.

IMPARCIAL DE ECUADOR (El), Quito, 1827-1828. Periódico conservador y partidario de Bolívar.

IRIS DE LA PAZ (El), La Paz, 1830-1839. Fue el periódico oficial del Departamento de la Paz; por su difusión lo podríamos tomar por el principal periódico oficialista de Santa Cruz. En su origen fue semanario, para, a partir del año 1838, tornarse en bisemanal.

JOURNAL OF LATIN AMERICAN STUDIES, Cambridge, 1969. Esta revista aparece semestralmente y en ella se recogen los mejores trabajos sobre Latino América que aparecen en Gran Bretaña.

KOLLASUYO, revista mensual de estudios bolivianos. Publicada bajo la dirección de Roberto Prudencio y Julio Alvarado. Esta revista inició su publicación en enero de 1939 y durante sus primeros tres años fue mensual; posteriormente bajó su ritmo y no apareció desde 1953 hasta 1970, en que reinició su aparición con una periodicidad trimestral, continuando hasta la fecha. Se publica en La Paz.

LIBERTAD RESTAURADA (La), Cuzco, 1839-1841 (?). Periódico oficial de la Prefectura del Cuzco, aparecía semanalmente, pero muchas veces era bisemanal.

MAR DEL SUR, Lima, 1948-1953. Fue revista bimestral y aparecieron 30 números. Es una de las publicaciones periódicas más representativas de la vida cultural limeña en la época en que se editaba.

MENSAJERO DE TACNA (El), Tacna, 1840-1841. Fue el primer periódico aparecido en Tacna. Fundado por el Prefecto Coronel Manuel de Mendiburu, su contenido fue político y mercantil. Defendía la política del Presidente Gamarra.

MERCURIO DE VALPARAISO (El). El más antiguo de los periódicos de América del Sur, este diario apareció por primera vez en Valparaíso, en setiembre de 1827. Este periódico, como su nombre lo indica, fue en su comienzo comercial, con el devenir de los años, sin dejar ese ca-

FUENTES

rácter, se convirtió en elemento muy influyente en la política chilena, por haber tratado siempre, dentro de lo humano, de ser objetivo en sus informaciones.

Como fuente para la historia de Chile es de la mayor importancia. Actualmente sigue publicándose en Santiago de Chile.

MERCURIO PERUANO, Lima, 1791-1795. El *Mercurio Peruano* fue la más importante de las publicaciones periódicas de América Española en la época colonial. Sus artículos fueron variados y comprendieron los más distintos campos del conocimiento, teniendo como denominador común el conocimiento del Perú. Aunque su prospecto apareció en 1790, el *Mercurio Peruano* propiamente dicho se inició en enero de 1791, el último trimestre de 1794 sólo apareció en 1795, gracias al generoso entusiasmo de Fray Diego Cisneros.

MERCURIO PERUANO, Lima, 1827-1834 y 1839-1840. Fue el *Mercurio Peruano* uno de los primeros diarios de nuestra República. Su competidor *El Telégrafo de Lima* apareció en abril de 1827 y el *Mercurio* el 1° de agosto del mismo año.

Fue un diario comercial y político; partidario del Presidente Gamarra, y contó entre sus más importantes redactores a José Joaquín de Mora, José María de Pando, Felipe Pardo y Aliaga.

Una característica de este diario es dar muchas informaciones de carácter marítimo.

MERCURIO PERUANO, revista mensual de Ciencias Sociales y Letras. Fundada por Víctor Andrés Belaunde en Lima, Julio de 1918.

NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE, revista de la National Geographic Society. Se publica en Washington, D.C. y es la publicación geográfica más difundida internacionalmente.

PERUANO (El), Lima, 1826-1827. Este periódico oficial sustituyó a la *Gaceta del Gobierno*; su primer número fue de 13 de mayo de 1826, teniendo una periodicidad semanal hasta el 28 de junio, en que se torna bisemanal.

Paralelamente salía el *Registro Oficial de la República Peruana*, donde sólo se registraban disposiciones legales.

PERUANO (El). Periódico oficial, publicado en Lima desde 1838 hasta la fecha. Debe aclararse que tuvo dos interrupciones, la primera en la presidencia de Echenique que duró desde el 30 de abril de 1851 hasta el 31 de diciembre de 1853; la segunda tuvo lugar en los días de la

ocupación de Lima como consecuencia de la Guerra del Pacífico.

PLAYERO (El), Callao, 15 de enero de 1834 a 11 de marzo de 1834. Este periódico fue político, partidario del Presidente Orbegoso y enemigo de los gamarristas.

PRENSA PERUANA (La), Lima, 1828-1829. Periódico oficial, que sustituyó a *El Peruano* y sólo duró hasta fines de 1829; el N° 52 del Tomo III, está fechado el 10 de diciembre de 1829.

RAYO DE JUNIN (El), Periódico político que sólo tuvo dos números en marzo de 1835; fue publicado en Jauja. Contiene el parte de la toma de la goleta *Peruviana* por el General Domingo Nieto.

REDACTOR (El) o REDACTOR PERUANO, Lima, 1834-1838, periódico oficial del Presidente Orbegoso. Originalmente apareció en el Callao (6 números), para después seguir en Lima. El 10 de mayo de 1834 cambió su nombre por el de *Redactor Peruano*, fue bisemanal. Este periódico sufrió diversas interrupciones en su publicación, pues fue sustituido en 1835 por la *Gaceta del Gobierno*, periódico oficial salaverrino, y, después, por *El Eco del Norte* (1837-1838).

REGISTRO OFICIAL DE LA REPUBLICA PERUANA, Lima, 1826-1831. Periódico oficial que sólo sirvió para registrar disposiciones legales. Este periódico fue eventual y no interrumpió la aparición de los periódicos oficiales paralelos, como *El Peruano*, *La Prensa Peruana* y *El Conciador*.

REPUBLICANO (El), Arequipa, 1825-1854. Los primeros años de *El Republicano* hasta 1847 los hemos tenido a la vista, pero Manuel de Odriozola nos dice que llegó a publicarse hasta el año 1854.

Fue el periódico oficial del Departamento de Arequipa.

RESTAURADOR (El), Sucre, Bolivia, 1839-1847. Periódico político y enemigo de Santa Cruz. Tiene mucho material referente al Perú.

REVISTA CHILENA DE HISTORIA Y GEOGRAFIA, Santiago de Chile, 1911 y se sigue publicando. Esta valiosa revista es el órgano de la Sociedad Chilena de Historia y Geografía, conteniendo materiales de gran interés para la común historia del Perú y Chile.

REVISTA DE MARINA. Publicación oficial de la Marina de Guerra del Perú.

REVISTA DEL MUSEO NACIONAL, Lima, 1932, su publicación continúa y fue fundada por Luis E. Valcárcel. Es una de las más importantes publicaciones culturales pe-

FUENTES

- ruanas ocupándose de temas antropológicos, históricos, etnológicos, de arqueología, etc.
- REVISTA HISTORICA, Lima, 1906 y se sigue publicando. Esta valiosa publicación es la revista de la Academia Nacional de Historia del Perú.
- REVISTA UNIVERSITARIA, vocero de la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cuzco. Su primer número se publicó en 1912 y aún se continúa. Es la revista cultural más antigua e importante de la ciudad imperial.
- TELEGRAFO DE LIMA (EI), Lima, 1827-1829. Diario político y comercial de tendencia liberal y opositor al gobierno del General Agustín Gamarra.
- TELEGRAFO DE LIMA (EI), Lima, 1832-1839. Diario comercial y político.
- TRIUNFO DEL PUEBLO (EI), Cuzco, 1844-1854. Seguimos a don Mariano Felipe Paz Soldán en su *Biblioteca Peruana* para dar estos extremos cronológicos, ya que nosotros sólo hemos visto los tomos II, III y IV correspondientes a los años 1845, 1846 y 1847. *El Triunfo del Pueblo* fue el periódico de la Prefectura del Cuzco.
- YANACOCHA (EI), Arequipa, 1835-1837. Este periódico fue publicado por el famoso Deán Juan Gualberto Valdivia y fue apasionado defensor de la Confederación Perú-Boliviana y del Gran Mariscal Andrés de Santa Cruz.
- ZAMACUECA POLITICA (La), Lima, 1859. Periódico político, adversario de San Román y de índole humorística. Su importancia reside en que reproduce el parte de la batalla de Ingavi, formulado por Ramón Castilla.

NOTAS ACLARATORIAS.— Por una lamentable imprevisión, al ordenarse las fichas para preparar esta relación de fuentes usadas en el tomo a nuestro cargo, no se recogieron los artículos que nos habían servido en nuestra investigación, a pesar de que algunos de ellos fueron verdaderamente fundamentales, como los trabajos de William M. Mathew, Phillip T. Parkenson, Celia Wu Brading y Estuardo Núñez, por citar sólo algunos. Queremos dejar constancia que la omisión no afecta a las notas pertinentes, pues allí sí aparece la filiación completa.

Finalmente queremos indicar que elementos bibliográficos tan valiosos como la edición facsímil de la *Gaceta de Colombia*, publicada por el Banco de la República de Colombia (Bogotá, 1973-1975); la *Historia Universal de las Exploraciones*, hecha bajo la

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

dirección de L. H. Parias (Madrid, Espasa-Calpe, S.A., 1968); *The Sea-Hunters. The New England Whalers During Two Centuries. 1635-1835*, de Edouard A. Stackpole (Philadelphia, J. B. Lippincott Cº, 1953); *The Battleship Era* de Peter Padfield (Londres, Pan Books, 1975); *The Opening of the Pacific-Image and Reality* editado por el National Maritime Museum de Greenwich, en su colección Maritime Monographs and Reports, N° 2- 1971; así como otros interesantes libros, sólo llegaron a nuestro poder tardíamente, cuando el presente volumen estaba en impresión, razón por la que sólo hemos podido usarlos muy parcialmente.

Como en algún caso hemos creído imperativo dar ciertas informaciones obtenidas tardíamente (lo que resultaba muy difícil por lo limitado del tiempo y por problemas tipográficos que emergían), hemos optado por recurrir a las notas, las que, como en el caso de la nota 24 del Capítulo XL, hemos debido extender desproporcionadamente. La nota 28 de ese mismo capítulo fue también forzada para dar noticia de las actividades balleneras de John Jump en el Perú de mediados del siglo XIX; juzgamos que ellas abren un derrotero que puede ser interesantísimo para los estudiosos.

Félix Denegri Luna.

Julio J. Elías Murguía
Armando Nieto Vélez S. J.

CONFLICTO PERUANO - ECUATORIANO

1858 - 1859

A D V E R T E N C I A

El relato de la Campaña Naval de 1858-59, que originalmente se confió al Capitán de Navío Julio J. Elías, se incluye —compendiado— en este volumen integrante del tomo VI de la Historia Marítima del Perú, de acuerdo con el primitivo esquema de esta obra, en que participó (hace ya más de diez años) el fallecido Capitán de Navío Elías. En homenaje a su memoria hemos creído necesario editar aquí esa secuencia, aunque cronológicamente exista solución de continuidad con la sección encomendada al Dr. Félix Denegri Luna. Tocaré al Capitán de Fragata (r) Fernando Romero desarrollar en tomo aparte los diversos aspectos de historia marítima que en el tomo VI no se analizan. (N. del E.)

Indice

| | Pág. |
|--|------|
| <i>NOTA PRELIMINAR</i> | 471 |
| CAPITULO I | |
| <i>DEL PROCESO DIPLOMATICO A LA ACCION BELICA</i> | 475 |
| Cuestiones diplomáticas iniciales entre el Perú y el Ecuador | 476 |
| El "floreanismo" y su herencia | 484 |
| Protectorado sobre las islas Galápagos | 486 |
| Otra vez el General Flores | 487 |
| Afanes del Perú por la alianza y defensa continental | 488 |
| Instrucciones al Ministro Caveró | 488 |
| Buenos oficios a favor de Flores y su fracaso | 489 |
| La adjudicación de tierras por el gobierno ecuatoriano. a los acreedores ingleses | 490 |
| El convenio Icaza-Pritchett | 491 |
| Proposiciones de la Cancillería peruana. La guerra de papel de abril a agosto de 1858 | 494 |
| Agravamiento del incidente diplomático. | |
| Estado de guerra | 497 |
| Notas al Capítulo | 502 |
| CAPITULO II | |
| <i>LA ACCION MILITAR Y NAVAL: EL BLOQUEO</i> | 509 |
| Situación de los mandos navales | 509 |
| Conspiraciones en la época de Castilla | 518 |
| Estado de los buques de la Armada. | |
| Creaciones de divisiones navales | 520 |

| | Pág. |
|--|------------|
| Movimientos de buques de guerra | 528 |
| Rumores y artículos periodísticos | 530 |
| Se ordena el bloqueo de la costa ecuatoriana | 533 |
| Notas al Capítulo | 539 |
| | |
| CAPITULO III | |
| EL BLOQUEO Y OTROS ACONTECIMIENTOS | 541 |
| Sentido del bloqueo pacífico | 541 |
| Se inicia la operación | 548 |
| Enfermedades, reclutamiento, movimiento de buques | 553 |
| Estrechamiento del bloqueo. Situación interna en el Perú y Ecuador | 559 |
| Incidentes durante los primeros meses del bloqueo | 566 |
| Repercusiones en el comercio de Guayaquil | 570 |
| Proyecto de la Oficialía Mayor de Marina | 575 |
| Otros incidentes | 576 |
| Notas al Capítulo | 580 |
| | |
| CAPITULO IV | |
| OJEADA A LA CAMPAÑA DEL NORTE | 585 |
| Resumen de la campaña desde el ángulo terrestre | 585 |
| a. <i>Hasta la ocupación de Guayaquil</i> | 586 |
| b. <i>Ocupación de Guayaquil</i> | 589 |
| c. <i>Tratado de Mapasingue y regreso de la Expedición</i> | 590 |
| La campaña desde el ángulo naval | 590 |
| Notas al Capítulo | 597 |
| | |
| CAPITULO V | |
| EL GRAN MARISCAL CASTILLA AL MANDO DE LA EXPEDICION | 599 |
| El embarque de las tropas en el Callao | 599 |
| El viaje de la División Naval hasta Paita | 607 |
| Concentración del Ejército peruano expedicionario en la zona de La Huaca | 612 |
| Diversas disposiciones | 614 |
| Rumbo a Guayaquil. Primeros contactos | 617 |
| Desembarco del Ejército Expedicionario | 627 |
| Reacciones por la ocupación de Mapasingue. | |
| Otros sucesos | 633 |
| La convención peruano-ecuatoriana del 3 de diciembre de 1859 | 640 |
| Reacciones de los diversos gobiernos ecuatorianos frente a la Convención | 646 |
| 1. <i>Gobierno civil y militar de Loja</i> | 646 |
| 2. <i>Gobierno de la Provincia del Azuay</i> | 648 |

| | Pág. |
|---|------|
| 3. <i>Supremo Gobierno provisorio de Quito</i> | 648 |
| 4. <i>Supremo Gobierno establecido en Guayaquil</i> | 652 |
| Reinstalación del Ministro Caveró. Renuncia de éste y nombramiento de Morales | 654 |
| Visita del Mariscal Castilla a Guayaquil. La vida en el campamento de Mapasingue | 655 |
| Movimiento marítimo en el Callao en diciembre de 1859 | 665 |
| Notas al Capítulo | 674 |

Nota Preliminar

El benemérito historiador naval Capitán de Navío A. P. (r) Julio J. Elías Murguía formó parte, hasta su muerte, del equipo de redactores de la Historia Marítima del Perú. Con el entusiasmo y la dedicación que lo caracterizaban, trabajó intensamente desde su puesto de Director del Museo Naval (que hoy lleva su nombre) en recopilar materiales para la preparación de los temas que se le asignaron dentro del vasto plan editorial que a partir de 1972 está en vías de realización.

Al fallecer el Capitán de Navío Julio J. Elías, dejó un ingente conjunto de manuscritos, donde en forma prolija y detallada plasmó su visión de la historia marítima en los años del conflicto entre nuestro país y el Ecuador (1858-1860). Por otra parte, para ceñirse a los lineamientos del proyecto editorial, el Capitán de Navío Elías había comenzado a preparar un compendio a base de originales más amplios que ya tenía redactados. Pero la muerte (23 de octubre de 1972) le impidió rematar tal labor.

A comienzos de 1974 recibimos del Contralmirante A. P. (r) Federico Salmón de la Jara, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, el honroso encargo de arreglar definitivamente para la imprenta los textos de nuestro inolvidable amigo Elías. Nos pusimos a la obra, tratando —como era justo y obvio— de respetar el corte y la disposición de los originales exis-

tentes, armonizándolos con la concepción general de la Historia Marítima del Perú. En este trabajo contamos con la ayuda de la señora Hilda Venegas de Elías, quien puso generosamente en nuestras manos los escritos dejados por su difunto esposo. Confrontándolos como mejor pudimos, logramos componer los capítulos que ahora se presentan y que corresponden —como ya se ha dicho— a las vicisitudes del conflicto peruano-ecuatoriano de 1858.

Deseamos agradecer asimismo al Capitán de Corbeta A. P. (r) José Carlos Cossio Zamalloa, actual Director del Museo Naval del Perú —“Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía”— por las facilidades dispensadas en el curso de nuestra tarea.

Armando Nieto Vélez S. J.

A la memoria de quienes enseñaron Historia Naval del Perú a muchas generaciones y cuyas obras aún se consultan: Guardiamarina y Capitán de Travesía Don Rosendo Melo, Capitán de Fragata Don Manuel I. Vegas y Capitán de Navío Don Germán Stiglich,

c o n s a g r a m o s

el homenaje de nuestro recuerdo, hoy más vivo que nunca, porque nos han demostrado que poseemos una historia gloriosa, como el mejor medio de reconquistar nuestra perdida grandeza, si tenemos el deseo sincero de emularla nuevamente.

Capitán de Navío A. P. (r)

J. J. Elías.

Julio J. Elías Murguía

Capítulo I

DEL PROCESO DIPLOMATICO A LA ACCION BELICA

El acaecer en esa guerra sin sangre, denominada el conflicto con el Ecuador durante la época de Castilla, exhibió muchos acontecimientos estrechamente ligados a la Armada, pues el mar fue el elemento determinante de la victoria peruana y un famoso bloqueo ablandó al pueblo ecuatoriano. Nada era tan útil como la pesquisa de fuentes, buscando todos los documentos posibles de la época, en especial lo depositado en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú. Afanados en la labor, fue obligatorio adentrarse en los partes de los marinos de 1858 a 1861: Comandantes de buques, Capitanes de puertos, Oficiales de guardia, etc., y deducir por lo dicho la esencia misma. Análogo el caso en las órdenes del Alto mando y otros manuscritos, coligiendo de los antecedentes si lo ordenado se cumplió al pie de la letra o según las circunstancias. En general fue tarea ardua; pues había que considerar también las particularidades de hombres, de actos y del medio; digamos, entre muchos ejemplos, el poco amor por la Marina en la población, las reglamentaciones marítimas defectuosas existentes, los odios sembrados por la política, etc.

Al estudiar los diversos relatos sobre el conflicto con el Ecuador, el investigador echa de ver cómo el factor marítimo no posee el puesto correspondiente, salvo ligerísimas alusiones, a veces erróneas, sin escapar de tal calificación ni aun los historiadores navales clásicos: Rosendo Melo y Manuel I. Vegas.

Reconocemos que otra de las dificultades principales para exponer con libertad y rectitud los hechos, ha radicado en su

ubicación dentro del gobierno del Gran Mariscal Ramón Castilla; porque calificar las fallas entonces exhibidas, equivaldría para muchos —según examen superficial— a una reprobación de los actos del mandatario. No es un asunto baladí encontrar que la Escuadra formada por el ilustre Gran Mariscal quedó, al concluir éste el último de sus períodos, disminuida, falta de potencialidad, fuera de época y clamando por una renovación, sin aptitud de enfrentarse a las consecuencias del conflicto con España, el cual no podía tener el mismo peso que el del Ecuador. Pero el pensamiento castillista de una nación fuerte, constituyó un concepto de defensa vigorosa contra cualquier atentado a su existencia, a la integridad de su territorio y a la conservación de su riqueza. Castilla dio soluciones que ni la política ni el libro ni el discurso hubieran atinado nunca. Dejó una bandera que todavía hoy se ostenta: hay que hacer como Castilla, impulsar la Marina¹.

CUESTIONES DIPLOMATICAS INICIALES ENTRE EL PERU Y EL ECUADOR

En la necesidad que estaban las nuevas naciones libres de atender a sus límites, en cuanto se refiere a nuestra frontera por el Norte, las negociaciones tuvieron lugar con la Confederación colombiana o Gran Colombia, puesto que no existía el Ecuador como Estado soberano. En 1822 se celebró entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Bernardo Monteagudo, y el plenipotenciario de la Confederación, Joaquín Mosquera, el tratado "*Unión, Liga y Confederación perpetua*", por el cual se postergaba el aspecto de límites, manifestando respetar el *statu quo* territorial hasta la celebración de un convenio particular sobre la demarcación precisa de los límites (6 de julio de 1822).

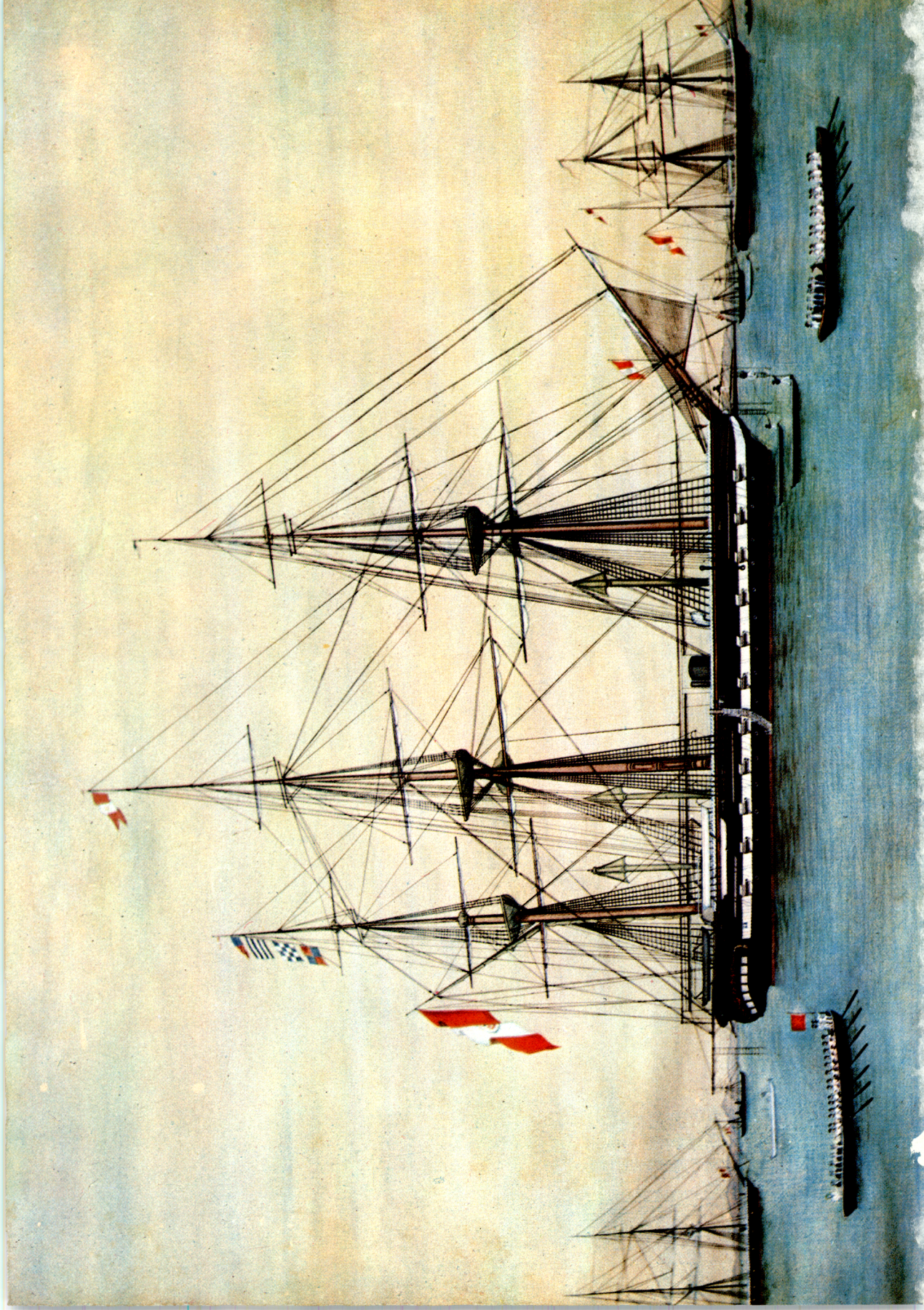
El 18 de diciembre de 1823 se firmó en Lima una convención entre el citado Mosquera y el representante del Perú, José María Galdeano, reconociendo ambas partes "*...por límites de sus territorios respectivos, los mismos que tenían en el año de 1809 los ex-Virreinos del Perú y de Nueva Granada*". Esto no fue ratificado por el Congreso de la Gran Colombia.

Mientras Bolívar gobernó el Perú (1824-26) no hubo reclamo alguno por parte de Colombia; pero al retirarse el Libertador, se iniciaron los rozamientos incitados por una serie de circunstancias que, después de caldear los ánimos en ambos países, los enfrentó bélicamente. La guerra peruano-grancolombiana termina con la celebración del armisticio firmado en Piura el 10 de julio de 1829 y el tratado de Guayaquil del 22 de setiembre del mismo año.

En 1830 se hace figura por los tratadistas ecuatorianos aquello que el Perú —por su parte— denomina el *seudo-protocolo*

Capitán de Navío Antonio de la Haza.
Museo Naval del Perú
"Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía," Callao.
(Foto: *Victor Chambi*).





Fragata de guerra *Callao*.
Museo Naval del Perú
"Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía", Callao.
(Foto: *Victor Chambi*).

Pedemonte-Mosquera: un alegato ecuatoriano basado, según aseguran, en la firma de un protocolo entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, presbítero Carlos Pedemonte, y el ministro colombiano General Tomás C. Mosquera. Ahí se estipula que el límite entre los dos países sería el río Marañón o Amazonas. Pero el 11 de agosto de 1830 —cuando se supone firmado el protocolo en Lima—, el General Mosquera había abandonado el Perú. Además, en esos días el ministro Pedemonte estuvo enfermo y lo reemplazaba don Matías León. Todavía algo más: Ecuador no presentó el original del protocolo, sino una copia de otra copia, hallada —según dicen— en el archivo de don Mariano Felipe Paz Soldán.

Al entrar la Gran Colombia en un período de crisis, surgió la desunión en su seno. Se lanzaron así a la vida independiente las repúblicas de Colombia, Venezuela y Ecuador. Respecto del Perú, la disputa ecuatoriana significó heredar las cuestiones limítrofes.

En el mes de setiembre de 1831, nombrado por el flamante Estado del Ecuador ante el gobierno del Perú su primer representante diplomático con el título de Encargado de Negocios, fue reconocido en Lima, con lo cual oficialmente se tuvo al Ecuador como una nueva república. Este país reclamaba los territorios de Maynas, Quijos y Jaén; y para ello nombró un Prefecto de Misiones y Vicario del Obispado de Maynas. El gobierno peruano protestó de tal usurpación (setiembre de 1831) y, como consecuencia, el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador ofreció amplias excusas al del Perú por nota de 7 de noviembre. En 1832 se inician gestiones en Lima para llegar a un acuerdo determinante de la jurisdicción, tanto eclesiástica como política, entre los dos países. Así se firma el tratado Pando-Novoa, aprobado y ratificado por los congresos respectivos.

En 1841 se llevan a cabo en Quito las negociaciones entre el plenipotenciario peruano Matías León y el ministro ecuatoriano José Félix Valdivieso, en cuanto a la determinación de fronteras. Fue entonces cuando el Ecuador solicitó la “reintegración” de Jaén y Maynas, mientras que el representante peruano adujo la posesión de esos territorios conforme al principio del *uti possidetis*. El desacuerdo se hizo violento. El ministro peruano se retiró de Quito y el fracaso enfrió las relaciones entre los dos pueblos.

Nuevas negociaciones se abrieron en abril de 1842; esta vez entre el plenipotenciario ecuatoriano General Daste y el ministro del Perú, doctor Agustín G. Charún. Al mismo tiempo nuestro Ministro de Relaciones Exteriores recibía un oficio del Prefecto de Amazonas comunicándole que guarniciones ecuatorianas habían invadido algunos pueblos de nuestro territorio.

Estos y otros acontecimientos motivaron la suspensión de los tratos diplomáticos, quedando pendiente el *statu quo* hasta 1853, en que un nuevo suceso vino a reanudarlos.

EL "FLOREANISMO" Y SU HERENCIA

El Presidente de la República del Ecuador General Juan José Flores buscó la expansión de su país hacia el Sur. A su caída, por la revolución del 6 de marzo de 1845, aunque Flores tuvo que marchar exiliado a Europa, sus métodos de caudillismo y militarismo dejaron hondas raíces en el Ecuador. Prescindimos aquí de la "*expedición floreana*" preparada en Europa sobre la cual se ha dicho algo en la primera parte de este volumen. Insistiremos en los antecedentes del famoso conflicto peruano-ecuatoriano de 1858.

El 10 de marzo de 1853 el Perú erigió en la frontera de Loreto, provisionalmente, y con cargo de dar cuenta al Congreso, un Gobierno político-militar independiente de la Prefectura de Amazonas, abarcándose en él las orillas del Amazonas y Marañón desde los límites del Brasil.

"Todos los territorios y misiones comprendidos al Sur y al Norte de dichos ríos, conforme al principio de uti possidetis adoptado en las repúblicas americanas, y al que en este caso sirve además de regla la Real Cédula de 15 de julio de 1802; y los ríos que desaguan en el Marañón, especialmente el Huallaga, Santiago, Morona, Pastaza, Putumayo, Yapurá, Ucayali, Yavari y otros y sus riberas, conforme en todo y en cuanto están comprendidos en dicha Real Cédula; háganse las correspondientes subdivisiones que serán mandadas por gobernadores sujetos al de Loreto".

Tal decía la resolución firmada por el Presidente Echenique y el Ministro Tirado. El ministro plenipotenciario del Ecuador presentó una nota de protesta, aunque absteniéndose de entrar en mayores detalles, hasta recibir instrucciones de su gobierno.

Un mes más tarde el Canciller peruano dio respuesta a la protesta ecuatoriana, haciendo notar que el decreto dado por el Perú intentaba sujetar a un régimen especial aquel territorio, que por derecho y posesión le pertenecía, según la Real Cédula de 15 de julio de 1802. Como consecuencia no perjudicaba derechos ajenos. La nota se acompañaba de una copia de la Real Cédula de Carlos IV. El ministro ecuatoriano contestó (16 de abril de 1853) que no tenía instrucciones de su gobierno para discutir el asunto de fronteras, pero avisaba recibo de la nota peruana y ofrecía dar cuenta a su gobierno del contenido de la comunicación.



General Juan José Flores

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

Mientras esto sucedía en Lima, el gobierno ecuatoriano ideaba medidas para enervar los actos de propiedad del Perú sobre sus territorios septentrionales de selva. El 26 de noviembre se dio una ley, en cuyo artículo 1º se lee:

“Se declara libre la navegación de los ríos Chinchipe, Santiago, Morona, Pastaza, Tigre, Curaray, Naucama, Napo, Putumayo y demás ríos ecuatorianos que descienden al Amazonas, como también la de este último en la parte que le corresponde al Ecuador”.

En los otros artículos de la ley se declaraba libres de todo gravamen a los buques que navegaran por los ríos nombrados. Señalábase que la autoridad política establecida en el cantón del Napo o en los demás cantones existentes o que en adelante se nombraran, asignaría terrenos a las familias ecuatorianas o extranjeras que quisieran establecerse en esos territorios. *“No podrán adjudicarse de ninguna manera las tierras que fueren destinadas al pago de la deuda inglesa y solicitadas por los acreedores británicos”.*

El ministro plenipotenciario del Perú, Mariano José Sanz, protestó ante la cancillería quiteña desde el 10 de noviembre de 1853, cuando aún se discutía el proyecto de la ley del día 26. A pesar de su defensa de los derechos del Perú, la ley salió adelante como hemos visto. Pasados dos meses, el Canciller ecuatoriano respondió a la nota de nuestro plenipotenciario desconociendo los fundamentos del derecho del Perú y declarando sin fuerza legal la Real Cédula española de 1802.

PROTECTORADO SOBRE LAS ISLAS GALAPAGOS

El 2 de diciembre de 1853 nuestro Ministro en los EE.UU. de Norteamérica, Juan I. de Osma, ponía en conocimiento de la Cancillería las andanzas del General Villamil, quien trataba de arrendar —por un número de años— una o más de las islas Galápagos, con el antecedente de que el mismo Villamil había logrado enajenar la llamada San Carlos a un tal Mr. Mason de Washington por 300 pesos anuales, la cual isla posteriormente había sido tomada por el gobierno norteamericano.

El 20 de noviembre de 1854 se firma en Quito un convenio entre los representantes diplomáticos de las dos naciones. La base del tratado fue el guano que se decía descubierto en las islas Galápagos. Los EE.UU. tomaban el protectorado de las islas y se obligaban a dar en empréstito al gobierno ecuatoriano tres millones de pesos. En realidad el guano no existía en cantidades comerciales; pero para EE.UU. las Galápagos tenían importancia como base naval, capaz de ofrecer los medios de hegemonía en esta parte del océano Pacífico.

DEL PROCESO DIPLOMATICO A LA ACCION BELICA

Contra el protectorado de EE.UU. en las islas Galápagos protestaron el Ministro del Perú, el Encargado de Negocios de España, el de Francia y el Cónsul General de Gran Bretaña, todos residentes en Quito (23 de noviembre de 1854).

Poco después los diplomáticos mencionados aumentaban su protesta, por cuanto el protectorado se ampliaba "*a todo el litoral y territorios conocidos de la República*". Esta circunstancia no fue dada a conocer cuando se redactó la primera nota de reclamación del 23 de noviembre. A su vez responde el Canciller ecuatoriano (17 de diciembre), aduciendo la conciencia que el gobierno de su país tiene de sus facultades y atribuciones y no puede consentir a nadie la represión de sus altos derechos. Dice también que el arreglo con EE.UU. no produce daño ni menoscabo "*contra las muy poderosas naciones*", refiriéndose no sin ironía y mofa al Perú y España al lado de Francia e Inglaterra. El ministro finaliza su escrito en los siguientes términos:

"Al terminar esta comunicación, creo de mi deber hacer presente que el Gobierno del Ecuador no ha hecho elección alguna exclusiva para acoger convenios iguales a los que se están celebrando con los EE.UU.; y que siendo la Constitución del Estado como la política del Gobierno ecuatoriano, franca, liberal y amistosa para con todas las naciones conexionadas, pueden las del Perú, España, Francia e Inglaterra, dirigir iguales o semejantes propuestas a las que aún penden en negociación recíproca con los EE.UU., al Gobierno del infrascrito; proposiciones, arreglos o convenios que serán mirados por parte del Ecuador con el más solícito y respetuoso interés".

Los representantes del Perú, España, Francia e Inglaterra respondieron el 20 de diciembre, y aunque declaran cuán fácil les sería la rectificación de algunas inexactitudes del Canciller, no entran en el tema porque el gobierno ecuatoriano había consumado el hecho objeto de protesta, y así "*...con reflexivo y deliberado ánimo ha obstruido, desgraciadamente inutilizándola, toda discusión sobre la materia*". Por tanto se limitaban los representantes a avisar recibo del oficio del Ministro de RR.EE. del Ecuador. Pueden verse pormenores de este asunto en la *Colección de los Tratados* de R. Aranda, tomo V.

OTRA VEZ EL GENERAL FLORES

En marzo de 1855 circuló la noticia de la próxima llegada al Callao del General Juan José Flores. En efecto, arribó, pero no fue expulsado, lo que originó la protesta del representante ecuatoriano, quien casi en tono de ultimátum preguntaba:

“¿Cómo es que se ha permitido entrar en el Perú a D. Juan José Flores? y ¿cuál es el partido que está resuelto a tomar el Gobierno del Perú con respecto a este mismo caudillo? Yo espero que V.E. se servirá contestarme con la urgencia que demanda la grave importancia del hecho que motiva esta nota”.

El Canciller peruano trató de calmar al diplomático ecuatoriano con principios generales de moral y justicia; pero el representante de Ecuador insistió en las dos preguntas anteriores, acusando al Perú de romper el tratado de marzo de 1853. A lo que se le respondió que el tratado era sólo un proyecto, pues no llegó a ser aprobado por el Poder Legislativo. El 13 de abril de 1855 el Encargado de Negocios del Ecuador pidió sus pasaportes y se retiró del Perú.

Vino a dificultarse así toda inteligencia entre los dos países. Pero ambos gabinetes prosiguieron, no obstante, comunicaciones directas; hasta que Quito, en nota de mediados de 1856, expresó su deseo de restablecer normales relaciones; pero no cejaba en su posición sobre el tratado de 1853 y la expulsión de Flores, lo que ocasionó la total ruptura.

Mientras tanto, el gobierno del Perú asignó una pensión alimenticia al General Flores: 400 pesos mensuales durante el tiempo que permaneciera asilado en el Perú. La pensión se dilató hasta mayo de 1860. Cuando una nueva aventura de Flores contra el Perú, obligó a suspender dicha ayuda.

AFANES DEL PERU POR LA ALIANZA Y DEFENSA CONTINENTAL

En 1856 el gobierno del Perú se persuadió *“...de la alta importancia que tendría para todos los Estados hispanoamericanos la celebración de un tratado, que, uniformando sus intereses, y estrechando los vínculos y relaciones que existen entre ellos, les diese, con la unión, el poder que necesitan para su progreso”.* Se invitó al gobierno de Chile a adherirse a este proyecto.

En efecto, se llevó a cabo el Pacto de alianza y defensa continental en Santiago de Chile (15 de setiembre de 1856). Lo suscribieron el Perú, Chile y Ecuador. Los personeros de Argentina y Brasil se disculparon, por carecer de los poderes reglamentarios.

INSTRUCCIONES AL MINISTRO CAVERO

El Pacto de Santiago en apariencia relegó al olvido los des- acuerdos entre el Perú y Ecuador, y se reanudaron las relaciones interrumpidas. En agosto de 1857 se envió una legación a Quito,

DEL PROCESO DIPLOMATICO A LA ACCION BELICA

con instrucciones prolijas y detalladas, impartidas al ministro plenipotenciario peruano Juan Celestino Caveró, las cuales comprendían los puntos siguientes: 1° Procurar la adhesión del Ecuador al tratado continental, con las enmiendas puestas por nuestro Gobierno y la Convención nacional, que, se decía, no afectaban parte sustancial del tratado. 2° Pese a que por el tratado de unión americana se olvidaban las desagradables cuestiones entre los dos estados, con motivo de la expedición del General Flores en 1852, si la parte ecuatoriana hablara por incidencia o directamente sobre este asunto, se incluía copia de diez documentos justificativos de la conducta del gobierno peruano. 3° Ejercer acción amistosa en cuanto a la mediación de Venezuela para devolver los bienes de Flores que estuviesen secuestrados. 4° En cuanto a cuestiones de límites, se debía manifestar no tener instrucciones precisas, y solicitar a la Cancillería los documentos del caso. 5° Si se le invitase a celebrar un tratado de amistad, comercio y navegación, podría llevarlo a cabo con arreglo a las bases generalmente establecidas para negociaciones semejantes y según indicaciones que se le darían oportunamente.

Las instrucciones impartidas a Caveró eran lo suficientemente claras y extensas. Pero constituían también un plan ambicioso, con un cuestionario capaz de abrumar a cualquier diplomático. Lo más áspero era la inclusión del problema del General Flores; por lo que surgió de inmediato el rechazo de la Cancillería de Quito, aun antes de iniciar Caveró sus gestiones.

La labor de Caveró fue combatida con energía, pero éste no se quedó atrás en la respuesta. Factor influyente fue la apreciación efectuada por Caveró del favor ofrecido por Ecuador a los partidarios del General Vivanco. El enojo de Caveró, representante del gobierno de Castilla, subió de punto.

BUENOS OFICIOS A FAVOR DE FLORES Y SU FRACASO

Desde el 6 de setiembre de 1857 había manifestado el Ministro Caveró a Lima las observaciones recogidas en Quito sobre el asunto del General Flores, explicando cómo estaba desfavorablemente excitada la susceptibilidad del gobierno ecuatoriano respecto a los buenos oficios que se proponían emplear en beneficio de dicho General.

Don Manuel Ortiz de Zevallos, entonces Ministro peruano de RR.EE., dio respuesta a la nota de Caveró (26 de setiembre) haciéndole ver cómo sería sobremanera sensible que cualquiera circunstancia malograra las conversaciones con el Ecuador en cuanto al tratado de unión sudamericana. Advirtiéndole igual-

mente la conveniencia de actuar con sagacidad y tino en el asunto de Flores. Eran, pues, evidentes las intenciones del gobierno peruano, deseoso de establecer sobre bases sólidas la unión de los estados sudamericanos, objetivo de la política internacional del Perú, confirmado con el proyecto de alianza y confederación firmado en Washington el 15 de setiembre de 1856.

El 10 de diciembre de 1857 concurrieron al Ministerio de RR.EE. en Quito a conferenciar con el Canciller de ese país el Ministro residente del Perú y los encargados de negocios de Francia y Gran Bretaña, para interponer sus buenos oficios en favor del General Juan José Flores, a fin de que se le restituyesen sus bienes o, por lo menos, se mejorara en lo posible su situación.

El Encargado de Negocios de Venezuela, promotor de las gestiones, no asistió a la reunión, y con fecha 27 de enero de 1858 le remitieron los diplomáticos concurrentes los términos de la conferencia. El ministro ecuatoriano respondió que su gobierno no podía acceder a lo solicitado por los mediadores, porque —según dijo— iba contra el decoro y la dignidad del país.

Mientras tanto, púsose en marcha una cuestión tan grave, que nadie pudo deshacer, y que sería la causa inmediata del conflicto peruano-ecuatoriano de 1858.

LA ADJUDICACION DE TIERRAS POR EL GOBIERNO ECUATORIANO A LOS ACREEDORES INGLESSES

Durante la guerra de la Independencia, el gobierno de la Gran Colombia contrajo en Europa diversos préstamos, una de cuyas condiciones significó la hipoteca de sus tierras baldías, para el pago del capital e intereses de dichos préstamos. Disuelta la Gran Colombia en tres estados —Colombia, Venezuela, Ecuador—, se repartieron la deuda extranjera entre ellos, reconociendo Ecuador para sí la veintiuna y media partes.

Según la versión del entonces representante británico en el Ecuador, Mr. Walter Cope, quien había residido treinta años en el citado país, el Gobierno de S. M. Británica no tenía parte alguna ni interés en la cesión de terreno a los acreedores ingleses. Por lo cual, cuando la llamada Junta de tenedores de bonos hispanoamericanos procedió a enviar agentes al Ecuador, sólo lo hizo en su nombre, y si bien es cierto que dicha Junta se hallaba en Londres, no por eso poseía carácter nacional.

Varias gestiones de los acreedores ingleses no obtuvieron resultado favorable. La Junta de tenedores de bonos procedió entonces a enviar al Ecuador en calidad de comisionado a Mr. Ellis Mocatta, para arreglar el pago de la deuda. Mocatta

DEL PROCESO DIPLOMATICO A LA ACCION BELICA

se movió desde 1852 entre el grupo dominante de Quito con suma inteligencia. Consiguió celebrar el 6 de noviembre de 1854 un convenio con el Poder Ejecutivo sobre el modo y forma de reconocer y pagar la antigua obligación, estipulándose que los denominados *bonos provisionales*, provenientes de los intereses diferidos de la deuda, se amortizaran con terrenos baldíos "*pertenecientes a la República, cuyo precio deberá estimarse por un convenio especial o a juicio de hombres buenos*". Tal fue el convenio Mocatta-Espinel, del cual dice Pío Jaramillo Alvarado: "*Por el contrato Mocatta-Espinel, se acordó el modo de pagar la deuda británica de la Independencia. Esta deuda estaba representada por bonos provisionales, que no ganaban interés alguno, y la emisión debía efectuarse en Londres por la cantidad de 996,646 £. Las amortizaciones debía efectuarse con las cantidades que el Gobierno del Perú adeudaba al Ecuador, y con los terrenos baldíos y su producto. Mocatta recibió del Perú 860,000 pesos por cuenta del Ecuador, cantidad que recibía esta República de acuerdo con lo estipulado en el Tratado de Guayaquil de 1829, en la parte que se refería al pago de esta deuda, y cuyo cumplimiento se ejecutaba*". Grande era la sabiduría de Mocatta; por otro lado se dice que explicó a varios personajes que una parte de los bonos pagables en tierras era ya propiedad de capitalistas holandeses, debido a su carácter de libre negociación en las diferentes Bolsas de Europa y Norteamérica.

Pese a la reserva de los pactos, el convenio Mocatta-Espinel fue denunciado por el Ministro de Nueva Granada en Quito, pues se estaba infringiendo el tratado entre Nueva Granada y Ecuador (8 de diciembre de 1832), cuyo artículo 6º disponía: "*Quedan igualmente comprometidos [los Estados] a conservar ilesa la integridad del territorio de la República de Colombia, sin que puedan hacer cesiones o concesiones que disminuyan en la más pequeña parte y a no permitir que potencia alguna extranjera se introduzca dentro de sus límites; para cuyos efectos, ofrecen socorrerse mutuamente, prestándose en caso necesario los auxilios que se estipulen por convenios especiales*".

EL CONVENIO ICAZA-PRITCHETT

Habiendo quedado sin cumplimiento el convenio Mocatta-Espinel, la Junta de tenedores de bonos envió a otro agente, Mr. George S. Pritchett, quien en Quito se condujo con la suficiente destreza hasta conseguir el 21 de setiembre de 1857 en un nuevo convenio, llamado Icaza-Pritchett, que respaldaba en su totalidad la ejecución del anterior Mocatta-Espinel, firmándolo por el Gobierno ecuatoriano el Ministro de Hacienda Francisco de Paula Icaza.

El convenio Icaza-Pritchett está publicado en la obra de Aranda³. Si el contrato con Mocatta significó el modo de pagar la deuda de la Independencia, éste con Icaza entrañó la entrega solapada e imprudente de territorios que podían servir más tarde de punta de lanza a una invasión europea en la amazonía. Se adjudicaba a los tenedores de bonos los siguientes terrenos baldíos:

1. Cien mil cuadras cuadradas entre los ríos Mataje y la Tola, y cien mil cuadras sobre los ríos Salina, Atacames y Sua, partiendo desde la confluencia común a los tres ríos: todos estos terrenos en la provincia de Esmeraldas, al precio de tres pesos por cuadra.

2. Un millón de cuadras cuadradas sobre las orillas del río Zamora, partiendo del punto más cerca posible del pueblo de Gualaquiza, al precio de cuatro reales cada cuadra.

3. Un millón de cuadras cuadradas en el cantón de Canelos, provincia de Oriente, sobre las márgenes del río Bobonaza, y partiendo desde la confluencia de éste con el Pastaza hacia el Occidente, a cuatro reales cuadra.

4. Cuatrocientas diez mil doscientas cuadras cuadradas entre el río Cañar que baja a Jesús María, hacia el Norte y el camino del pueblo de Pucará para Balao, a razón de tres pesos cuadra.

Eran 2'610,200 cuadras cuadradas, las cuales, por la antojadiza valorización efectuada por los *hombres buenos*, de cuatro reales por cada cuadra en el Oriente y de tres pesos en el Occidente, daban un valor total de las tierras de 566,900 £, según el cálculo del comentarista ecuatoriano Pío Jaramillo⁴.

Para dorar la píldora de tan monstruosa entrega, se precisaba en el convenio que los inmigrantes que habrían de ocupar y beneficiar dichos territorios debían reconocer la soberanía del Ecuador y sujetarse a su Constitución; pero estaban exentos por quince años de toda clase de impuesto o contribución personal creada o por crearse.

En el artículo 5° y último del convenio se explica la causa de la deuda por la que se hace un pago tan increíble. La suma corresponde sólo a intereses vencidos y no cubiertos, de modo que todavía permanecía sin abonar el capital original. *"Al tomar posesión de los terrenos baldíos, deberán los tenedores de bonos provisionales entregar dichos bonos al Gobierno del Ecuador, en cantidad igual al valor de los terrenos que recibiesen, quedando cancelada de este modo la deuda reconocida a favor de ellos, por razón del veintiuno y medio por ciento de los intereses vencidos y no pagados hasta el 1° de enero de 1855, provenientes de los empréstitos hechos a Colombia en 1822 y 1824"*⁵.

Al conocer el Ministro peruano residente en Quito, Juan C. Cavero, la solución del Gobierno ecuatoriano a la deuda inglesa, se dirigió al Ministro de Relaciones Exteriores de ese país (11 de noviembre de 1857), formulando su protesta con el fin de salvar los derechos peruanos, los cuales quedarían comprometidos si las adjudicaciones territoriales se perfeccionaban. El Gobierno ecuatoriano —argüía Cavero— no podría ejercer acto alguno de enajenación de tierras en la selva, por existir cuestiones pendientes que escapaban a una resolución unilateral. Aducía el Ministro peruano la Real Cédula de 15 de julio de 1802; el principio del *uti possidetis* adoptado desde 1810; el transcurso del dilatado tiempo en que el Perú había ejercido actos de posesión y jurisdicción sobre esos lugares. Hacía finalmente presente al Gobierno de Quito que el Perú estaba dispuesto a mantener su actitud. *"Si... se llevan adelante y verifican los contratos o arreglos sobre cesiones de terrenos dentro de los términos preindicados, no se entenderá que el Perú consiente ni renuncia a sus derechos, los que hará valer cualquiera que sea el tiempo transcurrido"*.

A la protesta del Ministro Cavero responde con fecha 30 de noviembre de 1857 el Ministro de Relaciones Exteriores del Ecuador, Antonio Mata, quien, entre otras cosas, lamenta que el Ministro peruano no designe *"...detalladamente el terreno o terrenos baldíos que, siendo de la pertenencia actual del Perú, o al menos de su dominio hipotético, hubiese enajenado o pretendiese enajenar el Gobierno del Ecuador"*. *"Con todo —añade—, y sin entrar por ahora a manifestar los derechos del Ecuador a la Provincia de Maynas, derechos fundados, entre otros títulos, en los hechos históricos, plenamente comprobados, de haberse verificado la conquista de su Provincia por un ecuatoriano natural de Loja y de haberse debido a los jesuitas del Colegio Máximo de esta ciudad el establecimiento de las misiones en esa parte del territorio de la antigua Presidencia de Quito, etc., se limitará el infrascrito a analizar los antecedentes en que S. E. el señor Cavero se ha servido apoyar los derechos que cree tener el Perú a dicha Provincia y a los terrenos comprendidos entre los confluentes del Amazonas"*.

El señor Mata dedica también su nota al intento de demostrar que la Cédula de 1802 no fue una verdadera ley española, porque —según dice— no recibió el pase del Virrey de Santa Fe y porque el Presidente de Quito reclamó de ella, quedando en consecuencia las cosas en el estado en que estaban antes de esa Real Cédula. De aquí deduce Mata que el *uti possidetis* de 1810 era adverso al Perú y favorable al Ecuador. En resumen, este país sostenía que, al pagar una parte de la deuda inglesa, lo realizaba con tierras situadas dentro del territorio ecuatoriano.

Las notas de Cavero y Mata revivieron la cuestión limítrofe con una vehemencia ya imposible de sosegar. Se evaporaron todas las sanas intenciones. El pensamiento rector de la Cancillería peruana, inspirado en el tratado continental de 1856 como objetivo de su política internacional, naufragó en el mar de las pasiones desatadas. Los buenos propósitos que sin duda tuvo la Cancillería ecuatoriana también desaparecieron barridos por el temporal que se formó. Ecuador, sin la potencialidad requerida para vencer la Selva, reclamando un territorio que nunca tuvo realmente en sus manos: Maynas, Quijos, Sucumbios, Macas, Zamora, Yaguarzongo, Jaén y los curatos de Canelos y Santiago de las Montañas, incubó un sentimiento de hostilidad marcada contra el Perú, que impidió la discusión serena del problema fronterizo.

**PROPOSICIONES DE LA CANCELLERIA PERUANA.
LA GUERRA DE PAPEL DE ABRIL A AGOSTO DE 1858**

El Ministro de R.R.EE. del Perú, Manuel Ortiz de Zevallos, indicó a Cavero (26 de enero de 1858) el camino que debía seguir antes de cualquier protesta: obtener una copia exacta de los contratos ajustados con los acreedores ingleses; lograr de Mata la inmediata suspensión de los arreglos que el Gobierno ecuatoriano aún tenía pendientes con los citados acreedores; proponer la celebración de tratados de demarcación y que, a poder ser, se celebrasen las negociaciones pertinentes en Lima. Pero si *"...el Gobierno del Ecuador hiciese imposible la solución amistosa y leal de este grave asunto, reclame US. de un modo enérgico y reitere la formal protesta de hacer efectivos, por otros medios, los derechos y la justicia del Perú; y finalmente, si a pesar de esto el Gobierno ecuatoriano insiste en llevar a cabo sus primitivos arreglos, solicite US. sin demora su carta de retiro"*.

El Ministro Cavero no cumplió en su integridad ni en su orden las instrucciones de Ortiz de Zevallos. Mortificado por los ataques y las publicaciones antiperuanas, dirigió una protesta de quince páginas al Canciller ecuatoriano (9 de marzo de 1858). Que la argumentación de Cavero no siguió el camino acertado lo demuestra Juan Angulo Puente Arnao: *"La cuestión era... muy sencilla para el Plenipotenciario peruano; ella se reducía... a probar que la Real Cédula citada [de 1802] se había cumplido, y que los territorios comprendidos en ella pertenecían al Virreinato del Perú en el momento de la Independencia. Pero el señor Cavero, lejos de entrar por tal camino, incurre en el mismo error en que incurrió nuestro Plenipotenciario señor don Mariano José Sanz en 1853, y se detiene a disertar sobre si el Virrey de Santa Fe tuvo o no facultad de conceder o ne-*

gar el pase de la Real Cédula, y como único comprobante de su cumplimiento cita la Real Cédula de 1805, siendo así que de lo que se trataba no era de confirmar la observancia de la de 1802, sino de probar su ejecución. No colocó, pues, nuestro Plenipotenciario, la discusión en el mismo terreno en que la había colocado el Gobierno ecuatoriano; y aunque su réplica no dejó de encerrar razones sólidas que justificaran nuestro derecho, eliminó documentos importantes que habrían dado tal vez un resultado favorable, o por lo menos, habrían evitado el fracaso de las negociaciones, provocando con ello una situación anormal”⁶.

Para mostrar la guerra de papel que se siguió, indicaremos las piezas más importantes correspondientes al período entre abril y setiembre de 1858.

1. El 6 de mayo, el Ministro de RR.EE. del Ecuador dice que sabe por datos fidedignos “...*la siniestra interpretación que se ha tratado de dar en el extranjero al convenio que celebró [el Gobierno ecuatoriano] con sus acreedores británicos*”; y no pudiendo aceptar semejantes interpretaciones deshonrosas para el Ecuador y para los gobiernos con quienes había contratado, pone en conocimiento de la Legación peruana los verdaderos términos del convenio, “*que se encuentra inserto en el periódico oficial n° 281*”. Y adjuntaba a su nota a Caveró un ejemplar del periódico, como quien previene que el que sabe lee, y el que no, le leen.

2. El 10 de mayo formula Caveró su contestación. Dice que al leer el citado periódico quedaba en evidencia la expropiación que se pretendía hacer de los derechos peruanos sobre los territorios ribereños del Amazonas. Aduce los antecedentes de 1802 y 1810. Estima que se ha herido “...*inconsiderada y violentamente los derechos perfectos de la República peruana*”. Propone, para salvar la armonía y la paz, la celebración de tratados demarcatorios sobre la base de la suspensión de arreglos con los acreedores británicos.

3. La Cancillería peruana advierte a Caveró (11 de mayo) que adopte medidas sagaces y conciliatorias en armonía con las instrucciones del 26 de enero. Tanto más cuanto que se contaba ya con testimonios favorables a la actitud peruana por parte de Nueva Granada, Chile y aun Inglaterra. Pero si no se obtuviese el resultado satisfactorio que es de desearse —continúa Ortiz de Zevallos— “...*dirigirá US [Caveró] a ese Gobierno su última, formal y solemne protesta, pedirá que en el acto se le expidan sus pasaportes, y manifestará que el Gobierno del Perú, habiendo agotado ya, con exceso de moderación, todos los medios prudentes y conciliatorios, adoptará otra política más eficaz en defensa de sus derechos, de su dignidad y de su soberanía*”.

4. La Cancillería ecuatoriana no considera justa la suspensión del compromiso con los acreedores ingleses, ya que éste en nada perjudicaría al Perú (8 de junio).

5. El Ministro Ortiz de Zevallos insiste en la condición propuesta, es decir, la suspensión de todo arreglo con los acreedores, y solicita de Caveró que logre del Gobierno ecuatoriano una contestación en término corto y perentorio (12 de junio).

6. El 14 de junio expone Caveró a su Gobierno que ha partido para Lima don Francisco de Paula Icaza, con el objeto de pedir el retiro de aquél; y detalla una serie de pruebas que muestran el resentimiento acumulado en Quito contra el representante peruano. Hay que notar que tanto Icaza como Espinel habían sido firmantes de los convenios con los tenedores ingleses de bonos, y enemigos declarados del Perú.

7. Entre el 17 y el 21 de junio se produce un cambio de notas entre el Encargado de Negocios británico en Ecuador, Mr. Walter Cope, y el Ministro Caveró. Mientras el diplomático inglés no ve inconveniente en mantener los convenios con los bonistas, Caveró considera parcial e interesada la intervención de Mr. Cope.

8. El 29 de julio quéjase el Canciller Mata, en oficio a su colega peruano, de presuntas incorrecciones cometidas por Caveró en ejercicio de sus funciones. Pide en consecuencia, que el Perú dé al Ecuador una satisfacción y desapruebe explícitamente a su legado, retirándolo de Quito.

9. El 30 de julio Caveró escribe a la Cancillería de Lima relatando cómo el Ministro Mata ha rechazado por dos veces una nota oficial dirigida a él. Que considera el Ministro peruano (Caveró), tal rechazo como un gravísimo desaire. Al día siguiente presenta su protesta formal, citando en su larga comunicación diversas manifestaciones ofensivas al honor del Perú. Allí aparecen desde las acusaciones de la prensa ecuatoriana hasta la violación de la correspondencia oficial. Concluye Caveró con unas líneas de enfática protesta que pronuncian lo que habría de suceder posteriormente: *"No me queda, pues, sino el honroso y noble deber de protestar, como desde luego protesto, contra el acto verdaderamente atentatorio, cometido contra la dignidad y respetos de la República peruana, suspendiéndose de hecho en sus funciones a su Representante, cuando cualquiera suspensión o revocación debía proceder tan sólo de su Gobierno. Dejo la justa reparación de tan tamaño agravio y violencia al honor del pabellón peruano"*.

10. Icaza llega a Lima para cumplir con su misión, pero las autoridades peruanas juzgan que lo ocurrido en Quito con Caveró es lo suficientemente grave no sólo para complicar las negociaciones, sino aun para alejar la esperanza de un arreglo racional y justo. Don Manuel Ferreyros se encargó de expre-

sar esto al señor Icaza (18 de agosto) y no escatima los adjetivos de agravio "*irritante*", "*inmerecido*", "*incalificable*" para la conducta exhibida en Quito hacia Cavero. Expone finalmente Ferreyros que el Gobierno del Perú está resuelto "*...a emplear los medios enérgicos y extremos que para semejantes casos prescribe la ley de las naciones*".

AGRAVAMIENTO DEL INCIDENTE DIPLOMATICO. ESTADO DE GUERRA

Al recibir la enérgica nota de Ferreyros, trató Icaza de enervarla, insistiendo en las incorrecciones de Cavero en Quito; pero no hacía alusión a las graves quejas que Cavero precisamente presentó en su oficio del 30 de julio.

El Canciller Ortiz de Zevallos envió el 12 de setiembre un oficio al Ministro Mata, haciéndole conocer el acuerdo tomado por el Consejo de Ministros del Perú, de recabar "*...ante omnia la justa e inmediata reparación de tan inesperada cuanto incalificable ofensa*" al Ministro Cavero. Si esta reparación no se produce, el Consejo estimaría la repulsa como una nueva ofensa al Perú, "*...como una denegación de justicia, y como una ruptura de las negociaciones pendientes*".

Pero, más allá de estos airados entredichos, estaba en toda su gravedad el fondo de la cuestión: la temeraria adjudicación de tierras a los acreedores ingleses. Aun conviniendo en una fantástica acción conquistadora quiteña que se hubiera extendido a un inmenso territorio que abraza Maynas, Quijos, Sucumbios, Macas, Zamora, Yaguarzongo, Jaén, etc., ello no podía considerarse como una herencia de España la cual era posible rematarla en los mercados europeos. Y si se llevaba a cabo esto, como se hizo, era una demostración del poco valor dado a la región selvática y la falta de deseo de conservarla como parte integrante de la nación. Un abandono de tal naturaleza anulaba los reclamos posteriores sobre esa región. La amazonía se conquista para civilizarla y no para venderla.

La situación política creada entre el Perú y Ecuador no podía sorprender ya a ningún observador de medianos conocimientos. No sólo estaba por estallar un conflicto sino que era inevitable, sin medios de eludir el *casus belli*. Los peruanos tenían una rica herencia legada por el pasado virreinal e incorporada a la iniciación de la República; y esa herencia se veía ahora en peligro⁸.

Llegado este momento, en que ya no cabía una solución pacífica, el Presidente del Perú, Mariscal Ramón Castilla, obtuvo que el Congreso apoyara sus deseos y, en consecuencia, se dio la ley de 26 de octubre de 1858, cuyo texto transcribimos.

**Mariscal Ramón Castilla,
Presidente del Perú.**



“Ramon Castilla, Presidente Constitucional de la República. — Por cuanto el Congreso Extraordinario ha dado la ley siguiente:

El Congreso Extraordinario de la República Peruana. — Considerando: Que del expediente diplomático que ha presentado el Ministro de Relaciones Exteriores y de su informe verbal, resulta que el Gobierno del Ecuador, lejos de satisfacer los agravios inferidos al Perú en la persona de su Ministro Residente en aquella República, y de acceder a nuestras justas demandas sobre territorialidad, se ha colocado en actitud hostil, aumentando considerablemente su ejército, poniendo en actividad la Guardia Nacional y recabando del Congreso autorización para hacer la guerra al Perú; — En uso de las atribuciones 5a., 14a., 20a. y 21a., artículo 55 de la Constitución; Declara.

Que la República se encuentra amenazada por una guerra exterior y en su consecuencia autoriza al Poder Ejecutivo:

1° Para levantar el ejército hasta el pie de quince mil hombres a medida que lo exijan las circunstancias y para que a su juicio pueda llamar a servir a los militares que no se hallen en actividad: sin distinción del partido político a que hayan pertenecido, revalidándoles sus despachos y dando cuenta al Congreso.

2° Para proporcionarse los fondos suficientes con el fin de sostener el ejército, la marina y la guardia nacional.

3° Para organizar ésta en el número y en los pueblos que juzgue conveniente, y trasladarla dentro o fuera del territorio, como lo requieran las necesidades del servicio.

4° Para que después de agotados los recursos diplomáticos emplee la coerción, inclusa la declaración de guerra hasta alcanzar las satisfacciones y reparaciones debidas al honor de la República y una paz sólida y decorosa.

5° Para que el Presidente de la República, si lo cree necesario, mande en persona las fuerzas de mar y tierra y las conduzca, dentro o fuera del territorio, como sea más conforme a la dirección de la guerra.

6° Del uso de la presente autorización, se dará cuenta detallada al Congreso.

Comuníquese al Poder Ejecutivo, para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Dado en Lima, a veintiuno de

DEL PROCESO DIPLOMATICO A LA ACCION BELICA

octubre de mil ochocientos cincuenta y ocho. — Buenaventura Seoane, Vice-Presidente del Senado. — P. José Bustamante, Presidente de la Cámara de Diputados. — Toribio Casanova, Senador Secretario. — Mariano Loli, Diputado Secretario.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. — Dado en la Casa del Gobierno en Lima, a 26 de octubre de mil ochocientos cincuenta y ocho. — Ramón Castilla. — Miguel San Román”.

NOTAS AL CAPITULO

1. El *Archivo Castilla* y la *Revista del Instituto Libertador Ramón Castilla* son las principales publicaciones relacionadas directamente con dicho gobernante. Asimismo, la *Revista de la Escuela Militar del Perú* de 1944 y 1945. Pero la parte correspondiente a la Marina es muy incompleta. En los últimos tiempos dos marinos se han ocupado de la época castillista. El Capitán de Corbeta (r) Dr. Teodosio Cabada ha escrito *La política naval del Presidente Castilla*. El Capitán de Navío (r) José Valdizán Gambio publicó *Tradiciones Navales Peruanas. La Marina de Castilla*.— Volviendo a la *Revista de la Escuela Militar* (1944-45), allí figuran desde *El Mariscal Castilla anecdótico*, de José M. Valega, y desde el notable discurso de Elías Lozada Benavente, entonces Senador por Arequipa, pronunciado al pie del monumento a Castilla, hasta una conferencia, en la Escuela Militar de Chorrillos, del maestro de historiadores Jorge Basadre, *El Mariscal don Ramón Castilla*; y otra del General Carlos Dellepiane, *El Mariscal Castilla, figura cimera de nuestra Historia*. Cabe citar también las publicaciones de Manuel Mujica Gallo, *Castilla Soldado de la ley*; del General Felipe de la Barra y de Carlos Enrique Paz Soldán.

Para estudiar los antecedentes diplomáticos del conflicto peruano-ecuatoriano de 1858, podemos apuntar, cual valiosas ayudas dentro de una copiosa bibliografía, los siguientes libros: *Estudio de la cuestión de límites entre las repúblicas del Perú y Ecuador*, por el Dr. Vicente Santamaría Paredes (Madrid, Imprenta de los Hijos de M.G. Hernández, 1907); los *Mensajes y Manifiestos de Castilla*; las *Exposiciones del Ministro de Relaciones Exteriores del Perú*, don José Fabio Melgar; *Historia de los Límites del Perú*, por J. Angulo Puente Arnao (Imprenta Intendencia General del Ejército, Lima, 1927); *Colección de los Tratados*, por Ricardo Aranda (Tomo V, Imprenta del Estado, Lima, 1895); *Historia de la República del Perú*, por Jorge Basadre (Tomo III, capítulos LI y LII, Ediciones Historia, Lima, 1961); *Cuestión de límites entre el Perú y Ecuador*, publicada en Santiago de Chile por Modesto Basadre; *Estudio de la cuestión de límites entre el Perú y el Ecuador* (Biblioteca Militar del Oficial, n° 31, Lima, 1961); y *Alegato del Perú, presentado a S.M. el Real Arbitro*, por José Pardo y Barreda (Imprenta de los Hijos de M.G. Hernández, Madrid, 1905).

2. JARAMILLO ALVARADO, Pio... *La Presidencia de Quito. Memoria histórico-jurídica de los orígenes de la nacionalidad ecuatoriana y de su defensa territorial*.— Quito, 1938.— T. I, p. 1.
3. ARANDA, Ricardo... *Colección de los tratados, convenciones, capitulaciones, armisticios y otros actos diplomáticos y políticos*.— Lima, imprenta del Estado, 1895.— T. V, p. 727.
4. JARAMILLO ALVARADO, Pio... *Ob. cit.*, T. I, p. 431.
5. Ocupándose de la concesión ecuatoriana de territorios, dice Basadre: "*La acción diplomática peruana contra la concesión de tierras a extranjeros fue secundada por Colombia, Chile y Estados Unidos; y los gobiernos de Inglaterra y Francia llegaron a declarar que salvaban su responsabilidad frente a las dificultades que a los acreedores favorecidos podían resultar como consecuencia de la tercera peruana*". Ahora bien, desde noviembre de 1855 el Encargado de Negocios del Perú en Chile había presentado doce bases al Ministro de Relaciones de ese país, con

el fin de celebrar el famoso Tratado Continental. En la base 2ª se lee: "El objeto de este Congreso [se trataba de la reunión de plenipotenciarios de las repúblicas sudamericanas] será formar un Tratado para asegurar la independencia de todas y cada una de ellas, contra toda pretensión que la amenace, ya sea abierta, ya encubiertamente". Además el órgano esencial del Congreso era una alianza, característica del proyecto; es decir se pretendía materializar la constante e idealista preocupación de solidaridad americana de parte de la diplomacia peruana. Véase *Congresos Americanos de Lima* (recopilación de documentos precedida de un prólogo de Alberto Ulloa, Imprenta Torres Aguirre, Lima, 1938), donde se estudia el tratado continental de 15 de setiembre de 1856, celebrado en Santiago. Los estados contratantes, ante la preocupación de expediciones o agresiones procedentes del extranjero, se comprometían a defender la integridad territorial, mediante el compromiso de "...no ceder ni enajenar, bajo ninguna forma, a otro Estado o Gobierno, parte alguna de su territorio, ni a permitir que dentro de él se establezca una nacionalidad extraña a la que al presente domina, y se compromete a no reconocer con ese carácter a la que por cualquier circunstancia se establezca" (art. 13). Agrega Ulloa: "Se trata, pues, de un doble compromiso; no hacer cesiones territoriales y no reconocer las que se hicieron por cualquier circunstancia. Cerca de ochenta años antes de la declaración de Washington de 1932, la conciencia americana, por órgano de los Gobiernos suscribientes del Tratado Continental no sólo se negaba a reconocer la validez de adquisiciones territoriales que sean obtenidas mediante ocupación o conquista por la fuerza de las armas, sino aun las que pudieran tomar la forma de una enajenación voluntaria. Naturalmente se exceptuaban las destinadas a regularizar las demarcaciones geográficas y las fronteras". Se explica la razón del Ministro Caveró en su protesta al Ecuador, acusando a este país de que procedía contra una conciencia americana formada; y sus palabras son de gran peso: "Aún es más asombroso que se haya trasladado el dominio de extensas porciones de territorio a acreedores súbditos de una nación extraña, contra los consejos de una leal y sana política, contra la fe de los pactos y contra el compromiso expreso, solemnemente contraído, a la faz de la América y del mundo todo, en el artículo 13 del Tratado continental de Santiago, de 15 de setiembre de 1856, ratificado por la Legislatura del Ecuador; ley venerada y constantemente invocada por el Gobierno de S. E., y por cuya nimia observancia aún no ha aceptado las modificaciones accidentales propuestas por el Perú. Este Gobierno signatario, como el del Ecuador, de este pacto de unión, lo considera, pues, violado evidentemente por la enajenación de los terrenos ribereños del Amazonas en la forma que se pretende: por manera que el Gabinete de Quito, aun en caso de no afectar derecho alguno del Perú, comprometería la sinceridad de sus miras, desde que olvidase que el primordial objeto estipulado en la Convención de Santiago es la independencia del territorio de toda nacionalidad extranjera". (Nota del 9 de marzo de 1858, del Ministro Residente de la República del Perú en el Ecuador, don Juan C. Caveró, al Ministro de RR.EE. del Ecuador don Antonio Mata).

6. ANGULO PUENTE ARNAO, Juan... *Historia de los límites del Perú.*—Lima, 1927.
7. ARANDA, Ricardo... *Op. cit.*, T. V, pp. 185-187.
8. Frente al afán entreguista de la región selvática por el Ecuador, resalta la posición adoptada por el Perú, cuya dedicación a la amazonía ha quedado demostrada en la monumental *Colección de leyes, decretos, resoluciones y otros documentos oficiales referentes al Departamento de Loreto*, formada de orden suprema por el Dr. Carlos Larrabure y

Correa. Cada vez que un escritor desea tratar de los problemas de la hoya amazónica, tiene que consultar la inmensa documentación reunida por Larrabure. El autor de la *Colección* ha agrupado su trabajo conforme a la siguiente clasificación: independencia de Maynas, geografía política, límites internacionales, demarcación judicial, jurisdicción eclesiástica y misiones, instrucción pública, administración general, caminos terrestres, ferrocarriles, correos y telégrafos, navegación fluvial, viajes y exploraciones, inmigración y colonización, gomales, obras públicas, rentas y presupuestos y diversos. Sólo debemos lamentar que el trabajo se detenga en los primeros años del siglo XX.

La civilización de nuestro Oriente fue una obra estupenda, lenta, laboriosa, que absorbió inmensas energías y muy grandes caudales. Sabemos que las reales cédulas de 1802, la Real Cédula original de Fernando VII que ratifica las anteriores, fijaron de manera expresa y terminante los derechos peruanos, territorios que siguió poseyendo nuestro país sin interrupción; y en pleno ejercicio de su soberanía, expidió leyes y decretos en diversas épocas, los cuales propendieron a dar mayor incremento a esas regiones.

Durante los años de 1821 a 1832 —para no citar los esfuerzos hechos en el curso del virreinato— fueron notables los empeños del Perú en cuanto a la Selva, que costaron vidas humanas, dinero y sacrificios. Citemos algunos datos. En julio de 1821 quedan derrotados los realistas en Chachapoyas. En la ciudad de Santiago de los valles de Moyobamba vienen a firmarse las actas de nombramiento de autoridades peruanas. Se jura la independencia en Jaén y se comunica el hecho al gobierno de Trujillo. El acto se repite en diversos lugares de la región de Maynas hasta setiembre de 1821. Se domina la reacción realista de 1822. Maynas pasa a formar parte del departamento de La Libertad. Se reedifica el pueblo de Camucheros (1825); se fundan los pueblos de Barranquita y Nauta (1829), Parinari (1830). En 1831 se traslada la sede del obispado de Maynas a Chachapoyas. En 1832 nace el pueblo de Ambiyacu y se crea el departamento de Amazonas, con Maynas como provincia, al mismo tiempo que se erige en Jeberos un colegio de Propaganda Fide, con doce misioneros. Los esfuerzos peruanos con el fin de provocar una corriente migratoria europea y colonizar las regiones amazónicas datan de la ley de 21 de noviembre de 1832, siempre con un sentido nacionalista y de integridad territorial.

Asimismo dentro de la etapa del predominio de Flores en el gobierno ecuatoriano, etapa que se caracteriza por un intento de expansión en la región amazónica, el Perú continúa su obra civilizadora. En 1833 se comienza a levantar la carta topográfica amazonense. Se protege a los pueblos de Santiago, Borja, Barranca y San Antonio con tropas para librarlos de la invasión de los selváticos. Se crea el gobierno político y militar de Loreto, incluyendo el territorio de Maynas, donde se establecen municipalidades en todos los pueblos de la región. En 1834 quedan vencidos los salvajes que amagan los pueblos de Santiago, Borja, Barranca y San Antonio. Se levanta un plano topográfico de la provincia de Maynas. En 1837 se traslada el pueblo de San Antonio al lugar denominado Varadero (rio Pastaza), así como el pueblo de Orán a la desembocadura del Napo y se establecen sociedades agrícolas en Maynas. En 1838 se funda el pueblo de Huarmituarmi, entre Balsapuerto y Moyobamba. En 1840 el Obispo de Chachapoyas, monseñor José María Arriaga, manda levantar el censo de las doctrinas de Loreto y quedó trasladado el pueblo de Santiago a las márgenes del Marañón. En 1841 inicia sus exploraciones don Manuel Ijorra a las montañas de Maynas. Balsapuerto y Habana están en plena existencia. Iquitos cuenta ya con 81 mil habitantes. En 1842 se

funda el pueblo de Challanayacu. En 1843 se dictan providencias para el arribo de las primeras naves a vapor a los ríos Amazonas y Mara- ñón. Se hacen estudios para abrir un camino de Chachapoyas al pongo de Manseriche. Hállase en pleno funcionamiento el Colegio de Misiones de la Caridad Peruana, creado en Jeberos, que significó un polo de civilización para los ríos Pastaza, Alto Mara- ñón, etc. Se efectúa la expedición de don José Monteza al río Santiago. En 1844 se funda el poblado de Barranquitas en el Cahuapanas. En 1845 expediciona el Teniente Damián Nájjar al río Santiago, con el objeto de desalojar a los salvajes destructores del pueblo de Santa Teresa. Fue repoblado Ambiyacu y se funda San Pedro de las Montañas. El Vicario Flores funda el pueblo de Cabalococha y se ordena reducir al pueblo de Pisanana, a los habitantes del antiguo caserío de Pampa Hermosa. Entre 1845 y 1848 explora Fray Manuel Castrucci Vernoza los territorios habitados por los záparos y jíbaros en los ríos Pastaza, Napo y Bobonaza. El autor ecuatoriano Pío Jaramillo Alvarado escribe en su libro *La Presidencia de Quito*, Tomo I, p. 429: "*Mientras en el Ecuador se había iniciado la anarquía por el militarismo urbinista —alude Jaramillo al General José María Urbina, gobernante en 1852—, el Perú se aprovechaba de esa situación para ir avanzando en su plan de conquista en la región oriental y amazónica del Ecuador, y en ese periodo de 1849 a 1852, en que el Perú ya detentaba los derechos territoriales ecuatorianos en las provincias de Tumbes y Jaén, y afectaba una posesión arbitraria en una parte de la antigua gobernación quiteña de Maynas, y sólo en la orilla de la parte derecha del Amazonas, en esta época aciaga de Urbina, el Perú realizó con el Brasil un tratado de límites con perjuicio y prescindencia del Ecuador y creó la Provincia de Loreto, comprendiendo la orilla derecha del Amazonas, siempre ecuatoriana. El Apostadero quiteño de Iquitos, fundado por ecuatorianos, fue ocupado arbitrariamente por el Gobierno del Perú y esta ocupación oficial se trató de cohonestarla con el hallazgo de la Cédula Real de 1802, en Moyobamba, el año de 1851, por el Prefecto Matute*". Las afirmaciones de Jaramillo contienen una serie de inexactitudes. Jamás hubo ecuatorianos en Iquitos antes de 1852. La llamada región oriental y amazónica del Ecuador no era tal, como hemos visto. A lo que puede añadirse otro conjunto de hechos demostrativos de la posesión peruana. En 1846 el subprefecto José María Reátegui efectuó la razón de las ciudades, pueblos y aldeas de la provincia de Maynas; estudio completado por el subprefecto Eulogio Eléspuru. La Comisión Castelnau-Carrasco salió al Ucayali y al Amazonas: el Capitán de Fragata Francisco Carrasco presentó informe detallado de la expedición. En 1847 el subprefecto José Orosco elevó unos cuadros con "*...la razón nominal de los pueblos de que se compone la Provincia de Maynas con expresión de sus distritos, número de almas y nombres de los funcionarios*". Se planificaron escuelas de primeras letras en las misiones de Maynas. El Juez de Chachapoyas, Juan Crisóstomo Nieto, levantó el censo de la provincia de Maynas, formada por 21 distritos. En 1848 el explorador Garrido hace los estudios y traza los planos para un ferrocarril de Paita al pongo de Manseriche. El gobernador de Andoas efectúa el censo de su distrito. Fray Manuel Castrucci Vernoza navega el río Mara- ñón y el Pastaza. En 1850 se celebraron contratos para traer inmigrantes europeos a nuestra selva. En 1851 el servicio de correos establece receptorías en numerosos poblados de la Amazonia, incluyendo Loreto, Nauta, Iquitos, Balsapuerto, Yurimaguas, etc. Se establece el colegio de Propaganda Fide de Santa Rosa de Ocopa, que había sido suprimido por Bolívar en 1824. Se repuebla Borja y Santiago de las Montañas. Mediante un contrato con la Compañía

Brasileira de Navegación en el Amazonas, extiende ésta el itinerario de sus vapores hasta Nauta; efectivamente, las naves *Monarca*, *Marajo* y otras hacen dos viajes cada semestre en territorio peruano. En 1852 el gobierno del Perú manda construir dos vapores en Europa para la navegación del Amazonas. Puestos en servicio naufraga el uno en Nauta y el otro en Omaguas. Sus nombres eran *Huallaga* y *Tirado*. Don Mariano Aguilar explora la selva de Tamborombamba, buscando una ruta de Chachapoyas al pongo de Manseriche.

El General Urbina, que representa el militarismo nacional ecuatoriano, prosigue las reclamaciones territoriales y llega a sostener que los derechos de su país van hasta la frontera de Tabatinga. Urbina entrega en 1856 el mando al General Francisco Robles, y es entonces cuando se agudiza el conflicto con el Perú. Robles es quien desaira al Ministro Caveró; bajo su gobierno se realizan atentados contra los funcionarios peruanos en Guayaquil y Esmeraldas, y se practican actos hostiles contra comerciantes y residentes peruanos en localidades ecuatorianas. Todo ello coincide con las reclamaciones amazónicas. ¿Cortina de humo a la difícil situación interna? Lo cierto es que también en esta época continúan las tareas peruanas en la Selva Norte. En 1853 se crea la provincia litoral de Loreto, separando del departamento de Amazonas los territorios de la antigua jurisdicción de Maynas. Las disposiciones sucesivas habían organizado de manera precisa la adjudicación de tierras en Loreto, dando pasajes a los colonos hasta los lugares de destino, instrumentos, etc., todo gratuitamente, con orden de establecer al efecto los depósitos suficientes. Al amparo de ese ordenamiento llegó una colonia de alemanes y peruanos que, bajando por el río Huallaga, se acercaron en Tarapoto y Moyobamba. Se dictó un reglamento para las escuelas públicas de Amazonas y Maynas. En 1854 se concede el pase a las bulas pontificias que preconizan Obispo de Chachapoyas al P. Pedro Ruíz. En 1855 a insinuación del Prefecto de Misiones, Padre Calvo, se trasladan los habitantes de Belén a Sarayacu. Queda fundado el pueblo de Piscocoyacu o Pishuaya. En 1857 fue señalada la ciudad de Moyobamba como capital de Loreto, debido a su situación a orillas del río Mayo, sobre una meseta, y a su población numerosa y diligente. En 1858 se desarrolla el comercio de Nauta con sombreros de Moyobamba y tabaco de San Martín. Se funda y destruye en el mismo año un poblado en la desembocadura del Cahuapanas, que se llamó Sepultura.

En un informe del año 1897, el Comisario especial en el Departamento de Loreto, Coronel Juan Ibarra, demostraba que el Napo era el *camino real* para toda la vasta zona encerrada entre el Tigre y el Putumayo, vale decir una extensa red fluvial comprendiendo el Napo y sus principales afluentes, el Curaray por la derecha, el Aguarico y Tamborayacu por la izquierda, así como los tributarios del Curaray, Aravela, Cononaco, Nasciño y Villano. Y decía el Coronel Ibarra: "*Y toda esa zona pertenece exclusivamente al Perú, más, mucho más que por el título histórico que consagra su señorío en aquellas regiones, por el dominio efectivo y constante que ha ejercido y ejerce en ella; porque peruanos son todos los caseríos y pueblos que allí existen y en algunos de los que hay autoridades nacionales, peruanos en su inmensa mayoría son los brazos que explotan esas tierras y peruanos, exclusivamente peruanos, el comercio, la navegación y los capitales que los fomentan, mientras que los limítrofes del Norte, Ecuador y Colombia, no tienen en tan extensa zona la más mínima representación de personería; apenas si algunos y muy contados ciudadanos de esas naciones ejercen en pequeña escala y diseminados la industria cauchera, como la ejercen también brasileros y europeos*".

NOTAS AL CAPITULO

En el río Santiago la influencia peruana ha sido capital y cuando la destrucción de Santiago de las Montañas por los salvajes, como también las poblaciones de Borja, Santa Teresa, Parquero y Limón, fue el empeño peruano el que tomó las medidas para proteger a los habitantes. En el río Morona fue el Prefecto de Loreto, Benito Arana, quien efectuó en 1874 las debidas exploraciones a fin de comprobar su navegabilidad, dándole el Perú desde lejanos días la importancia cabal a los territorios de Quijos y Canelos y no corresponde al viaje del General ecuatoriano Víctor Proaño, que tan solo bajó este río en balsa, escapando del confinamiento en que lo mantenía en Macas el gobierno de García Moreno; algo accidental que ha valido para declararlo por la fantasía tropical como "*el gran explorador del Morona*". El viaje positivo fue la expedición encomendada en 1867 a don Adrián Vargas, comandante del vapor *Napo*, quien navegó más de 228 millas en dicho río.

En el río Pastaza la activa explotación de caucho por los peruanos hizo que se le reconociera totalmente. En el río Tigre, los establecimientos industriales, dependientes de la plaza de Iquitos, hicieron conocerlo asimismo en todo su curso.

En cuanto al río Napo, ha sido navegado por la bandera peruana hasta la boca del Aguarico por vapores peruanos que calaban una braza, y de allí hasta el Coca por embarcaciones de tres pies de calado.

Capítulo II

LA ACCION MILITAR Y NAVAL : EL BLOQUEO

Pocos hombres en el Perú tuvieron la claridad práctica en los conceptos y decisiones que implican los problemas bélicos, ni la autoridad demostrada por Castilla. Mas combatió a base de una estrategia terrestre, puesto que ante todo era un caudillo militar, y como lógica consecuencia estaba dominado por el empleo de fuerzas del Ejército y no podía evitar la influencia del espíritu de cuerpo, que lo identificaba con los pensamientos propios de su medio. En la época que estudiamos, significaba Castilla la centralización de la autoridad, el medio de organizar un programa integral, la unificación de las Fuerzas Armadas; operaba entonces como un líder bajo el sentimiento de ejercer la responsabilidad de las funciones totales del comando, lo cual lo hacía inflexible en sus determinaciones; además tal caudillo era el Presidente de la República, o sea, la máxima autoridad ejecutiva de la nación, de modo que sus órdenes poseían un peso abrumador.

SITUACION DE LOS MANDOS NAVALES

La Marina estaba desprovista de opinión en el Alto Comando. Verdad es que en aquella época este organismo no tenía definidas con la mayor exactitud sus metas ni las necesidades que con él se quería satisfacer. Ni el Alto Comando ni el Gobierno solicitaron de ninguno de los miembros de la Armada, por elevada graduación que tuviese, la asesoría para

las delicadas funciones de una operación de guerra. Desgraciadamente la línea de conducta observada con respecto a la Marina era aceptar de sus jefes solamente ideas generales en cuanto a asuntos de rutina, los específicos de la profesión, mientras les quedaba vedado aquello de mayor envergadura, de real importancia para la nación; campo donde no poseían conocimiento ni dominio quienes no fuesen profesionales del mar.

En el sistema constituido poco a poco desde 1821, el criterio naval se presentaba así: los oficiales subalternos emitían sus juicios sobre asuntos del servicio, al nivel de los segundos comandantes o comandantes a flote o de dependencias. Los oficiales superiores, al nivel del Mayor de Ordenes de la Escuadra o del Departamento, o del Comandante General de la Escuadra o de la Marina; los oficiales generales, al nivel del Comandante General de la Marina. Y la máxima autoridad naval, el Comandante General de la Marina, informaba desde el Callao al Ministro de Guerra y Marina y esperaba la resolución. Este era el mecanismo a fin de llevar el pensamiento del Cuerpo General de Marina al Ejecutivo. Existía en Lima, y no siempre era un marino, un Oficial Mayor de Marina en el Ministerio que dirigía la Oficialía Mayor, quien compendiaaba y mandaba practicar las diligencias preparatorias de los asuntos del despacho, hasta ponerlos en estado de resolución, exceptuándose los asuntos y órdenes a providenciar de sustanciamiento en que tuviera a bien reservarse, por ser importantes o que se referían al Poder Legislativo o a la Corte Suprema, o que se remitían a otro Ministerio. Era nombrado por el Presidente de la República a propuesta del Ministro de Guerra. Tal organización se suponía que llenaba más o menos su objeto en época de paz; pero en tiempo de guerra era otra cosa y, sin embargo, proseguía funcionando para la Armada. Por su parte, el Presidente y su Ministro sólo esperaban obediencia de sus subordinados navales sin conocer el fin preciso por alcanzar, sin presentar al Alto Comando conclusión alguna de orden elevado, sin colaborar en el estudio de los elementos básicos para una concepción completa de los problemas castrenses, sin poder discutir el pro y el contra de los planes propios de la Marina; en suma, sin que el Alto Comando obtuviese unidad, armonía y convergencia con la Armada; de modo que ésta ignoraba lo que se quería hacer y desconocía a fondo este fin. No era dueña, pues, de dar oportunidad a su acción.

Cuando le parecía al Ejecutivo que sus disposiciones no se comprendían perfectamente por la lógica falta de unidad doctrinaria o dudaba de la disciplina naval, ponía a la cabeza de la Marina a un jefe del Ejército, con miras a que ejerciera

Escalafón del Cuerpo general y político de la
Armada (1858).

DOCUMENTOS DE LA MEMORIA

NUMERO

ESCALAFON del Cuerpo General y Politico de la Armada

| NOMBRES. | FECHAS DE LOS ULTIMOS DESPACHOS |
|----------|---------------------------------|
|----------|---------------------------------|

TENIENTES PRIMEROS.

| | | |
|-------------------------------|--------|------------|
| D. Pedro Federico Suarez..... | Junio | 12 de 1858 |
| „ Miguel Rios..... | _____ | _____ |
| „ Ruperto Alsamora..... | Agosto | 18 _____ |
| „ Abel Raygada..... | _____ | _____ |
| „ Lino de la Barreda..... | _____ | _____ |
| „ Federico Lara..... | _____ | _____ |
| „ Guillermo Pareja..... | _____ | _____ |

TENIENTES PRIMEROS GRADUADOS.

| | | |
|---------------------------|--------|------------|
| D. Eduardo Robinson..... | Abril | 6 — 1858 |
| „ Fernando Rodriguez..... | Junio | 12 — _____ |
| „ Federico Tulecia..... | _____ | _____ |
| „ Julio Telleria..... | Agosto | 18 — _____ |

TENIENTES SEGUNDOS.

| | | |
|------------------------------|-----------|------------|
| D. Santiago de la Haza..... | Noviembre | 15 de 1853 |
| „ Francisco Luque..... | Marzo | 18 — 1854 |
| „ José Antonio Salcedo..... | Diciembre | 3 — 1855 |
| „ Carlos Rosas..... | Enero | 4 — 1857 |
| „ Julio Sagasti..... | Junio | 12 — 1858 |
| „ Aurelio Arrieta..... | Agosto | 18 — _____ |
| „ Simon Cáceres..... | _____ | _____ |
| „ Juan Ortis..... | _____ | _____ |
| „ Juan Manuel Garrido..... | _____ | _____ |
| „ Agustin Detan..... | _____ | _____ |
| „ Hipólito Cáceres..... | _____ | _____ |
| „ Juan Guillermo More..... | _____ | _____ |
| „ Wilfredo de la Puente..... | _____ | 23 — _____ |
| „ Jenaro Carrillo..... | _____ | 4 — _____ |

TENIENTES SEGUNDOS GRADUADOS.

| | | |
|------------------------------|--------|------------|
| D. José Manuel Marquina..... | Junio | 12 — 1858 |
| „ Patricio Iriarte..... | _____ | _____ |
| „ José B. Benavides..... | Julio | _____ |
| „ José Rodriguez..... | Agosto | 18 — _____ |

ALFERECES DE FRAGATA.

UANO.

A DE GUERRA Y MARINA.

RO 15.

ada en que se expresa la fecha de los últimos despachos.

| NOMBRES. | FECHAS DE LOS ULTIMOS DESPACHOS. |
|-----------------------------|----------------------------------|
| D. Herculio Santiago..... | Noviembre 8 de 1854 |
| „ Luis Lopez..... | Enero 12 — 1857 |
| „ Manuel Villavicencio..... | Marzo 29 — — |
| „ Pedro Estenos..... | Abril 19 — — |
| „ Reinaldo Flores..... | Mayo 18 — — |
| „ Jerman Paz..... | Julio 8 — — |
| „ Gregorio Miró..... | 19 — — |
| „ José Sologuren..... | Agosto — — — |
| „ Julio Chaves..... | Noviembre 6 — — |
| „ Manuel Garcia..... | Diciembre 17 — — |
| „ Bernardo Coronel..... | Enero 20 — 1858 |
| „ Alejandro Noel..... | 28 — — |
| „ Rómulo Tizon..... | Abril 13 — — |
| „ Felipe Meza..... | Setiembre — — — |
| „ Napoleon Alayza..... | — — — |
| „ Manuel Gasañeta..... | — — — |
| „ Juan Heros..... | — — — |
| „ Ramon Mascaro..... | — — — |
| „ Mariano Hebia..... | 6 — 1856 |
| „ Manuel Hernesto Haza..... | Enero 13 — 1857 |
| „ Enrique Mendiola..... | Abril 19 — 1859 |
| „ Carlos M. Baco..... | Agosto 16 — — |
| „ Ismael La Mar..... | Setiembre 18 — — |
| „ Manuel Espinosa..... | Cursante. |
| „ Ramon Ducio..... | Idem |
| „ Pablo M. Lujan..... | — — — |
| „ Daniel Seminario..... | Sin despacho. |
| „ Manuel Suarez..... | Idem |

CUERPO POLITICO DE LA ARMADA.

COMISARIOS DE GUERRA.

| | |
|-----------------------------|---------------------|
| D. Juan Lara..... | Abril 15 — 1835 |
| „ Francisco Morales..... | 3 — 1843 |
| „ Manuel Calvo..... | Setiembre 24 — 1844 |
| „ Manuel A. Segura..... | — — — |
| „ Juan José Guersi..... | Febrero 17 — 1853 |
| „ Juan La Fuente..... | Mayo 3 — 1854 |
| „ Santiago Chaparro..... | Agosto 19 — 1856 |
| „ Manuel Sagastabeitia..... | Marzo 4 — 1857 |
| „ Juan Peña..... | Junio 29 — — |

OFICIALES PRIMEROS.

ALFERECES DE FRAGATA.

| | | | |
|------------------------------|-----------|----|--------|
| D. Antonio Suarez..... | Junio | 12 | — 1855 |
| „ Napoleon Canávaro..... | Marzo | 4 | — 1856 |
| „ Salomé Porras..... | Octubre | 14 | — |
| „ Manuel Antonio Garcia..... | Mayo | 26 | — 1857 |
| „ Juan Basso..... | Junio | 25 | — |
| „ Pedro J. Bonaparte..... | Noviembre | — | — |
| „ Aniceto Zavala..... | Abril | 6 | — 1858 |
| „ Juan Pastor..... | Junio | 12 | — |
| „ Manuel Silva..... | — | — | — |
| „ Martin Otero..... | — | — | — |
| „ Jeconias Sans..... | — | — | — |
| „ Carlos Arrieta..... | Agosto | 18 | — |
| „ Gregorio Petas..... | — | — | — |
| „ Juan Altaga..... | — | — | — |
| „ Ulices Delvoy..... | — | — | — |
| „ Federico Palmos..... | — | — | — |
| „ Juan Cobian..... | — | — | — |
| „ José Villegas..... | — | — | — |
| „ José Antonio Ugarte..... | — | — | — |
| „ Nicolas Bayona..... | — | — | — |
| „ Eduardo Sarabia..... | Setiembre | 12 | — |

ALFERECES DE FRAGATA GRADUADOS.

| | | | |
|------------------------------------|-------|----|--------|
| D. Pedro Ortiz..... | Abril | 6 | — 1858 |
| „ Guillermo Blak..... | — | — | — |
| „ Pedro Leon..... | Junio | 12 | — |
| „ Enrique Calmas..... | — | — | — |
| „ Francisco Gonzalez del Real..... | — | — | — |
| „ Mariano La-Torre..... | — | — | — |
| „ Juan Raygada..... | — | — | — |
| „ Valerio Mur..... | — | — | — |
| „ Toribio Raygada..... | — | — | — |
| „ Antonio de la Guerra..... | — | — | — |
| „ Aristides Aljovín..... | — | — | — |
| „ Rómulo Espinosa..... | — | — | — |
| „ Benjamin del Valle..... | — | — | — |
| „ José Jonquin Escobar..... | — | — | — |
| „ José Maria Anduaga..... | — | — | — |
| „ Serapio Tejerina..... | — | — | — |
| „ Eduardo Sarabia..... | — | — | — |
| „ Daniel de La Torre Ugarte..... | — | — | — |
| „ Eduardo Raygada..... | — | — | — |

GUARDIAS MARINAS DE LA ARMADA.

| | | | |
|--------------------------|---------|----|--------|
| D. Erasmo Castañeda..... | Octubre | 12 | — 1854 |
|--------------------------|---------|----|--------|

IMPRESA DEL ESTADO

OFICIALES PRIMEROS.

| | | | | | |
|----|-----------------------------|-----------|----|---|------|
| 0. | Francisco Rueda..... | Abril | 15 | — | 1835 |
| " | Manuel Federico Llaque..... | Junio | 28 | — | 1850 |
| " | Mannel Gurt..... | ———— | 24 | — | 1851 |
| " | Melchor Suarez..... | ———— | — | — | — |
| " | Lorenzo Sologuren..... | Agosto | 16 | — | — |
| " | José Angulo..... | Octubre | 11 | — | 1852 |
| " | Manuel de la Haza..... | Diciembre | 13 | — | — |
| " | José Suarez..... | Febrero | 17 | — | 1853 |
| " | Gerónimo de la Lama..... | Junio | 27 | — | 1854 |
| " | Manuel Becerra..... | Marzo | 4 | — | 1854 |
| " | Juan de Dios Pastrana..... | Mayo | 28 | — | 1857 |
| " | Pablo Cáceres..... | Julio | 30 | — | — |
| " | Manuel Ríos..... | Agosto | 22 | — | — |
| " | Juan de Dios Carreño..... | Marzo | 24 | — | 1853 |
| " | Fernando Casás..... | ———— | 30 | — | — |
| " | Juan Torres y Lopez..... | Junio | 12 | — | — |
| " | Juan Chaparro..... | Julio | 10 | — | — |

OFICIALES SEGUNDOS.

| | | | | | |
|----|-----------------------------|-----------|------------------|---|------|
| 0. | Federico (Fernandini)..... | Marzo | 18 | — | 1854 |
| " | José María Esalaba..... | Setiembre | 7 | — | 1856 |
| " | José María Saldías..... | Febrero | 1 ^o . | — | 1857 |
| " | Joaquín Saavedra..... | Agosto | 22 | — | — |
| " | Dionicio Rivera..... | Febrero | 6 | — | — |
| " | Juan Francisco Pázar..... | Enero | 2 | — | 1848 |
| " | Juan Arce..... | Abril | 6 | — | — |
| " | Francisco E. Fernández..... | Marzo | 18 | — | — |
| " | Carlos Lagomarsino..... | Abril | 6 | — | — |
| " | Tomás Urrutia..... | Junio | 12 | — | — |

OFICIALES TERCEROS.

| | | | | | |
|----|---------------------------|-----------|----|---|------|
| 0. | Manuel R. Palma..... | Marzo | 16 | — | 1853 |
| " | Cristobal Armero..... | Setiembre | 20 | — | — |
| " | Fernando Mariátegui..... | Noviembre | — | — | — |
| " | Pedro C. Vizcarra..... | Marzo | 18 | — | 1854 |
| " | Juan B. Caravedo..... | Abril | 20 | — | — |
| " | José Fernando Gasols..... | Marzo | 14 | — | 1855 |
| " | Enrique Cáceres..... | ———— | 4 | — | — |
| " | Gregorio Becerra..... | Octubre | 15 | — | 1856 |
| " | Alejandro Rivera..... | Agosto | 5 | — | 1857 |
| " | Federico Ascostia..... | Mayo | 18 | — | — |
| " | Mariano Tapia..... | Abril | 12 | — | — |
| " | Manuel Palacios..... | Agosto | 18 | — | — |
| " | Juan Marques..... | ———— | — | — | — |

(Continuará.)

OR E. ARANDA.

DOCUMENTOS DE LA MEMORIA DE GUERRA Y MARINA.

NUMERO 15.

ESCALAFON del Cuerpo General y Politico de la Armada en que se expresa la fecha de los últimos despachos.

(Conclusion.)

NOMBRES. FECHAS DE LOS ULTIMOS DESPACHOS.

CUERPO POLITICO DE LA ARMADA.

CIRUJANOS DE PRIMERA CLASE.

D. Ricardo Whittington..... Febrero [3 de 1857
 ,, Antonio Cabari.....

CIRUJANOS DE SEGUNDA CLASE.

D. Domingo Castañeda.....
 ,, José Rescordero.....
 ,, Emilio Pardo.....
 ,, Luis Guthat.....
 ,, Saturnino V. Flores.....

PRIMEROS PILOTOS DE LA ARMADA.

D. Tomas Rees..... Enero 5 — 1856
 ,, Carlos Holaza..... Junio 6 — 1857

NOMBRE. FECHAS DE LOS ULTIMOS DESPACHOS

PRIMEROS PILOTOS CONTRATADOS.

D. Guillermo S. Patton.....
 ,, Davin Sprink.....

SEGUNDOS PILOTOS CONTRATADOS.

D. Juan Univaso.....
 ,, Leon Melet.....
 ,, Juan Gusman.....
 ,, Lorenzo Euriche.....
 ,, Carlos Gay.....
 ,, Juan A. Rossi.....
 ,, Luis Conti.....

Seccion de Marina del Ministerio de Guerra.—Lima, 13 de Octubre de 1856

Juan de La Fuente.



la función más privativa de la profesión, vale decir la del Comandante General de la Marina. La única iniciativa que le quedaba entonces al Cuerpo Naval era manejar las naves, repararlas con los medios más precisos y llevar a cabo las misiones que se le ordenaban. Las instrucciones del Ejecutivo a través del Ministro, las órdenes de operaciones, las normas aun para el viaje más corto, descendían hasta el mínimo detalle, tratando prácticamente de conducir de la mano al marino que debía cumplirlas. Ni siquiera podían los altos jefes de la Marina tomar parte en un programa de adquisiciones navales, y cuando se compraba un buque actuaban como peritos. En la elevada jerarquía naval no existía un solo Vicealmirante, pues el último lo había sido José Pascual de Vivero y Salaverría, ascendido a dicho grado el 15 de marzo de 1833, habiendo fallecido el 14 de marzo de 1834. Los contralmirantes se podían contar con los dedos de una mano, precisamente en una época en que el ejército disponía de numerosos grandes mariscales y generales de división. La carrera de la mayor parte de los marinos terminaba en la clase de Capitán de Navío, o sea de Coronel en la equivalencia del ejército. No existían constructores navales, y el último había sido el Capitán de Corbeta Tomás Falconí, que sirvió desde los días virreinales, y se inició en la República a una edad avanzada. Desaparecido Falconí hubo de contratarse a profesionales extranjeros, o simplemente a un ingeniero civil cualquiera.

En el plan de guerra que nos toca relatar no se ve aparecer a la Marina en su debida posición; lo cual contrasta con los diversos factores que había que tomar en cuenta en el caso presente del conflicto: a) el control para la invasión, llevando al ejército para ejercer el sometimiento y la ocupación militar; b) la amenaza de la destrucción, con la capacidad que poseía entonces la Escuadra peruana; c) el control por la presión económica, bloqueando Guayaquil y aislándolo de todo intercambio de productos, extendiendo la acción a toda la costa ecuatoriana; y d) el control político y psicológico, ayudando a uno de los bandos revolucionarios del Ecuador y ejerciendo ciertos procedimientos fáciles de llevar a cabo.

En el conflicto con el Ecuador, sin el empleo de la Marina no hubiera sido posible cumplir los siguientes principios del arte de la guerra: iniciativa, reunión de las fuerzas en el tiempo y en el espacio, concentración de los medios, seguridad y ofensiva. Pensemos de qué modo la posesión, por parte del Perú, de una flota capaz de ofensiva afectaría al Ecuador. En *El Peruano* se lee el convenio entre el Contralmirante Mariátegui y el General Franco; allí se aprecia a qué extremos se vio reducida la población de Guayaquil en ese mes de agosto¹.

Indudablemente una nación largamente bloqueada es una nación vencida (nótese que nos referimos a esos años).

El plan de campaña debía tomar en cuenta el factor geográfico. La línea de invasión más fácil en aquel período histórico—cuando las carreteras se presentaban tan malas— estaba señalada por la línea de costa. Por ese motivo los límites marítimos ecuatorianos significaban fronteras de carácter internacional, adonde alcanzaba de una manera directa el poder naval nuestro. ¿Cómo se podía hacer para que el plan de Castilla fuese efectivo, no bien fallaron los medios diplomáticos? El instrumento, tratándose de un problema marítimo, debía ser la Flota, y una flota que se formó a costa de sacrificios económicos. Castilla debió de meditar en la libertad de acción que obtendría valiéndose de la supremacía marítima, al punto de poder transportar sin riesgo la base de sus operaciones del Sur al Norte, según lo exigieran el curso y el éxito de las operaciones. He aquí el motivo de que nuestra Armada ingresara al conflicto antes que el Ejército, iniciando la guerra marítima.

CONSPIRACIONES EN LA EPOCA DE CASTILLA

Frente a la acentuada tensión que iba tomando el problema ecuatoriano, no es posible silenciar la situación general del Perú. Al hacer crisis las relaciones con Ecuador, acababan de cumplirse cuatro meses de la toma de Arequipa por Castilla y del sometimiento de los jefes y oficiales de la Armada que acompañaron a Vivanco. Esto significó que un alto número de miembros de la Marina deberían permanecer fuera de servicio activo.

Las conspiraciones fueron diversas, si bien no muy peligrosas. Uno de los ministros se expresaba así ante la Convención Nacional (21 de octubre de 1856): *"Consta a la Convención Nacional que la mayor parte de los que sostuvieron la Administración anterior, han tentado dentro y fuera de la República cuantos medios les ha sido posible para conspirar contra el sistema actual y derrocar al Gobierno proclamado por los pueblos. Desde la batalla de la Palma, innumerables son las conspiraciones que se han cortado en su origen, y muchas, como la de Islay, la del 15 de agosto en esta Capital, las de Trujillo, Callao, Chiclayo y Tacna, llegaron a estallar, conmoviendo y escandalizando al país, derramando la sangre de sus hijos y ocasionándole graves e irreparables males. Para lograr su objeto no se han detenido los sediciosos en medios de toda clase, por reprobados que fuesen; hasta intentaron repetidas veces asesinar al Presidente y a los respetables ciudadanos que formaban parte del Gabinete, valiéndose aun del veneno y del puñal, con-*

fiándolos a los bandidos y reos sentenciados y perseguidos por los Tribunales. Estos hechos constan de los procesos que se han seguido, y ese horroroso plan, meditado y puesto en práctica, se habría realizado si la fidelidad de los Jefes, Oficiales y aun Soldados del Ejército, a quienes quisieron también comprender en sus inicuos proyectos, no los hubieran estorbado, dando oportunamente y por diferentes conductos avisos al Gobierno".

Luis Antonio Eguiguren, quien señala las numerosas conspiraciones de la época castillista, escribe: *"Era un estado y ambiente pesado para todos los ciudadanos. Las delaciones estaban a la orden del día, muchas veces sólo por venganzas personales. Los ciudadanos se hallaban a merced de estos desagradables hechos que los metían de cabeza en un juicio, en prisión preventiva mientras se aclaraban las cosas"*.

El Gobierno no dejaba de vigilar a sus enemigos y opositores y de tomar providencias contra ellos. Como medida de precaución, estableció en los puertos extranjeros, que constituían la última escala obligada para llegar a nuestro territorio, un cuidado especial sobre los viajeros sospechosos. En agosto de 1858 se tuvo noticia de la próxima llegada al Callao en el vapor de la carrera procedente del Norte, el *Bogotá*, del General don Manuel de la Guarda y de los dos hermanos Montero, don Lizardo y don Victoriano, que iban como pasajeros. Las autoridades desplegaron un celo especial mientras la nave permaneció en el primer puerto. Al zarpar con destino al Sur el 28 de agosto, se ordenó que viajaran custodiados a bordo hasta pasar los límites de la República, encargando de la comisión al Teniente Primero graduado don Abel Raygada, quien debía ir hasta Iquique donde tomaría el vapor que cruzaría de Valparaíso al Callao. Dicho oficial llevaba notas para todas las capitanías de escala y autoridades civiles, a fin de ayudarlo en no dejar desembarcar a los señores nombrados. Pese a que el procedimiento no era raro en aquellos tiempos, el Encargado de Negocios británico protestó por tales medidas a bordo de un buque de su país y dio origen a un cambio de notas con nuestra Cancillería, e informes de autoridades navales.

Otro ejemplo parecido se presentó el 13 de setiembre de 1858, cuando la Comandancia General de Marina envía una circular a los capitanes de los puertos del Callao, Cerro Azul, Pisco, Chala, Islay, Arica, Iquique, Huacho, Casma, Santa, Huanchaco, San José, Pacasmayo, Paita y Tumbes, lo mismo que al comandante del bergantín *Guise*, del tenor siguiente: *"Habiendo llegado a noticia del Gobierno que D. José Rufino Echenique ha salido de Valparaíso con una goleta cargada de artículos de guerra, prevengo a U. de orden suprema que, por su parte, impida el desembarque que se intenta, dando en el acto el correspondiente aviso a la autoridad principal y que, en el caso*

que verificasen el desembarque algunos individuos antes de que llegue a conocimiento de U., los aprehenda inmediatamente y los remita con las seguridades correspondientes a disposición del Gobierno.— Dios guarde a U.— (fdo.) Ignacio Mariátegui”.

**ESTADO DE LOS BUQUES DE LA ARMADA.
CREACION DE DIVISIONES NAVALES**

En la época que describimos, las naves del Estado no cesaron de moverse cumpliendo las más diversas misiones. Atendieron a los desplazamientos de tropas y material por vía marítima, a causa de la revolución de Vivanco y de los sangrientos sucesos de Arequipa. Sin embargo de lo penoso de tal vaivén para la Marina, pasaron los meses y persistió el trajín de los buques; los cuales, con pocas excepciones, por ser movidos a vapor y efectuar travesías rápidas para la época ofrecían la impresión de vehículos incansables, siempre dispuestos a salir a la mar, sin considerar que la maquinaria propulsora, tan imperfecta en esos días, a cada momento presentaba serias fallas. Respecto a las calderas, todavía en evolución, se quemaban los tubos y deformaban las hornillas con facilidad. A mayor abundamiento, el personal de maquinistas navales, casi todo extranjero y escogido no entre lo más selecto, carecía de mayor experiencia y esmerados conocimientos.

Desde agosto de 1858 se advirtió el deseo del Gobierno de atender a la Armada en el doble aspecto de necesidades de barcos e instrumentos de combate, para que de esa manera pudiesen responder a la situación internacional producida por los manejos ecuatorianos. Fue entonces cuando se completó el armamento de unas naves e íntegramente se llevó a cabo la de otras, es decir de las adquiridas últimamente. Principióse a embarcar, en la cantidad necesaria, pólvora de cañón, bombas cargadas, espoletas, armas menores y otros elementos bélicos. Se ordenaron reparaciones a bordo, por lo menos las más indispensables. Así, por ejemplo, al *Huaraz* y al *Ucayali* se les hicieron diversas obras.

Por su parte, una junta de jefes de la Armada e ingenieros maquinistas inspeccionó el material flotante. Se cita el caso concreto de la fragata *Callao*, donde se apreció el defecto de la mariposa (hélice) y si existía algún riesgo en levantarla y volverla a colocar en el eje de cola.

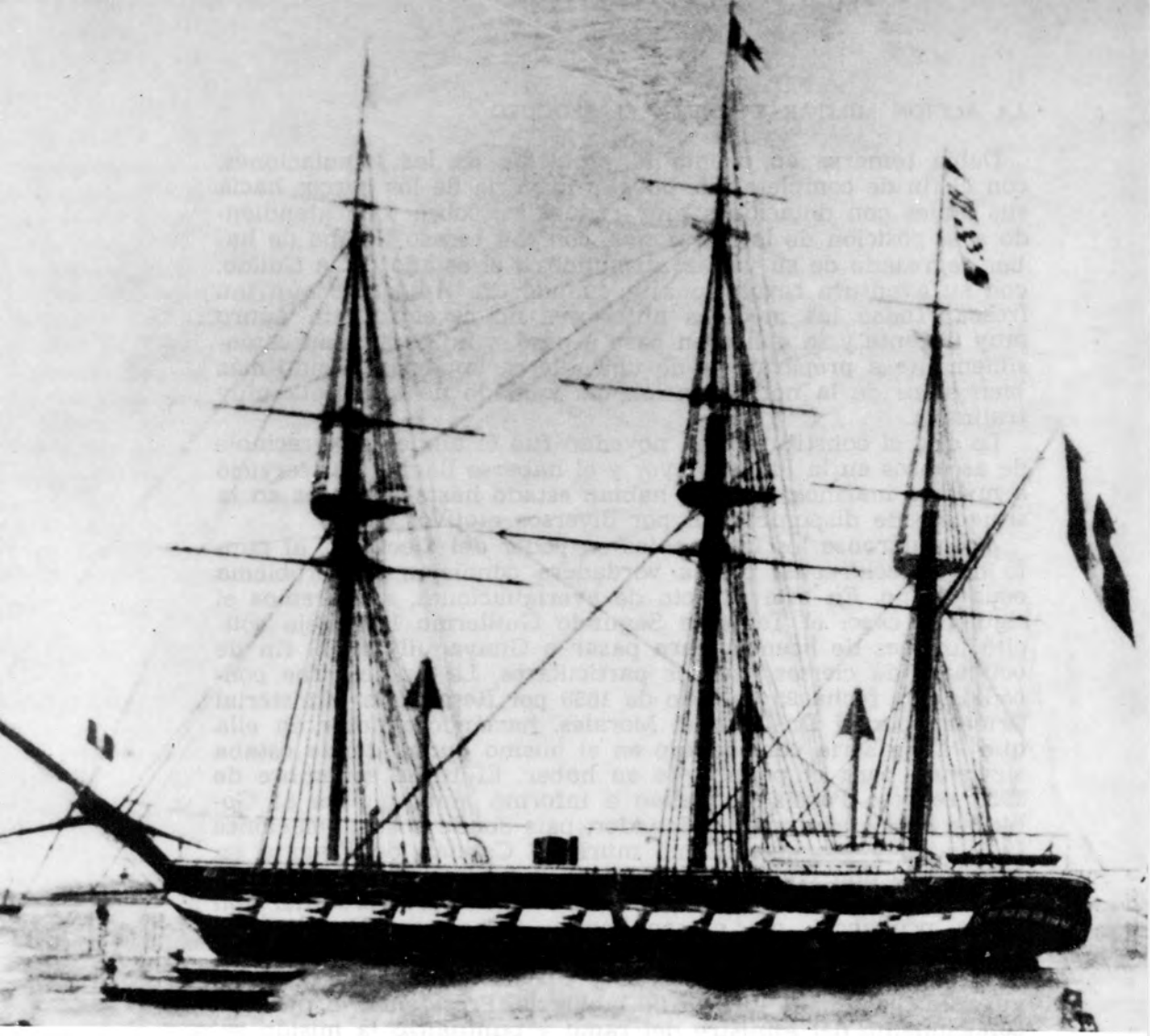
Los transportes también fueron atendidos, como en el caso del *Arauco*. El *Tyrone* fue llevado al Callao desde uno de los puertos del Sur para su reparación. El *Loa* resultó con sus calderas en pésimo estado, y se planeó cambiarlas, mas por el momento se las arregló para permitir la navegación.

Debió tomarse en cuenta el problema de las tripulaciones, con el fin de completarlas, pues la mayoría de los barcos hacía sus viajes con dotaciones muy reducidas; sobre todo atendiendo a la posición de la *Amazonas*, con tan escaso tiempo de haber regresado de su vuelta al mundo, o el estado de la *Callao*, con su aventura revolucionaria cuando era *Apurimac* aún tan fresca. Todas las medidas anteriores no revelaron un apuro muy urgente y se aplicaron paso a paso, y no equivalían ostensiblemente a preparativos de una guerra importante, sino más bien a los de la normalización del cuidado de una flota muy trajinada.

Lo que sí constituyó una novedad fue el aumento apreciable de ascensos en la Plana Mayor y el haberse llamado al servicio a muchos marinos, quienes habían estado hasta entonces en la situación de disponibilidad por diversos motivos.

Acumuláronse los testimonios en poder del Ejecutivo, al punto de apreciar cuál era la verdadera condición del problema ecuatoriano. En este aspecto de averiguaciones, referiremos el siguiente caso: el Teniente Segundo Guillermo L. Pareja solicitó un mes de licencia para pasar a Guayaquil con el fin de ocuparse de ciertos asuntos particulares. La licencia fue concedida con fecha 25 de julio de 1858 por Resolución Ministerial firmada por el Dr. Manuel Morales, haciéndose notar en ella que Pareja sería considerado en el mismo buque donde estaba sirviendo para el percibo de su haber. El 10 de setiembre de 1858 regresó Pareja al Callao e informó ampliamente al Gobierno de los asuntos del Ecuador, país donde poseía relaciones familiares y sociales. (Como murió el Capitán de Fragata en 1908, pudo don Guillermo referir su actuación a personas que aún viven). Resuelto el Gran Mariscal Castilla a proceder con cierta prudencia, dio personalmente órdenes al Comandante General de Marina, con el objeto de alistar los vapores de guerra *Amazonas*, *Loa*, *Huaraz* y *Ucayali*. Al recibir Mariátegui esta disposición directa de labios del Presidente, la puso en conocimiento del Ministro del ramo y puntualizó la misión señalada a las diversas naves. El *Huaraz* debía partir al Norte por los diputados, tocando los puertos necesarios para recoger a quienes se hubieran retrasado por falta de movilidad. El *Ucayali* haría lo mismo en el litoral al Sur. En cuanto al *Loa*, se dirigiría a Guayaquil en convoy con el *Tumbes*, según instrucciones reservadas del Presidente. Y el *Amazonas* trataría-se de arreglarlo en las mejores condiciones, lo más pronto posible, a fin de desempeñar las comisiones que indicase el Ejecutivo.

Frente a la urgencia del caso, el Comandante General de Marina reclamó del Ministro su influencia para poner al día en sus haberes a las dotaciones de los buques próximos a via-



Fragata de guerra *Callao*, de 1666 tons.

jar, y otros puntos más, indispensables a los propósitos que se ejecutarían; estableciendo que lo hacía así por la expresa orden del Gran Mariscal Castilla. Respondió el Ministro, Gran Mariscal San Román, dándose por enterado de las disposiciones del Presidente provisorio, y agregaba, todo ello con fecha 15 de setiembre de 1858, lo siguiente: *"He pasado al Ministro de Hacienda la nota correspondiente para que el ajustamiento de dichos buques por el presente mes se mande abonar en moneda correspondiente nacional, para evitar los embarazos que pudiera ofrecer en el exterior la falta de circulación de la boliviana. En cuanto a los viveres de dieta para el Huaraz digo a V. S. lo conveniente en nota separada"*.

Con objeto de verificar los principales designios del Ejecutivo, fueron creadas dos divisiones navales de operaciones, la del Sur y la del Norte. Para la primera jefatura fue nombrado el Capitán de Navío José María García, y para la otra el de igual clase Diego de la Haza. El desarrollo programático de la política que se elaboró se contiene en las siguientes comunicaciones que copiamos del Archivo Histórico del Museo Naval del Perú:

"Lima, 14 de setiembre de 1858.— Señor Contra Almirante Comandante General de Marina.— S. C.— Debiendo salir el vapor de guerra Loa con destino a Guayaquil, conduciendo al Mayor Paz, en calidad de Correo de Gabinete, y a fin de evitar la sorpresa que pudiera causar la aparición de este buque en aquella ciudad: sírvase V. S. prevenir a su Comandante que a su arribo se dirija por medio de una nota al Gobernador de la Provincia, expresándole que el objeto de su viaje es sólo conducir a un Jefe que lleva comunicaciones importantes para aquel Gobierno y que luego que haya desembarcado el Mayor Paz, se retire a Puná en donde aguardará que se le avise del regreso, para que pueda recibirlo a su bordo.— Dios guarde a V. S.— Miguel San Román".

"Lima, 15 de setiembre de 1858.— Señor Contra Almirante Comandante General de la Marina.— S. C.— Estando próximo el día en que debe instalarse el Congreso y conviniendo facilitar la venida de los señores Diputados, el Gobierno dispone que el vapor Huaraz se aliste para zarpar al Norte recorriendo todos los puertos hasta Payta, tanto a la ida como al regreso, con el objeto de recibir a su bordo y conducir al Callao a los señores Representantes que se hayan demorado por falta de buque. A este fin, mandará V. S. poner a bordo del mencionado buque las dietas precisas para 24 personas y prevendrá al Comandante, que al tocar en cada uno de los puertos haga saber

Cuadro de los buques de la Armada (1858).



Numero 16.

CUADRO de los buques de la Armada con expresion de la fuerza de máquina y número de cañones.

| NOMBRES. | FUERZA DE MAQUINA. | NUM. DE CAÑONES. |
|-------------------------------|--------------------|------------------|
| Fragata "Callao"..... | 300 caballos..... | 44 cañones..... |
| Fragata "Amazonas"..... | 300 idem..... | 33 idem..... |
| Vapor "Lon"..... | 150 idem..... | 4 idem..... |
| Vapor "Ucayali"..... | 250 idem..... | 6 idem..... |
| Vapor "Tumbes"..... | 120 idem..... | 2 idem..... |
| Vapor "Izcuchaca"..... | 80 idem..... | 1 idem..... |
| Bergantin "Guise"..... | | 12 idem..... |
| Vapor trasporte "Huaráz"..... | 400 idem..... | 2 idem..... |
| Idem "Arauco"..... | 180 idem..... | 1 idem..... |
| Idem "Peytona"..... | 400 idem..... | |

Lima, á 13 de Octubre de 1858.—*Juan de La Fuente.*



a las Autoridades el objeto de su viaje, para que los Diputados que se hallen pronto se embarquen o, en su defecto, se les dé aviso para que se alisten y puedan ser recibidos a bordo al regreso del buque. Asimismo se le prevendrá que si a la ida recibiese algunos Diputados a su bordo, al regreso no tocará en los puertos donde éstos se hubiesen embarcado. Dígolo a V. S. para su inteligencia y demás fines.— Dios guarde a V. S.— Miguel San Román”.

El Contralmirante Mariátegui emitió sus propias órdenes, como consta en las dos comunicaciones siguientes:

“Callao, 17 de setiembre de 1858.— Señor Capitán de Navío, Comandante del vapor de guerra Ucayali, Jefe de la División Naval de Operaciones del Sur.— S.C.N.— En el momento que reciba V.S. ésta, las instrucciones que para el mejor cumplimiento de su comisión le da S.E. el Presidente provisorio, y las demás comunicaciones que dejará en los puertos donde toque, zarpará cumpliendo en un todo lo que en las citadas instrucciones se le ordena; en ellas a mí entender están previstos todos los casos en que pueda V.S. verse, por esto, sólo me ceñiré a decirle que sea muy correcto en el reconocimiento de buques que le ordena en las instrucciones para no exponerse a las molestias que pueda originar un reclamo de la Nación a que pertenece el buque que se considere ofendido por el reconocimiento, pero si descubre que alguno tiene a su bordo contrabando de guerra, entonces desplegará V.S. la energía y celo que siempre ha manifestado en las comisiones que se le han confiado. En su navegación, en su estada delante de Cobija, y en su regreso estará siempre preparado para evitar cualquier sorpresa que intenten los buques pertenecientes al traidor ex-General Echenique.— La nota rotulada al Comandante del Bergantín de guerra Guise, que debe V.S. entregarle, lo pone a sus órdenes cuando llegue este buque a Cobija, V. S. al retirarse de ese puerto, cumpliendo las instrucciones, le dará órdenes con arreglo a ellas.— Espero que desempeñe V.S. esta Comisión con el celo y acierto que acostumbra.— Dios guarde a V.S.— Ignacio Mariátegui”.

“Callao, 17 de setiembre de 1858.— Señor Capitán de Navío, Jefe de la División Naval de Operaciones del Norte.— S.C.N.— En el momento que reciba V.S. ésta, y las instrucciones que le da S.E. el Presidente provisorio para el mejor desempeño de su comisión, zarpará con destino a Payta, donde tomará dos Prácticos a su satisfacción del Golfo y río de Guayaquil; e inmediatamente se dirigirá a ese punto, debiendo V.S. quedar fondeado en Puná en don-

de ordenará al Comandante del Tumbes se dirija a esa ciudad, llevando a su bordo al Correo de Gabinete D. Wenceslao Paz con todas las comunicaciones que lleva a su cargo.— Este buque permanecerá en Guayaquil uno o dos días y después se retirará a Puná acordado ya esto con nuestro Ministro el Sr. Caveró, donde permanecerá en conserva del Loa que V.S. debe montar hasta el regreso del Mayor Paz, verificado esto, se trasbordará V. S. al Tumbes y regresará a este puerto, según lo indican las instrucciones de S. E. el Presidente provisorio, dando órdenes al Comandante del Loa con arreglo a las instrucciones de las que le dejará copia para su debido cumplimiento.— A éste debe V.S. prevenir que cruce en la boca del Golfo sin perder de vista El Muerto, para cortar la entrada a Guayaquil a Echenique, filibusteros y buques suyos, procediendo en esto con la cordura necesaria para no comprometer a la Nación en cuestiones diplomáticas; con este objeto le advierto muy particularmente que los buques que llevan pabellón Americano sean reconocidos por un oficial que debe ir sin espada y sin gente armada, procediendo en el reconocimiento con la política y buenas maneras que debe siempre observar todo Oficial de la Marina Nacional.— Acabo de recibir las instrucciones de S.E. el Presidente provisorio que deben ser la norma de sus operaciones, y por ellas veo ser necesario que toque Ud. en el puerto de San José para cumplir lo que en ellas se le previene.— Creo innecesario advertir a un Jefe experimentado, el celo y vigilancia que debe tener en su navegación, pero no estará de más le encargue que tanto el Loa como el Tumbes, durante su permanencia en las aguas del Ecuador, estén a guardias de mar teniendo siempre en cubierta una de ellas completamente armada de noche; como los Ecuatorianos pudieran intentar un abordaje, se debe desconfiar de toda balsa o embarcación menores que se acerquen a los buques, sobre lo cual dará V.S. órdenes a los Comandantes de éstos.— Como la insolación y hácer uso de las frutas ecuatoriales son en ese país perjudiciales a la salud, prohibirá V.S. de un modo muy estricto que atraquen a cualesquiera de los dos buques embarcaciones que se empleen en la venta de frutas y que ningún individuo de la dotación de ambos pise la tierra bajo pretexto alguno, a excepción del Oficial que el comandante del Tumbes comisione para conducir a tierra en Guayaquil al Mayor Paz y hacer los cumplidos de estilo, debiendo ordenarse a éste regrese a su bordo a la mayor brevedad, sufriendo con resignación única cualquier ultraje que de palabras le haga el populacho bárbaro de esa ciudad.—

Deseo que tenga un éxito feliz la comisión que se le confía a V.S.— Dios guarde a V.S.— Ignacio Mariátegui”.

MOVIMIENTOS DE BUQUES DE GUERRA

No ha sido posible encontrar en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú las instrucciones del Presidente al Capitán de Navío José María García y al Capitán de Navío Diego de la Haza, jefes de las divisiones navales de operaciones del Sur y del Norte, respectivamente. Pero por los oficios transcritos más arriba se aprecia la preocupación intensa del Gobierno por la actitud que podía asumir el General Echenique desde el extranjero. Eran días muy movidos y todo se vinculaba con el juego de los enemigos del régimen. Precisamente cinco días antes de escritos los anteriores oficios, o sea el 21 de setiembre, las autoridades descubrieron una revolución en marcha y, según los papeles oficiales, se señaló como comprometidos al Sargento Mayor Luis Herrera, quien fugó aparentemente hacia La Libertad, a José Borda, apresado de inmediato, al Teniente Coronel Pablo Arguedas y a otras personas más. También por esos días fondearon en el Callao naves de guerra de las Armadas francesa, inglesa y norteamericana; y aun una de Chile, que navegó con rumbo a Paíta: se trataba del bergantín *Ancud*, que se decía enviada por el gobierno chileno para recoger a un astrónomo de ese país, el cual efectuaba ciertas observaciones científicas en el mencionado puerto³.

El 16 de setiembre de 1858 zarpó del Callao el vapor de guerra *Huaraz*, mandado por el Capitán de Corbeta Amaro González Tizón, para cumplir la orden de recorrer diversos puertos hasta Paíta y conducir al Callao a los representantes a Congreso que se hubieran demorado por falta de buque. El *Huaraz* era un transporte de mil toneladas, construido en Glasgow en 1851, de 250 pies ingleses de eslora, 34 de manga y 17 de puntal, mixto con una máquina de 400 caballos y cuatro calderas; tenía una dotación de 17 oficiales y 138 tripulantes; y su armamento consistía en dos cañones de a 18, un cañón de a 9 y una carroñada de a 4, pero en este mes de setiembre se le había retirado el cañón de a 9. Como puede apreciarse, ofrecía por su porte un buen acomodo al pasaje.

El mismo día 16 de setiembre abandonó el puerto el transporte de guerra *Arauco* mandado por el Teniente 2º graduado José Rodríguez, con rumbo a Chala, para traer a remolque uno de los pontones, maniobra que efectuó fondeando en el Callao el 4 de octubre. Este barco se llamaría poco después *Sachaca*.

El 17 de setiembre abandonó el puerto el vapor de guerra *Ucayali*, mandado por el propio Jefe de la División Naval de Operaciones del Sur, Capitán de Navío José María García, con la misión expresada líneas arriba. Dice el historiador naval Rosendo Melo: "*El Presidente Gran Mariscal Castilla había comprado el vaporcito de ruedas Ucayali, que a órdenes de Mariátegui fue en 1856 el único buque con que pudo contar*", mas la pequeña nave contaba con algunos dientes para morder: dos cañones de a 32, tres de a 24, y uno de a 18.

El 17 de setiembre partió también la División Naval, compuesta de los vapores de la Armada *Loa* y *Tumbes*, con dirección al Norte. Mandaba el *Loa* el Capitán de Corbeta Hercilio Cabieses. Se trataba de un barco construido en Londres en 1855, de 700 toneladas, mixto con máquina de 150 caballos, con las siguientes dimensiones: eslora 170 pies ingleses, manga 26 y puntal 15 pies y 6 pulgadas. Estaba armado de cuatro cañones largos de 45 quintales de calibre 32 y una carronada de a 9. En cuanto al *Tumbes* estaba mandado por el Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas. Era un barco mixto de 400 toneladas, construido en Inglaterra al mismo tiempo que la fragata *Apurímac* y el *Loa*, con un armamento de dos colizas. El Jefe de la División Naval del Norte, Capitán de Navío Diego de la Haza, se embarcó en el *Loa*, donde izó su insignia de Comandante Superior.

El domingo 10 de octubre se conocieron en Lima, por la llegada al Callao del vapor inglés *Valparaíso* —de la Pacific Steam Navigation Company, 1060 toneladas—⁴ algunas noticias referentes a la División del Norte. El *Loa* y el *Tumbes*, según estos informes, quedaban fondeados en Puná. Habían pasado por Paita el 23 de setiembre donde tomaron dos prácticos peruanos del golfo y río de Guayaquil. De allí navegaron los dos barcos a Puná, y el Capitán de Navío Haza despachó al comandante del *Tumbes* para Guayaquil. Este jefe naval llegó el 25 por la tarde al citado puerto; puso en tierra al Correo de Gabinete, Mayor Paz. Uno de los oficiales del *Tumbes* acompañó a Paz hasta la Gobernación con objeto de saludar a la autoridad ecuatoriana y explicarle la finalidad del viaje del buque.

El Mayor Paz prosiguió su marcha a Quito adonde llegó el 3 de octubre. No faltaron insultos de grupos populares contra los peruanos, sobre todo en momentos en que el oficial del *Tumbes* pasó a saludar al Ministro peruano Cavero.

El 27 zarpó el *Tumbes* para reunirse con el *Loa* en Puná y esperar el momento en que debía regresar por el Mayor Paz. Así era como los había dejado el *Valparaíso*.

RUMORES Y ARTICULOS PERIODISTICOS

Los rumores circulantes en Guayaquil tenían diversos aspectos. Se decía, por ejemplo, que el General Echenique se había confabulado con el General Urbina y llegado con éste a un acuerdo de cinco puntos, a saber: Urbina se comprometía a poner a órdenes de Echenique cuatro mil hombres para ocupar el Norte peruano hasta Trujillo, y en retribución Echenique pagaría todos los gastos de la guerra; segundo, Echenique se comprometía a reconocer los contratos del guano efectuados por los agentes de Vivanco y los suyos; tercero, se llevaría a cabo la entrega al Ecuador del General Flores; cuarto, se reconocería al Ecuador el dominio sobre el territorio del Oriente que entonces se disputaba, más las provincias de Jaén y Maynas; quinto, se sostendría una alianza ofensiva y defensiva entre ambos gobiernos, debiendo el Perú prestar su Marina y Ejército siempre que Urbina y Robles lo pidieran. Y ello era tanto más importante, cuanto que ya se hablaba de una guerra a Nueva Granada.

Otro rumor difundido en Guayaquil insistía en que Robles y Urbina se habían vendido a Echenique; que Guayaquil era la víctima de tales manejos, de modo que la guerra con el Perú no era sino un pretexto para realizar, a costa de la sangre de los ciudadanos, jugosas especulaciones político-mercantiles. Era corriente oír en Guayaquil que los batallones *Reserva* y *Auxiliares* manifestaron su desagrado de la guerra con tanta libertad, que hubo que retirarles las armas que cada individuo conservaba en su poder, las cuales fueron depositadas convenientemente.

Por fin, habíase divulgado la especie de que Urbina había escrito al Presidente Robles en el sentido de no ofrecer una respuesta decisiva al Correo de Gabinete peruano, dejando así abierto el camino para el cambio de más notas, y demorando en consecuencia en lo posible el proceso diplomático. Así se daba el mayor tiempo posible para que Ecuador se armara y para ver cuánto podía lograr Echenique en Bolivia. Este rumor tuvo una base verdadera, pues las cosas transcurrieron como las había comentado el público. El Correo de Gabinete regresó de Quito para embarcarse en el *Tumbes* llevando tan sólo vagas promesas y evasivas.

Aún más habladurías. Hacía un tiempo que el Ministro Cervero desde Guayaquil había despachado un expreso a Piura, dando a conocer la noticia de que cierta cantidad de tropas se movilizaba sobre la frontera. Asimismo en Loja se recibió la orden de que el Gobernador armase trescientos hombres, lo cual no se cumplió por escasez de fusiles. Precisamente en los periódicos limeños, a principios de octubre de 1858 se publicó

que una expedición había partido de Guayaquil para apoderarse de Tumbes y Piura, pues suponían que esas poblaciones estaban descuidadas por las autoridades lugareñas. Al percibir esa novedad en Piura, se comunicó desde allí la puesta sobre las armas de un batallón de infantería y ochenta hombres de caballería de la Guardia Nacional. La llegada al Callao del vapor inglés *Valparaiso*, de la cual ya nos hemos ocupado, junto con otras fuentes de información como la entrada al primer puerto de naves nacionales procedentes de los puertos del Norte, hicieron desvanecer toda alarma en cuanto a expediciones ecuatorianas contra el Perú.

El Ministro Cavero admitió su error respecto a la invasión. Quedó bien determinado el número de fuerzas ecuatorianas: 1,800 hombres en Guayaquil, de los cuales sólo 700 eran veteranos. En el interior había 2,000 hombres, y de ellos 500 dignos de considerarse con tal calificativo.

Es de notar la pasividad del público limeño, porque falsas o no las noticias de los diarios, dejaban a la población sin conmoverse profundamente y todo parecía a flor de piel, en momentos en que se gestaba una guerra.

Debemos reparar en otro aspecto; se refiere a la facilidad disfrutada por los naturales del Ecuador domiciliados en Lima para publicar en la prensa limeña los puntos de vista más diversos, en especial cuanto presentaba conexión con los bienes del General Flores. Así podemos leer artículos de "*Unos ecuatorianos*" a principios de octubre de 1858 acusando a Icaza, el Ministro ecuatoriano en Lima, de haber falseado la verdad cuando asegura que le han sido devueltas sus propiedades a Flores. Los informantes lo desmienten, inculpando a su gobierno de haber confiscado por medio del General Urbina las haciendas, devolviendo lo de menos valor como la tierra de Guarada y la casa de Quito, arrendada ésta por la esposa de Flores a la Legación Peruana en setenta pesos mensuales. Escriben los "*ecuatorianos*" que Icaza es ineficaz en sus tareas diplomáticas; que crea problemas; admirándose cómo un hombre de honor se apresta a ser dócil instrumento de un tirano, para herir en su refugio a una familia desterrada. Hacen ver que Urbina, después de haberse ganado la "*...enemistad del Perú, Nueva Granada, Venezuela, el resentimiento de dos Soberanos de Europa y el odio profundo de los ecuatorianos, celosos de su libertad, enciende el rayo que puede exterminarlo algún día*". Acusan a su Representante, atacan a su gobierno, con motivo de cuestiones políticas entre ellos, mas no tocan las causas del problema peruano-ecuatoriano.

En otro artículo, con la firma de "*Un ecuatoriano*" y dirigido a Icaza, se lee lo siguiente: "*El Sr. Icaza ha desafiado al Sr. Cavero para que señale un solo átomo de las propiedades del*

Sr. Flores, que no le haya sido devuelto. Y nosotros aceptamos el reto, mostrándole con el dedo el molino de la China, que costó 80,000 pesos y que fue arrendado en 9,000 pesos al año y que ya no existe”.

Otros artículos mencionan el decreto de expropiación firmado por Urbina, el Ministro del Interior y de Hacienda Francisco Marcos, el Ministro de Guerra y Marina José Villamil y el Oficial Mayor Icaza, disponiendo de las propiedades de Flores Deducen, de tales datos, que el Ministro residente ecuatoriano “*es un mentiroso*”.

Por su parte, Icaza abandonaba el plano elevado que le correspondía por su calidad de diplomático extranjero y se dedicaba a la polémica contra el Ministro del Perú en Quito o contra sus propios paisanos de Lima.

El Comercio del lunes 4 de octubre de 1858 hace observaciones al Ministro Icaza y las desarrolla en tres puntos sobre la cuestión de Flores. En el tercer punto afirma el diario: “*Ningún agente diplomático que se respete, descende a escribir artículos, comunicados y menos sobre intereses particulares de una familia perseguida*”.

Se instaló el Congreso Extraordinario el 12 de Octubre de 1858 “*Ante él —dice Basadre— presentó su mensaje el Consejo de Ministros compuesto entonces por el general Miguel San Román (Guerra y Marina) y los señores Manuel Ortiz de Zevallos. (RR. EE. y Hacienda interinamente), Manuel Morales (Gobierno) y Luciano María Cano (Justicia e Instrucción)*”⁵. Con esta ocasión, el citado Ministro de Relaciones Exteriores, al exponer la situación internacional, lamentaba el camino seguido por Ecuador al dar a publicidad documentos reservados. Tan delicadas circunstancias llevaron a otros países a preocuparse por el estado de cosas emergente. Ortiz de Zevallos resume los diversos acontecimientos a partir de 1855 (véase nuestro capítulo I).

A consecuencia de la información del Ministro de Relaciones Exteriores ante el Congreso y publicada y comentada por la prensa de Lima, la opinión pública comenzó a orientarse y a calar el problema internacional en la forma debida. Además la Cancillería juzgó llegado el momento de publicar en los diarios los documentos cursados al Ministro del Perú en Quito (11 de mayo y 12 de julio de 1858), el remitido por el Ministro de Relaciones Exteriores ecuatoriano al peruano (29 de julio), el de nuestra Cancillería a la del Ecuador (12 de setiembre), etc. La divulgación de esas notas era necesaria en esos instantes, pues el pueblo peruano ignoraba casi todo el proceso diplomático entre los dos países.

A las ocho de la mañana del 20 de octubre de 1858 fondeó en el Callao el vapor de guerra *Tumbes* procedente de Gua-

yaquil con escala en Paita. Conducía a su bordo al Capitán de Navío Diego de la Haza, Jefe de la División Naval de Operaciones del Norte, quien, después de entrevistarse con el Contralmirante Mariátegui, siguió a Lima a dar cuenta al Gobierno de la comisión que se le confió. También llegaron el Secretario del Ministro de la República en el Ecuador, Miguel Valle Riestra, y el Correo de Gabinete, Sargento Mayor Wenceslao Paz, y ocho individuos sobre cubierta. No podemos asegurar si las informaciones entonces recibidas apresuraron en algo al Gobierno respecto a las providencias ejecutivas a tomar en relación con el caso ecuatoriano; pero sí es posible afirmar que ya Castilla había acordado ciertas medidas.

Frente a la negativa de los políticos ecuatorianos a invalidar o suspender el negocio con los tenedores de bonos de su deuda externa, Castilla procedió a dar importantes pasos. Por esos días —el 22 de octubre— se publicó en los periódicos la noticia de que en Quito se había destrozado a balazos, arrastrándola por las calles en medio de las burlas del populacho, una bandera peruana robada del local de la Legación, cuyo edificio estaba deshabitado. Se dijo además que el Ministro Cavero era blanco de burlas y vejámenes en Guayaquil. En sus comentarios decía *El Comercio* de Lima: “¿Qué hacen los Representantes? ¿Qué hace el Gobierno? ¡Hasta cuándo!”. Como sabemos, el sábado 23 de octubre de 1858, el Congreso Extraordinario proclamó a Castilla Presidente Constitucional de la República. Ese mismo día se publica en los diarios una comunicación de Icaza, dirigida a nuestra Cancillería, en la cual, entre otros puntos afirma que ha recibido órdenes de su Gobierno para que se le extienda su pasaporte, lamentando cortar sus servicios.

SE ORDENA EL BLOQUEO DE LA COSTA ECUATORIANA

Demandó el Gobierno autorización del Congreso, con objeto de aumentar los efectivos militares y actuar mediante la fuerza, incluso la guerra, hasta satisfacer los agravios recibidos del país del Norte. La respuesta al pedido de Castilla fue, como ya se ha visto, la ley sancionada el 21 de octubre de 1858, por la cual el Congreso concedió al Poder Ejecutivo la aprobación solicitada, con las firmas de Buenaventura Seoane, Vice-presidente del Senado, P. José Bustamante, Presidente de la Cámara de Diputados, Toribio Casanova, Senador Secretario, y Mariano Loli, Diputado Secretario. Dicha ley declara a la República amenazada por una guerra exterior y en consecuencia autoriza al Ejecutivo a levantar el Ejército hasta el pie de quince mil hombres; a proporcionarse los fondos suficientes para sostener el Ejército, la Marina y la Guardia Nacional.

Castilla promulgó la ley el 26 de octubre. Castilla poseía la preparación y el prestigio para crear la enorme fuerza militar indicada en las disposiciones que conocemos. Tenía además que actuar de inmediato, sin perder un instante. El mismo día 26 en que promulgó la ley del 21, ordenó el bloqueo pacífico de la costa ecuatoriana. He aquí este importante decreto:

"El Libertador Ramón Castilla, Presidente Constitucional de la República, etc. etc.— CONSIDERANDO:

I. Que el Gobierno del Ecuador ha contratado la enajenación de extensos territorios pertenecientes al dominio del Perú; le ha inferido graves ofensas; ha faltado a sus compromisos, derogando la orden expedida para la internación del principal agente de la empresa pirática de filibusteros, organizada contra la República; y ha consentido y dejado impune las gratuitas injurias vertidas en un documento oficial;

II. Que, habiéndose negado o eludido, bajo frívolos pretextos, la reparación justa y necesaria, exigida por el Representante de la República, y cuando se esperaba que, por medio de las negociaciones encomendadas al Plenipotenciario del Ecuador de esta Capital, se arribase a un arreglo satisfactorio, el Gabinete de Quito ha irrogado a la Nación Peruana un nuevo agravio, cortando arbitrariamente sus comunicaciones con el Ministro Residente D. Juan Celestino Cavero, devolviéndole, sin abrir, las comunicaciones que le dirigiera, y negándose abiertamente a reparar tal atentado con la reinstalación de aquel Agente en el ejercicio de sus funciones, como acto previo para ventilar después la cuestión relativa a su retiro;

III. Que la excesiva lenidad y los medios pacíficos y conciliatorios, cuidadosa y constantemente empleados por el Gobierno peruano para evitar un conflicto, que amenaza la ruptura de la paz entre dos pueblos vecinos, lejos de corregir la injustificable política del Gobierno ecuatoriano lo han alentado a colocarse en una actitud hostil, puesto que ha dado amplio ensanche a los aprestos bélicos, de antemano y sin causa iniciados, ha obtenido autorización para hacer la guerra al Perú y para proporcionarse recursos por medios que pudieran comprometer su propia nacionalidad y las de otras Repúblicas sudamericanas, y ha ordenado, por último, a su Ministro en Lima que se retire, dando por terminada su misión;

IV. Que repugnando a los sentimientos fraternales del Gobierno del Perú afligir a los pueblos del Ecuador con las calamidades de una guerra, provocada contra su voluntad por su inconsiderado Gobierno, sin que exista, por su parte, causa nacional que lo justifique; y debiendo proce-

derse en tan solemne situación según el espíritu de la Declaración Legislativa del 21 del actual, conviene que antes de ocurrirse al último extremo, se empleen las medidas coercitivas que, sin daño inmediato de aquellos pueblos, reivindicquen la honra de la república y afiancen sólidamente sus vulnerables derechos territoriales;

DECRETO:

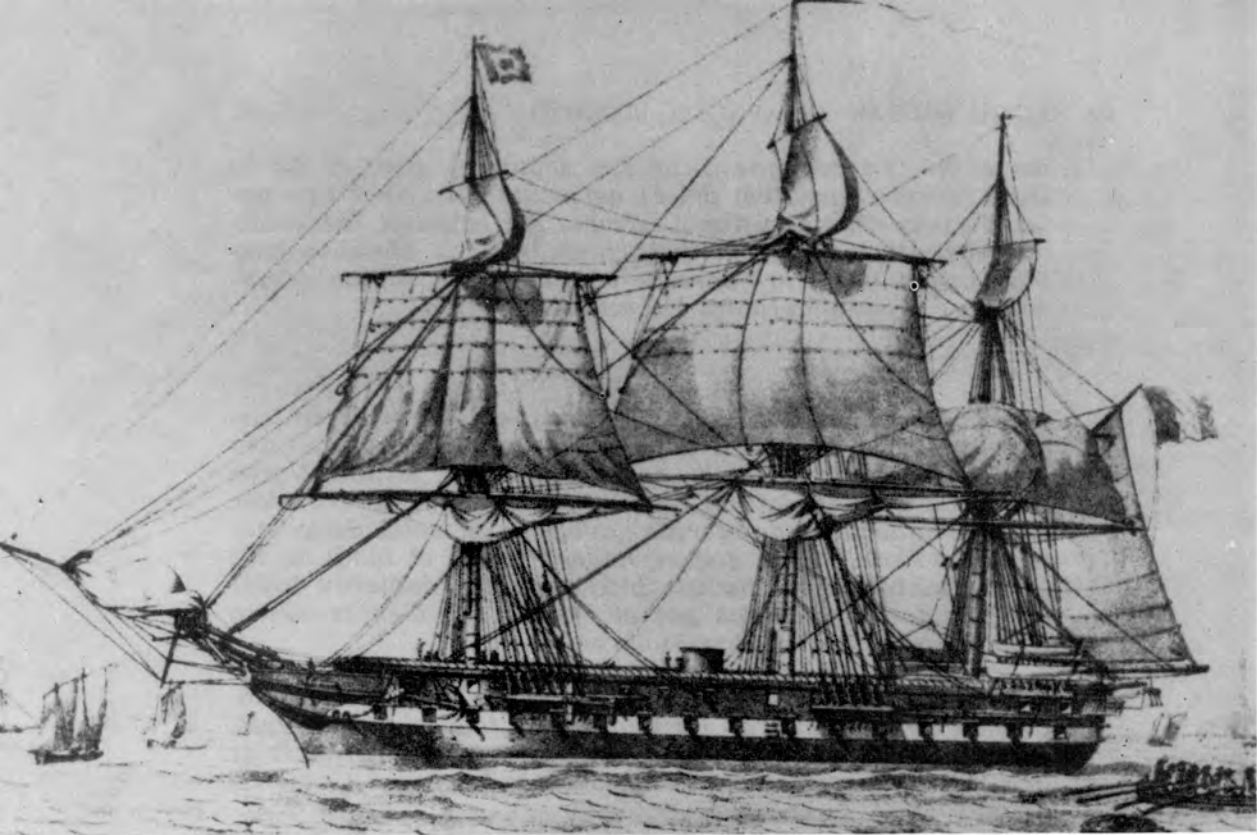
Art. 1°— Todos los puertos, bahías, caletas y desembarcaderos de la República del Ecuador, situados en la línea de la costa comprendida desde los 1° 50' latitud Norte, hasta los 3° 30' de latitud Sur, e Islas de su comprehensión, serán bloqueados por fuerzas navales suficientes de la Marina del Perú. Desde que se haga efectivo el bloqueo, los Comandantes de los buques bloqueadores adoptarán todas las medidas autorizadas por el Derecho de Gentes contra cualquiera que intentase violarlo.

Art. 2°— El bloqueo de los expresados puertos, bahías, caletas y desembarcaderos estará en vigor, antes de emplearse otros medios de hostilidad, por todo el tiempo que, a juicio del Gobierno del Perú, sea bastante para apreciar la eficacia de esta medida coercitiva, respecto del Gobierno Ecuatoriano.

Art. 3°— Por el órgano respectivo se notificará el bloqueo a las Potencias amigas y el Ministro de Guerra y Marina dictará inmediatamente las órdenes necesarias para el cumplimiento de este decreto.

Dado en la Casa del Gobierno en Lima, a 26 de octubre de 1858.— Ramón Castilla.— Miguel San Román".

Importa recordar de cuánto interés era para el Gobierno peruano hallar un marino con las condiciones requeridas para ejecutar el bloqueo decretado. Bien conocía Castilla, de tiempo atrás, que el Contralmirante Mariátegui era el señalado para dirigir esa obra con firmeza y seguridad, mano de hierro —verdad que frecuentemente sin guante de terciopelo—, que unía a una intuición notable la fama de haber sido en pasadas épocas, que arrancan desde la Independencia, héroe de nobles lides. Le abonaba también la circunstancia de casi nueve años pasados en Guayaquil, con amplio dominio de la geografía del país y de sus hombres. Por otra parte, advertía Castilla que ya Mariátegui llevaba encima muchos años, su genio era muy vivo, fácil a la protesta, y que se sentía herido hasta por pequeños motivos. Decir esto no es censurarlo: el buen jefe estaba allí, y las menudencias de la vida no alteran la buena madera de los caudillos. Desde su ángulo de visión,



La fragata *Amazonas* maniobra con su aparejo para zarpar.

Castilla tuvo ojos de ver a quienes le convenían para sus empresas, y eligió a Ignacio Mariátegui.

El nombramiento de Mariátegui con fecha 27 de octubre, es decir el mismo día de su partida para Guayaquil, nos revela que mucho tiempo antes de esa fecha debió tener una o varias conferencias con el Presidente. Por su graduación militar y el elevado puesto que desempeñaba, era imposible cambiarlo de un momento a otro y ordenarle una visión delicada, por el simple expediente de remitirle instrucciones escritas. Sin embargo, alguna razón determinó mantener la designación en silencio hasta el último minuto.

El nuevo empleo de Mariátegui —Jefe de una División Naval— era de menor categoría que el anterior —Comandante General de Marina—. Un hombre tan quisquilloso como Mariátegui sólo aceptó las nuevas funciones si suponemos que conocía a fondo el punto de vista del Ejecutivo, es decir, que poco a poco adquiriría el mando de toda la Escuadra en operaciones de guerra. Esto era otra cosa, pues la gloria y los ascensos se cosechan en el campo de batalla y no en las oficinas. A muchos que ignoran esta circunstancia les sorprende el Decreto Supremo de 27 de octubre, cuyo tenor establece que por acuerdo de esa fecha el Comandante General de Marina se embarque como Comandante General de la Escuadra y, a continuación, limita dicho mando sólo a contadas naves, pues le ordena mandar la fragata *Amazonas*: "...como capitana de la Primera División de Operaciones sobre el Norte, que inmediatamente manda V. S. y que es compuesta por ahora de la dicha fragata y de los vapores Loa, Izcuchaca y Arauco, con el destino que se le indica en las Instrucciones que al efecto se le acompaña".

No olvidemos la existencia, en esos momentos, de otra Fuerza de Tarea, la del Capitán de Navío don José María García, Jefe de la División Naval de Operaciones del Sur. Entonces, con funciones más amplias, el Contralmirante Mariátegui reemplazaba al Capitán de Navío Diego de la Haza. En cuanto al desempeño de Comandante General de Marina, vacante por la designación de Mariátegui, lo tomó el Capitán de Navío Antonio A. de la Haza accidentalmente. Sólo quisiéramos añadir que el mando de la *Amazonas*, buque insignia de Mariátegui, lo ejercía el Capitán de Fragata Francisco Sanz desde el 12 de diciembre de 1857, en Londres, por disposición del Ministro peruano acreditado ante la Corte británica.

El 27 de octubre de 1858, a las 3.30 de la tarde, zarpó del Callao la fragata de guerra *Amazonas* al mando de Sanz y con Mariátegui a bordo. Aprovechando el viento favorable, lo hizo a la vela. Un poco más tarde partió el vapor *Arauco*, al

mando del Teniente 1º Abel Raygada; conducía al General Beingolea con algunos cuadros de oficiales y tropas.

La fragata *Amazonas* era un buque mixto a hélice, construido en el puerto de Londres, Astilleros de Wigram, entre 1850 y 1852. De 1,473 toneladas, estaba artillado con una coliza de 130 libras, cuyo largo era de 9 pies 4 pulgadas, y su peso de 89 quintales, de 6 cañones de a 68 con 9 pies de largo y 68 quintales de peso cada uno, y 26 cañones de a 32: en total 33 bocas de fuego.

Sobre el *Arauco*, antes comandado por el Teniente Rodríguez y ahora por Raygada, dice Rosendo Melo en su famosa obra: *"Al debelarse la revolución de Vivanco, 1857, se ocuparon dos pequeños vaporcitos adquiridos por éste en Chile: el Peytona, que Vivanco llamó Lambayeque y que al ocuparlo el Gobierno de Castilla se llamó Lertzundi, y el Arauco de Vivanco, que era en Chile Almirante Aza y al ingresar legalmente a la Armada se llamó Sachaca"*.

NOTAS AL CAPITULO

1. "El Peruano" de Lima, T. 37, semestre 2º, miércoles 31 de agosto de 1859, N° 16.
2. EGUIGUREN, Luis Antonio... *Leyendas y curiosidades de la historia del Perú*.— Lima. 1927.
3. El bergantín de guerra chileno *Ancud* manifestó tener órdenes de su Gobierno de dirigirse a Paita con el fin de recoger al señor Moesta, Jefe del Observatorio Astronómico chileno, y también para prestarle su colaboración en los trabajos de observación del eclipse de sol que se produciría el martes 7 de setiembre en ese puerto y que habían sido encomendados por su Gobierno con el permiso del peruano. Cuando Moesta se instaló en Paita no se sabía de la llegada del *Ancud*.
4. Terminado el ferrocarril del istmo de Panamá el 28 de enero de 1855, la Pacific Steam Navigation Company (P.S.N.C.), importante accionista de la Panama Railroad Company, constructora y administradora del ferrocarril, trató de mantener un servicio regular y eficiente con Panamá, mandando construir tres nuevos barcos de hierro (1856), que se utilizarían expresamente en esa carrera. "*Estos fueron el Panamá, de 270 toneladas, vapor de hierro a hélice botado en Glasgow y que naufragó en su primer viaje; el Inca, vapor de hierro a ruedas de 290 toneladas, botado en Greenock; y, finalmente, el Valparaíso, también de hierro a ruedas pero de 1,060 toneladas*". (Claudio VELIZ, *Historia de la Marina Mercante de Chile*. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago, 1961).
La P.S.N.C. fue la primera empresa que vendió pasajes directos entre Europa y la costa Sur del Pacífico. La Mala Real Inglesa (Royal Mail Line) traía a los pasajeros, correspondencia y carga desde Liverpool hasta Aspinwall (Colón). En este puerto se efectuaba el transbordo al ferrocarril que cruza el Istmo, y se embarcaban nuevamente en Panamá en los barcos de la P.S.N.C. para los puertos de la costa del Pacífico Sur. La P.S.N.C. había sincronizado sus viajes con los de la Mala Real Inglesa, de manera que los barcos de esta última llegaban a Aspinwall (Colón) justamente dos días antes de que zarparan de Panamá los de la P.S.N.C., y de este modo se efectuaba la travesía casi directa de pasajeros y correspondencia entre Europa y el Pacífico Sur. Pero el cruce a lomo de mula, a pie o en carro, de las cuarenticinco millas del Istmo era siempre desagradable y muchas veces peligroso debido a las altas temperaturas y a la posibilidad —muy real— de contraer las terribles enfermedades tropicales. Por esta razón, la terminación del ferrocarril del Istmo hizo mucho más expedita y fácil la travesía y transformó la cooperación entre las tres compañías —la Pacific, la Mala Real y la Panama Railroad— en la base de un espléndido negocio.
5. BASADRE, Jorge... *Historia de la República del Perú*.— 5ª edición aumentada y corregida.— Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1961.— T. III, pp. 1156-57.

Capítulo III

EL BLOQUEO Y OTROS ACONTECIMIENTOS

SENTIDO DEL BLOQUEO PACIFICO

El procedimiento adoptado por Castilla fue el *bloqueo pacífico*. William Edward Hall en su *A Treatise on International Law* establece: “Desde el comienzo del siglo XIX el llamado bloqueo pacífico se ha empleado con cierta frecuencia como un medio de represión equivalente a la guerra. Ocurrió el primer ejemplo en 1827, cuando fueron bloqueadas las costas de Grecia por las escuadras inglesa, francesa y rusa, mientras estas tres potencias aún confesaban estar en paz con Turquía. Prosiguieron otros bloqueos semejantes, en rápida sucesión, durante los años que corrieron. Francia bloqueó el Tajo en 1831, Inglaterra a Nueva Granada en 1836, Francia a México en 1838, y Francia de 1838 a 1840 La Plata y de 1845 a 1848 franceses e ingleses; los puertos griegos fueron bloqueados por Inglaterra en 1850 y Río de Janeiro por la misma Potencia en 1862. Desde el año últimamente mencionado no citaremos otro ejemplo hasta 1884, cuando los franceses bloquearon una parte de Formosa. Finalmente en 1886 quedó bloqueada Grecia por las flotas de Gran Bretaña, Austria, Alemania, Italia y Rusia”. “La forma como se llevaron a cabo los anteriores bloqueos —añade Hall— varió mucho. Durante el bloqueo de México por Francia en 1838, no sólo se decretó la captura de los buques mexicanos, sino que se capturaron las naves pertenecientes a tercera Potencia y se le condenó”.

Mucha culpa correspondió al sector político liberal peruano, en impedir que el Mariscal Castilla actuara con la libertad ne-

cesaria a fin de abordar el conflicto con Ecuador. Los liberales adoptaron una posición de dura crítica al militarismo y una falta completa de sentido marítimo. Para probarlo, es suficiente leer los artículos publicados en sus periódicos; por ejemplo, en *El Constitucional*, diario aparecido a fines de marzo de 1858, esencialmente doctrinario. En sus páginas escriben Francisco de Paula González Vigil, Francisco Javier Mariátegui, José Gálvez, Ignacio Novoa, Benito Laso, etc.¹

Una gran parte de la opinión pública de entonces acusó la influencia liberal, siendo ayudada ésta por cierto grupo tenazmente opuesto a la reelección de Castilla. Sostenían los doctrinarios y los ideólogos, a quienes califica Basadre de "*ebrios de idealismo*", el romanticismo internacional, viendo como contraria a sus ideas cualquiera ofensiva contra el Ecuador y proclamando un sentimiento de aversión a todo empleo de la fuerza.

En una conferencia sustentada en la Escuela Militar de Chorrillos en 1944, decía Jorge Basadre:

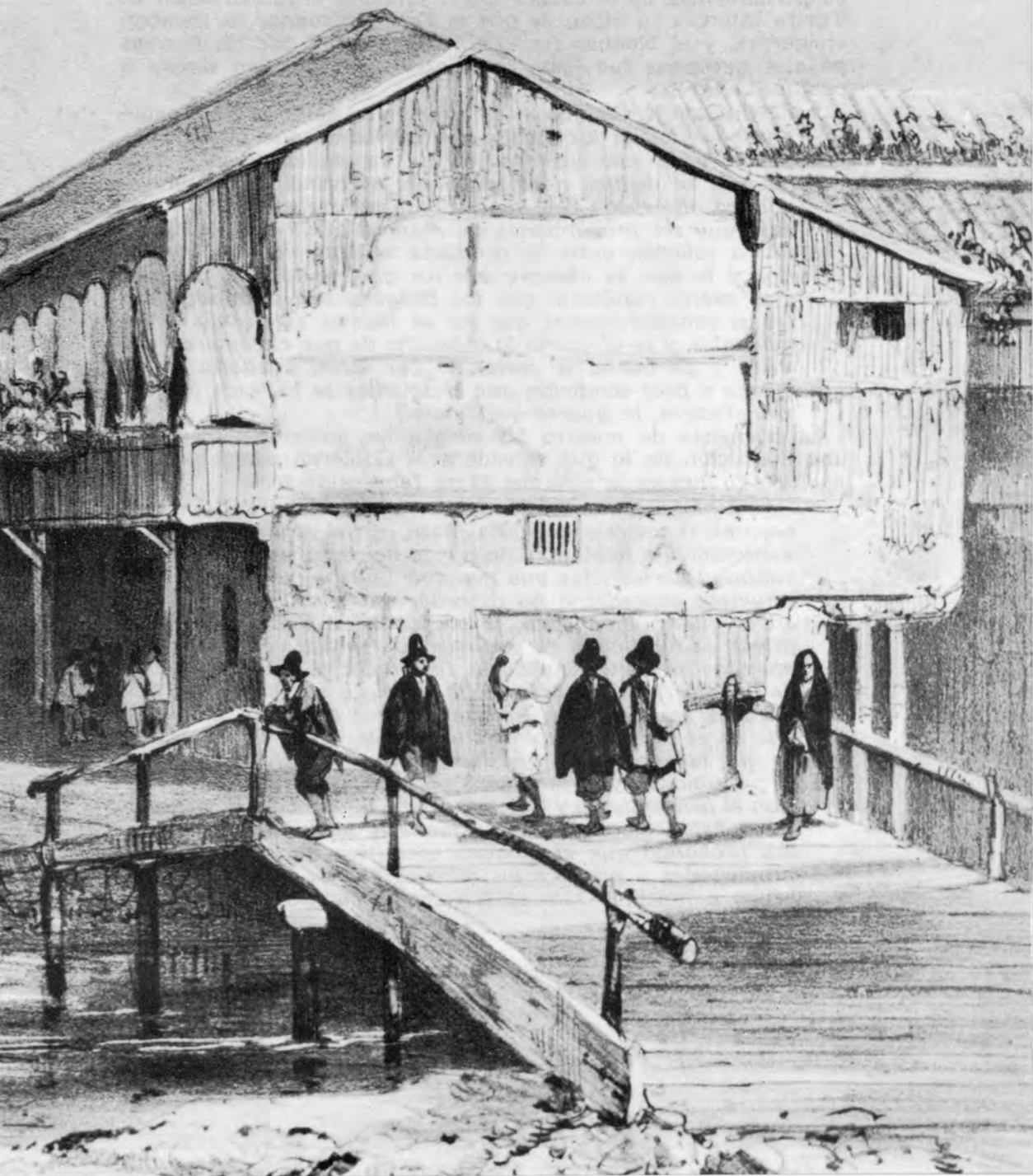
"La música de la solidaridad continental no adormece en Castilla el instinto de conservación y afirmación nacionales. Por el contrario, el instinto de conservación y afirmación nacionales lo lleva en horas de peligro o de prueba a la solidaridad continental. Castilla no es de los que se embriagan, como hubo otros peruanos, con el lirismo americanista para deshacer o debilitar a la propia Patria. El no concibe una América fuerte con un Perú venido a menos; concibe un Perú grande y poderoso como base necesaria para que América sea grande y poderosa".

Según los internacionalistas de 1858 se entendía en derecho internacional por *bloqueo efectivo* o *de guerra* el estado de una costa, de un puerto, de una plaza o de una ciudad, al que el enemigo en tiempo de guerra había cercado desde el agua, de tal manera que no se podía introducir recursos de hombres y víveres, quedando privado de toda comunicación con el exterior. El derecho de bloqueo resultó del derecho que la ley primitiva confirió a los beligerantes de someter a sus adversarios por todos los medios posibles, a fin de obligarlos a reconocer sus propósitos y a aceptar la paz. El procedimiento más eficaz para conseguir este resultado era el de conquistar el territorio enemigo y, por consiguiente, capturar sus ciudades y bloquear sus puertos. Sin embargo, fue posible poco a poco acondicionar el bloqueo pacífico a un rigor calculado, hasta lograr las características del bloqueo de guerra, a mérito de establecer que se había alcanzado el clima de guerra. Existe un ejemplo que ilustra estos asertos.

La barca española *María y Julia* fue capturada el 19 de enero de 1859 a consecuencia de haber violado el bloqueo establecido en Guayaquil por la Escuadra peruana. (Fue éste uno de los

Una vista del puerto de Guayaquil (1836).
Voyage autour du Monde.
Executé pendant les années 1836 et 1837.
Sur la corvette La Bonite, commandée par
M. Vaillant.— Album Historique,
Paris, Arthus Bertrand, Editeur.





pretextos que después sirvió a España para la misión de Eusebio de Salazar y Mazarredo en 1864). Pues bien, el 5 de diciembre de 1859 presentó don Salvador de Tavira, agente confidencial de Su Majestad Católica en el Perú, una nota al Ministro de RR. EE. del Perú don Miguel del Carpio, en la que demandaba una indemnización por los perjuicios que, aseguraba, debieron de recibir los interesados en la barca durante su permanencia en el Callao. De la dilatada argumentación de Tavira interesa su dicho de que el Perú y Ecuador no estaban en guerra, y el bloqueo impuesto a Guayaquil por las fuerzas navales peruanas fue *“por consiguiente un bloqueo simple o pacífico”*. Agrega:

“Cuando los bloqueos son simples o pacíficos, los Gobiernos no emplean los medios coercitivos de que pueden disponer, y de esta disminución de los males de la guerra abierta, se deduce necesariamente el principio de que la política observada con las naciones neutrales tiene en este caso que ser proporcional; de manera que haya una equitativa relación entre la conducta seguida con los contrarios y la que se observe con los que no lo son, pues de otra suerte resultaría que los beligerantes guardaban entre sí consideraciones que no se hacían extensivas a los neutrales, y se ofrecería la injusticia de que el comercio pacífico y de buena fe sostenido por éstos, quedaría en la misma o peor condición que si aquellos se hiciesen la guerra efectiva, la guerra verdadera”.

La respuesta de nuestro Ministro a las anteriores frases es una definición de lo que considera el Gobierno como *bloqueo pacífico*. Lo dice en la nota del 23 de febrero de 1860:

“Un bloqueo que no llenase estrictamente el deber de incomunicar un puerto o una plaza con el resto del mundo, estrictamente hablando, no puede llamarse bloqueo. Si a la voluntad de los jefes que mandan una fuerza bloqueadora estuviere conceder o no conceder entrada a los neutrales en el puerto bloqueado, el propósito de una Potencia de privar de toda clase de recursos al enemigo verdadero o al enemigo presunto, quedaría frustrado; y de consiguiente desaparecería el carácter compulsorio o coercitivo del bloqueo. Si los neutrales tuviesen menos penas en este caso que en el otro, movidos por el interés, y con la seguridad de que no correrían gran riesgo en su tentativa, eludirían la prohibición; y, estimulados por los provechos, desvirtuarían el pensamiento y la intención de una nación bloqueadora.— Estos inconvenientes, que son harto palpables, están probando que el bloqueo coercitivo tiene las mismas propiedades y produce los mismos efectos que el bloqueo bélico u hostil; y esto es tan cierto, cuanto que aquél se

estima y notifica del mismo modo que se notifica el otro en el uno o en el otro bloqueo se concede comunmente plazos según las distancias; y aunque en el día está modificada esta obligación, no por eso deja de ser cierto que los neutrales son eximidos de la responsabilidad que el Derecho les impone, desde que prueban que ignoraban la existencia del bloqueo. Siendo, pues, igual el modo de hacerse la notificación en ambos casos, los neutrales en cualquiera de ellos tienen que evitar la entrada en los puertos bloqueados, si hay fuerza suficiente para hacerla peligrosa o difícil. De manera que si el bloqueo coercitivo, respecto de la potencia bloqueadora, se promulga del mismo modo y está sujeto a iguales condiciones, es indudable que debe producir igual resultado; estando por lo mismo los neutrales sujetos a todas las eventualidades y penas en una o en otra condición.— No basta contra estas verdades uno que otro hecho de los que se han conmemorado por el Honorable señor Tavira, para destruir la fuerza del raciocinio; porque se sabe bien cuánto influye la política en muchas circunstancias para relajar o adormecer la rigidez y propiedad del Derecho; mas no por esto pueden variar los principios ni las deducciones lógicas que de ellos se sacan”.

La anterior contestación de Carpio fija la manera como el Perú entendía el *bloqueo pacífico*, casi al mes de haber concluido el conflicto con el Ecuador. Pero los principios desarrollados en aquella nota no fueron los que se exhibieron durante el bloqueo de Guayaquil y costas ecuatorianas, y a cada momento se vio cuánto influa la política “...*para relajar o adormecer la rigidez y propiedad del Derecho*”. Pese a que el Contralmirante Mariátegui había recibido terminantes instrucciones, unas veces ejerció la plenitud de derechos como representante del gobierno propietario de las aguas conquistadas; y en otras ocasiones no sucedió así. Debemos convenir, entonces, que durante el conflicto no se tuvo una doctrina para aplicar el bloqueo pacífico, y de aquí las vacilaciones y el poco provecho que se obtuvo. En cambio, al terminar el conflicto, se produjo de inmediato una teoría, una doctrina, enunciada oficialmente.

El designio legal para obligar al Gobierno de Quito a que oyese la voz de la razón pareció no contar con el respaldo de preceptos permitidos y necesarios en tales circunstancias. No bien finalizó la contienda, si se pudo hablar de naciones beligerantes y de naciones neutrales. Entonces se dijo que el bloqueo coercitivo se hizo para llamar a un Estado al buen sendero y compelerlo al arreglo de las desavenencias que produjo.

SE INICIA LA OPERACION

Conoce el lector la salida del Contralmirante Mariátegui el 27 de octubre, quien zarpó del Callao con su insignia izada en la fragata de guerra *Amazonas*, al mando del Capitán de Fragata Francisco Sanz. Se ha dicho también que el citado buque, aprovechando el viento favorable entablado a esa hora, las tres y media de la tarde, inició su navegación a la vela. Para la relación que sigue, al igual que en cuanto corresponde al bloqueo, hemos aprovechado especialmente los documentos inéditos en nuestro poder².

Cumpliendo las órdenes verbales del Mariscal Castilla, la fragata debía tocar en Paita. En efecto el buque ingresó en el puerto el 30 de octubre por la mañana, manteniéndose sobre la máquina cerca de media hora, sólo con el objeto de entregar al Capitán de Puerto unos pliegos para el Coronel Prefecto de la provincia litoral de Piura. A continuación prosiguió viaje a Guayaquil, donde largó el ancla delante de la Casa de Gobierno de esa ciudad en la tarde del día 31.

Si en Paita la presencia de la *Amazonas* suscitó los comentarios más diversos, ya podemos imaginar lo sucedido en Guayaquil cuando el barco peruano fondeó en zafarrancho de combate y en sitio tan visible para toda la población. De inmediato el Contralmirante Mariátegui envió a uno de sus oficiales con una nota al Gobernador de la provincia, intimándole el bloqueo del puerto por las fuerzas de su mando, en cumplimiento del supremo decreto del Gobierno del Perú, el cual estaba registrado con fecha 26 de octubre de 1858 en el periódico oficial *El Peruano*, N° 16 del 2° semestre, el mismo que Mariátegui adjuntó a su oficio.

Después de llenar su misión, el oficial pasó a la casa del Ministro peruano doctor Celestino Caveró: *"...con el objeto de acompañarlo a bordo de esta Fragata y habiendo llegado dicho señor a ella a eso de las 5 horas de la tarde, salimos zarpando el ancla y quedamos fondeados en las inmediaciones de Las Cruces; desde ese momento he impedido la salida de las embarcaciones menores ecuatorianas y también su entrada y he hecho regresar a las goletas nacionales Mercedes y General O'Higgins, que venían a este puerto con viveres, procedente la primera de Paita y la segunda de Lambayeque, y tengo fondeada a mi costado a la goleta ecuatoriana Empresa procedente de Esmeraldas"*³.

Cuando entró al golfo con la *Amazonas*, no descubrió Mariátegui nuestro vapor de guerra *Loa* por ser de noche y, además, explica en la comunicación citada:

"Y no podía demorarme para avistarlo en la mañana, pues por orden especial de S.E. el Presidente, debía ha-

Fragmento del mensaje del Presidente Castilla
al Congreso Extraordinario de 1858.
Nótese la elogiosa referencia a las
Fuerzas Armadas.

DISCURSO

**que por enfermedad
DEL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA
no pudo leerse en la clausura
DEL CONGRESO EXTRAORDINARIO
de 1858 y se remitió con nota á su Se-
cretaría.**

Honorables Representantes:

Altamente grato me es presentarme hoy en este augusto santuario de las leyes, á presenciar y solemnizar, conforme á las prácticas establecidas, la clausura del Congreso Extraordinario,

de 26 de Octubre del próximo año pasado.

El Ejército se halla en un grado de fuerza, capaz de hacer frente á las eventualidades que pudieran surjir en el exterior y sostener el órden interior. Su moral y disciplina, fidelidad y respeto á las instituciones, responden del buen exito con que le sostiene la Nacion; y el Gobierno no omite medio alguno para que su armamento y equipo esten siempre en el mejor estado: el parque se halla regularmente provisto de lo necesario.

La Marina se encuentra satisfactoriamente organizada: se han aumentado algunos trasportes, y en la actualidad presta un servicio importante bloqueando los puertos del Ecuador y sufriendo nuestros marinos, con ejemplar resignacion y patriotismo, las privaciones y molestias de todo genero, que el clima les ofrece. El Arsenal se halla abastecido de muchos artículos de que carecia.

cer cuanto estuviese a mi alcance para entrar en Guayaquil antes que el vapor mercante; le he remitido en la goleta Mercedes a cargo de su 2º cirujano don Miguel Arriarán la cantidad de 3774 ps. 4rs., valor del presupuesto del Loa en el pasado mes de octubre, y a más orden para que se dirija a Paita a completar su carbón y viveres para 60 días y, en seguida salga a cruzar en la costa del Manabí desde punta de Santa Elena hasta la bahía de Caráquez, debiendo cruzar desde el último punto hasta Esmeraldas el vapor Tumbes cuando llegue el caso”

El mismo día 3 de noviembre Mariátegui solicita al Ministro de Guerra le envíe un buque a Guayaquil con carbón y viveres, a fin de mantener la movilidad necesaria de los vapores destinados a actuar en el río y las costas, sin perder tiempo de remitirlos a Paita.

Respecto a las comunicaciones de la Escuadra bloqueadora con el Gobierno de Lima y viceversa, debemos recordar que sólo se verificaban por carta, enlace que estaba asegurado empleando los vapores ingleses de la carrera, que en fechas fijas hacían el recorrido Guayaquil-Callao-Guayaquil. Era corriente en aquellos tiempos entre los corresponsales la advertencia de “no perder el vapor”. Desde luego, cuando el Contralmirante tenía algo urgente que notificar, enviaba uno de sus buques a Paita, y de este puerto se remitía el correo al Callao en el primer barco que realizase el cabotaje nacional. También aprovechaba el regreso de una de sus unidades al primer puerto de la República, con el objeto de informar a Lima sobre las novedades ocurrientes.

Los oficios de Mariátegui salieron de Guayaquil alrededor del 3 de noviembre de 1858, y fueron contestados por el Gobierno, valiéndose del vapor que zarpó del Callao el 12 de noviembre. Entre otras cosas, se le ordenaba que liberase a la goleta ecuatoriana *Empresa*, avisándole a dicho barco la prohibición de tocar en Guayaquil, “ni en ninguno de los puertos del Ecuador” (sic). También se comunicó a Mariátegui que el buque solicitado, con carbón y viveres, sería enviado oportunamente. Se le transcribió un supremo decreto por el cual se permitía a los vapores de la compañía inglesa entrar en todos los puertos del Ecuador, pero advirtiéndoles la línea de conducta que debían observar. Se le dijo que la Tesorería del Callao le remitiría por el vapor del 12 de noviembre las setenta onzas de oro que por orden suya entregó el contador del *Amazonas* al Ministro del Perú, Caveró. Se le hizo conocer que había sido nombrado desde el 6 de noviembre, como Comandante General de la Marina el Contralmirante Francisco Forcelledo. Y por último se le recomendó que prestara auxilio

y protección a los peruanos que lo demandaren, “*vigilando escrupulosamente su conducta política*”.

Mariátegui acusó recibo el 18 de noviembre de los anteriores oficios. Fechaba su correspondencia en el “*Río de Guayaquil en Motorrillos, a bordo de la fragata Amazonas*”. Comunicó al Ministro San Román:

“*Ayer a las seis de la tarde fondearon en este punto los vapores Izcuchaca y Tumbes, debiendo salir el segundo de ellos a cruzar en la costa occidental de esta República, desde la bahía de Caráquez hasta Esmeralda. Por el comandante del Tumbes, sé que el vapor Loa debe salir hoy de Paita a verificar su crucero desde la punta de Santa Elena hasta la bahía de Caráquez*”. [...] “*Como esta Comandancia General tuviese noticias de que por Machala y Santa Rosa debían desembarcar una cantidad de rifles, mandé salir al Izcuchaca sobre Machala y al Arauco sobre Santa Rosa, ambos con instrucciones para permanecer en esos puntos hasta el día 1º, a cuyo tiempo debían venir a incorporarse a esta fragata. Hoy, pues, han regresado después de haber cumplido su comisión*”.

ENFERMEDADES, RECLUTAMIENTO, MOVIMIENTO DE BUQUES

Añade Mariátegui un dato que permite comprender lo malo del clima:

“*Habiéndose presentado a bordo seis casos de escorbuto en la gente y para evitar que este terrible mal cundiera, tuve que abandonar el 22 del pasado mes Motorrillos, lugar mal sano por la angostura del río y venir a Puná, donde permanezco desde el 23 con el importante objeto de refrescar la tripulación; así es que he logrado desaparecer completamente ese mal gozando hoy de perfecta salud. De Tumbes nos mandan viveres frescos para el consumo de la Escuadra*”⁴.

Es de advertir que a Mariátegui, por este tiempo, se le había aumentado las fuerzas navales bajo su mando y, en consecuencia, contaba, además de la *Amazonas*, el *Loa* y el *Tumbes*, con el *Izcuchaca* y el *Arauco*. En cuanto a la presencia de casos de escorbuto entre la tripulación de la *Amazonas*, se trataba de una enfermedad típica de las épocas veleras; y así como después de un combate naval era frecuente entre los operados la aparición de la erisipela —que se llevaba al otro mundo a filas íntegras de enfermos depositados en los sollados de los buques—, del mismo modo la carencia de viveres frescos, el empleo constante de la carne salada y la falta de

jugo de limón hacían brotar el escorbuto, que atacaba a las dotaciones y transformaba a las víctimas del mal en máscaras trágicas.

Mariátegui pudo conjurar la epidemia. En aquellos climas cálidos, la harina, la galleta, el azúcar, los tipos de menestra sujetos a fácil descomposición, sea por la humedad, la fermentación u otra causa, se depositaban en los pañoles, siempre húmedos y sin ventilación. Se puede imaginar el grave peligro que implicaba suministrar víveres descompuestos y en estado de putrefacción.

Activa e inteligente dirección debió desplegar la superioridad naval para mantener el bloqueo de las costas ecuatorianas y, al mismo tiempo la vigilancia sobre posibles brotes revolucionarios en el Sur del Perú, sobre todo en relación con los intentos del General Echenique. Ello exigió movilizar constantemente los buques, desarrollando esfuerzos por la condición de la maquinaria de las naves y la carencia de tripulaciones idóneas.

El enganche de tripulaciones se hizo cada vez más difícil. La costumbre pedía darles una onza de oro en el momento de firmar el contrato. No recibían otra moneda, ni había manera de variar el uso. Llegó el instante en que ni el premio consiguió decidir el embarque de marineros, al punto de hacer decir, el 8 de noviembre de 1858, al Comandante General accidental de Marina:

"Todavía no se ha podido completar la gente necesaria para la dotación de nuestros buques de guerra, porque han sido muy pocos los individuos que se han presentado a enganchar y los que han podido tomarse de los bajeles mercantes. No quedando pues otro recurso que el de echar mano de los matriculados, se lo digo a V. S. [el Prefecto del Callao] para que se sirva tomar las medidas que crea más acertadas con el fin que se faciliten, en el día, por lo menos, cuarenta altas que son indispensables".

El Ministerio se vio obligado más tarde, y ya ensayados todos los recursos, a enviar un coronel por toda la costa peruana para organizar el reclutamiento de la Armada. Sin embargo los resultados no fueron muy proficuos; aunque algo se consiguió. Estos males eran consecuencia de las deficientes matriculas de los puertos.

Los almacenes de Marina fueron agotados, proporcionando cuanto tenían a la Marina y al Ejército. En esta época se dio lo necesario para alistar una batería compuesta de tres cañones de a 32, seis de a 18 y tres de a 12, destinados al Ejército. Por su parte, la Factoría de Bellavista, al multiplicarse los pedidos, no cesó un momento en sus tareas, de las cuales recordaremos la construcción de doce cureñas de campaña para

EL BLOQUEO Y OTROS ACONTECIMIENTOS

cañones de a 24, 32 y 68, igualmente para doce piezas de artillería de grueso calibre. También preparó 200 balas del calibre 12.

La reparación de naves continuó, ahora con más intensidad, en especial la del *Izcuchaca*, según los deseos del Ejecutivo; mientras la *Callao*, lista en cuanto a sus máquinas y arboladura, terminaba de completar la tripulación. No olvidemos el aumento experimentado por la Armada con los barcos capturados cuando contrabandeaban guano. La última adquisición por este concepto fue el bergantín chileno *Martina*, que se sumó a los anteriormente apresados, como el *Lizzie Thompson*, *Margarita*, *América* y *Georgiana*. Menos el *Martina*, estas últimas naves cambiaron sus nombres: *General Plaza* el *Lizzie Thompson*, *Punta de Lobos* el *Margarita*, *Arica* el *América*, e *Iquique* el *Georgiana*. Ya en otra página nos referimos a la variación de nombre de otros dos transportes: el *Peytona* adquirido por Vivanco, más tarde *Lambayeque* y en esta época *General Lertzundi*, y el *Arauco*, que pasó a llamarse *Sachaca*. Con tal incremento de la Escuadra se impusieron mayores trabajos a fin de mejorar las condiciones de las naves mercantes, las que se incorporaron después de una serie interminable de reparaciones. Asimismo se hizo imperioso llamar a filas a muchos oficiales, quienes por diversas razones estaban fuera de servicio.

El 28 de octubre por la noche quedó despachado para Paita el vapor *Arauco*, que conducía al General Beingolea, siete jefes, sesentiséis oficiales y treintiocho individuos de tropa. Ya estaban concentrándose en la futura zona de operaciones del Norte los efectivos militares. Desde el 9 de noviembre empezó a ejercer sus funciones el Comandante General de Marina, Francisco Forcelledo (nombrado el 6). El día 11 zarparon del Callao hacia el Norte los vapores de guerra *Tumbes*, *Izcuchaca* y el transporte *Huaraz*. En éste embarcó el batallón *Callao* y el primer escuadrón del regimiento *Lanceros de la Unión* con las "rabonas" que les pertenecían; y en el *Izcuchaca* lo hizo el segundo escuadrón del citado regimiento, también con sus "rabonas". Este convoy, que estuvo al mando del Comandante del *Tumbes*, arribó a Paita el día 14 de noviembre, causando gran sensación esa mezcla de soldados y mujeres.

El *Huaraz* proporcionó al *Loa* 9,600 raciones de Armada, y al *Tumbes* mil libras de carne y mil de galleta. El *Izcuchaca* debía sumarse a la primera división naval del Norte no bien terminase sus operaciones en Paita, lo mismo que el *Tumbes*. El *Huaraz* seguiría en Paita hasta nueva orden.

Por esos días el bergantín *Guise* se encontraba en Cobija y el *Ucayali* en Arica. Cada cierto tiempo se despachaba otro buque para llevar determinados artículos, órdenes especiales e inspeccionar la costa. Además existía una nave estacionada en

las islas de Chincha. El 27 de noviembre, por disposición verbal de Castilla, zarpó del Callao en comisión de servicio la fragata *Callao*, la cual repitió otros viajes cortos en nuestra costa; fue en uno de ellos cuando apresó al bergantín chileno *Martina*.

También por este tiempo la Cancillería publica los detalles de la captura por el *Tumbes* (al mando del Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas) de los barcos sorprendidos en Punta de Lobos y Pabellón de Pica robando guano, y cuyos nombres hemos dado más arriba. Otra publicación interesante es el informe-memoria del Ministro de Guerra y Marina al Congreso extraordinario, donde se lee:

"El vasto litoral de la República, la inmensa riqueza que encierran los depósitos de guano y el aumento diario de la marina mercante, demuestran la necesidad de la Marina de guerra y justifican la atención del Gobierno a esta parte de la Fuerza pública. La labor de ella es evitar que el contrabando defraude las rentas de la Aduana; impedir los proyectos de los aventureros sobre nuestras islas y proteger los buques mercantes nacionales".

Hace una relación de los buques y añade:

"El Izcuchaca es el único buque de la Armada que requiere una carena formal, pues aunque el Ucayali la necesita también, no es tan urgente como la de aquél. La exigencia del servicio y, principalmente, la falta de dique, no han permitido proceder a repararlos. El Huaraz como transporte ha compensado la suma de su costo y es por su andar y capacidad el mejor buque que en esta línea haya tenido el Estado".

El informe se refiere también al *Amazonas* y presenta los detalles de su viaje alrededor del mundo. Nombra a los cinco pontones como depósitos de carbón. En cuanto al batallón Marina, presenta el haber sido reglamentado el 6 de julio de 1847 a fin de cubrir la guarnición de los buques, cuando sólo existían cuatro naves pequeñas, pero desde entonces la Armada aumentó considerablemente debido a la importancia que posee, por lo que fue necesario reforzar ese cuerpo. En relación con las tripulaciones asegura como el Gobierno ha procurado tener bien organizados los tercios navales; y al no ser suficientes, el personal se completó con gente de distintas nacionalidades, valiéndose del sistema de enganche y tratando de que el número de éstos no excediera la cuarta parte correspondiente a la dotación del buque.

Sobre el Instituto Naval dice el informe-memoria:

"Desde que el Perú está obligado a tener una Fuerza naval resalta la necesidad de un Colegio para la juventud que se dedica a la Marina. El Gobierno ha dispensado a ese"

EL BLOQUEO Y OTROS ACONTECIMIENTOS

establecimiento toda la protección posible; atendiendo la circunstancia que hemos otravesado, y es sobremanera plausible que sus esfuerzos no hayan sido infructuosos, pues de allí no sólo han salido oficiales con buen conocimiento, sino pilotos de la marina mercante”.

El miércoles 10 de noviembre fondeó en el Callao el vapor *Bolivia*, procedente del Norte, trayendo a bordo al Ministro Cavero. Las noticias llegadas del Ecuador hacen conocer que aquel gobierno había concertado un empréstito de tres millones de pesos, hipotecando para el pago de esa suma las islas del archipiélago de Galápagos. El 20 de noviembre aparece un decreto en el que aduciendo la circunstancia de “*hallarse la República cerca a una guerra exterior*”, se dispone el enganche de once mil hombres, a quienes se les abonaría 17 pesos. Si no se reuniese a la gente en treinta días en el número indicado, se procedería a la conscripción. Cada departamento y provincia litoral está obligado a presentar el siguiente número de plazas:

| | |
|--------------|-------|
| Lima: | 1,600 |
| Ica: | 200 |
| Arequipa: | 1,400 |
| Moquegua: | 300 |
| Puno: | 700 |
| Cuzco: | 1,500 |
| Ayacucho: | 1,000 |
| Cajamarca: | 600 |
| La Libertad: | 1,000 |
| Amazonas: | 200 |

Una ojeada a la situación del país por aquella época permite comprobar que la guerra con el Ecuador no fue popular. Faltó la debida propaganda, no se logró totalmente la cohesión del país, y la energía del Ejecutivo chocó con resistencias. En tal estado merece Castilla un elogio por los alientos que tuvo para seguir adelante en la línea iniciada. Cuando los demagogos liberales acusaron a nuestro Gobierno de mantener una escuadra que no tenía parangón en nuestro continente, en esos mismos días de 1858 les hubiera sido suficiente averiguar cuál era la fuerza naval del Brasil: la marinería y soldados embarcados llegaban a 4,600 hombres. La flota constaba de 84 barcos de guerra: dos fragatas y doce corbetas, doce bergantines de vela, veinticinco vapores y otras embarcaciones pequeñas, a más de los transportes necesarios y de las cañoneras empleadas en los ríos de la cuenca del Matto Grosso. De esos buques, cincuenta se hallaban en servicio, dieciséis en construcción y el resto desarmados.

Durante el mes de diciembre de 1858 se produjo el siguiente movimiento naval: el 2 zarpó del Callao la fragata de trans-

porte *América* de dos cañones, en comisión de servicio, su comandante el Capitán de Fragata graduado Guillermo Jones. El 8 fondeó el vapor *Ucayali* de 4 cañones, procedente de Arica, a órdenes del Capitán de Navío J. M. García; y zarpó el 16 hacia el Norte con instrucciones de dejar en varios puertos cuadros de oficiales. Terminada esta misión en Paita, debía el *Ucayali* sumarse a la división naval de Mariátegui. Embarcó a su salida del Callao a varias "vivanderas", que se dedicaban a preparar platos criollos para venderlos al personal del ejército, de modo que éste no echase de menos la comida nacional.

Como nota interesante se anota la llegada al Callao de la nave *Campidoglio*, que trajo de Italia la estatua de Cristóbal Colón —que se encuentra en el paseo de su nombre en Lima— y fue desembarcada por tripulantes de la Armada el 18 de diciembre⁵. El 28 por la tarde zarparon del Callao el antiguo *Peytona* y la barca transporte *Georgiana*, ambos con destino a Cobja, donde se unirían al bergantín *Guise*. Por fin el 30 salieron del Callao el *Lerzundi* y la barca *Iquique*.

La división naval bloqueadora, situada en la Puná, se dedicó del 4 al 6 de enero de 1859 a trasbordar de la *Amazonas*, buque insignia, a los otros vapores el carbón necesario; operación dilatada, pues fue preciso aguardar la marea para el tráfico de las embarcaciones cargadas con el combustible. Quien haya observado tales maniobras frente a la desembocadura de un río, en medio de corrientes fluviales y marítimas, se dará cuenta de lo embarazoso de la tarea, máxime si se realizan con botes impulsados a remo. Una vez finalizado el carboneo, ordenó Mariátegui procedieran los barcos a limpiarse por dentro y fuera, con objeto de presentarse en el mejor estado delante de Guayaquil adonde navegarían unos días más tarde.

Desde Puná el 4 de enero a bordo de la *Amazonas* despachó Mariátegui la siguiente correspondencia: al Ministro de Guerra y Marina: a) que por el *Ucayali* recibió el 21 de diciembre 16,000 raciones de Armada; b) acusando recibo de notas sobre los desagradables sucesos en Lima y el Callao los días 21 a 23 de diciembre⁶, y lamentando tales acontecimientos "...hoy que la Patria exige la unión para reclamar sus derechos", pero felicitándose de que los desmanes "...hayan sido ahogados oportunamente, restableciéndose el orden y la tranquilidad pública"; c) previendo los servicios del *Sachaca* en el bloqueo; pero si ellos no fueren necesarios, regresaría el barco al Callao; d) sobre detalles del trasbordo de carbón, operación previa a la presentación de las naves frente a Guayaquil; e) avisando que por el mal estado de su salud, viaja al Callao el Comandante del *Izcuchaca*, Teniente 1° Guillermo Pareja,

EL BLOQUEO Y OTROS ACONTECIMIENTOS

y que se nombra para mandar dicho buque al Capitán de Corbeta Federico Castilla (hijo del Mariscal).

ESTRECHAMIENTO DEL BLOQUEO. SITUACION INTERNA EN EL PERU Y ECUADOR

El 12 de enero, en las primeras horas de la mañana, zarpó de la Puná el Contralmirante Mariátegui con la división a sus órdenes y dio fondo en Guayaquil a las 13 horas, quedando la fragata insignia *Amazonas* y los tres vapores que la acompañaban formando una línea frente a la ciudad. De inmediato disparó la fragata un cañonazo e izó la bandera de parlamento, señal que fue contestada desde tierra. Se mandó una embarcación para entregar las comunicaciones oficiales al Gobernador de provincia y a los cónsules residentes en el puerto.

En la nota del Gobernador, José Sánchez Rubio, Mariátegui se extraña de que aquél proteste por "*frecuentes desembarcos*" de fuerzas peruanas en Puná. En realidad se trataba de adquirir provisiones y de ejercicios de una parte de la guarnición de la *Amazonas* en la isla, que duraron dos horas y de los que se dio oportuno aviso a las autoridades locales "*Satisfactorio es para mí —escribe el Contralmirante— que en el tiempo que han permanecido fondeadas en esta isla las fuerzas que están a mis órdenes, no ha habido un solo hecho que, por violenta que sea la interpretación que quiera dársele, pueda jamás considerarse que ha excedido de las reglas expresas para la conducta y operaciones de las fuerzas bloqueadoras, que ha tenido US. a bien recordarme*". De lo que sí protesta Mariátegui es de que el Comandante ecuatoriano Rojas y la tropa a sus órdenes en Puná encontraron en tierra a algunos marinos peruanos desarmados a cargo de un guardiamarina, que estaban haciendo aguada, y "*...los atacaron de sorpresa y a mano armada, los obligaron a vivir al Ecuador, y los tomaron prisioneros; poniéndolos en libertad poco después, tal vez porque vieron dirigirse a tierra las fuerzas que destacaban los buques para recobrarlos*".

Mariátegui hace ver al Gobernador, en otra nota, que tiene órdenes severas y terminantes para reprimir cualquier abuso contra los ciudadanos peruanos residentes en el Ecuador. En otro oficio efectúa esta curiosa comunicación:

"Tengo el honor de remitir a US. una espada, veinte pesos en moneda granadina, una levita y un antejo que recogieron de Puná las tripulaciones de los buques de la Escuadra y que supongo pertenezcan estas especies al comandante don Lucas Rojas, para que se sirva US. hacerlas entregar al interesado".

Finalmente declara Mariátegui al Gobernador de Guayaquil la orden de estrechar el bloqueo de la plaza. *“Espero —le manifiesta— que US. prohíba en lo absoluto toda agresión, pues el primer tiro hecho a cualquiera de los individuos o buques de esta Escuadra, es la señal para romper los fuegos contra la población”*.

El gobernador contestó a las notas de Mariátegui. Respecto a las prendas del Comandante Rojas, Sánchez Rubio expresó lo siguiente:

“El señor comandante general me permitirá decirle que siendo la espada perdida por el comandante Rojas un elemento de guerra, corresponde al soldado o marinero peruano que la tomó; y con tal motivo, y sin entrar en la calificación del hecho que tuvo lugar en la Puná, la devuelvo para que el Sr. Mariátegui la mande entregar a quien pertenezca”.

Sobre el estrechamiento del bloqueo, el gobernador de Guayaquil contesta a Mariátegui lo inconveniente de una acción de fuerza contra la población civil. Una intervención de este tipo —dice— lesionaría la fama del país atacante. Mariátegui envió la respuesta con su habitual tono enérgico. Entre otras cosas manifiesta:

“Creo que está en los intereses del pueblo guayaquileño no ser los agresores, desde que conocen que las fábricas son todas de madera y de consiguiente fáciles de incendio.— US. cree que debe considerarse esta ciudad como puramente mercantil y no como una plaza fuerte. Permitame US. observar que cuadra mal esta consideración con el grande ejército que en ella se encierra, y que no lo creo indispensable para mantener el orden, ni tampoco para el cuidado de los intereses nacionales y extranjeros”.

El propio Contralmirante Mariátegui ha relatado detalles del estrechamiento del bloqueo de Guayaquil.

“El día 15 de enero procedí a estrechar el bloqueo dando al efecto las órdenes precisas al caso, para prohibir se introduzcan víveres a la ciudad y cuya operación se verificó de este modo: el Ucayali fondeado en la boca del Río Grande, el Sachaca en Punta Gorda, esta fragata al frente de la batería que existe en la Planchada y de cuyo punto queda guardada la boca del río Daule con sus embarcaciones armadas; al Izcuchaca lo mandé a Punta Arena con el objeto de que recibiese la correspondencia que deja en Paita el vapor y que la conduce hasta este puerto un barquito, temiendo fuese asaltado por algunos esquifes en su tránsito por el río y quitarle dicha correspondencia o los presupuestos de los buques que pudiera traer. En el

poco tiempo que se ha estrechado el bloqueo, los víveres han subido considerablemente de precio en la Plaza, y a mi juicio creo, señor general, que éstos se consumirán pronto, pues no entrándoles por el río ni por tierra, puesto que en la presente estación se inundan los caminos, tendrá el Ejército que abandonar la ciudad.— La noche del 17 recibí avisos positivos de un espía nuestro de tierra que, tres canoas de piezas que permanecían amarradas en la boca del río Daule, debían ser cargadas de pólvora y aprovechando de la noche y de la marea, echarlas sobre nosotros, en el momento ordené se tomaran y se les prendiera fuego evitando de este modo que llegaran a consumir su intento.— Consultando más tarde que la posición de la fragata en las Peñas era insignificante, después de la entrada del Ucayali a la boca del río Grande, con cuyo objeto principal había ido a ese punto, para protegerlo caso que la Batería le impidiese su marcha, ordené el 18 se enmendara ésta colocándose al frente de la Casa de Gobierno, haciendo pasar a Sachaca a la boca del río Daule y el Izcuchaca estacionado en las Cruces, quedando a cargo de la fragata la boca de Santay”.

Mientras esto ocurría en el teatro de operaciones del Norte, hallamos que el frente interno peruano se veía afectado por dificultades en la situación económica y fiscal y por rivalidades en el campo político, que ingresaron al plano de la abierta subversión contra el gobierno del Mariscal Castilla.

El crecimiento constante de los gastos públicos tuvo que marcar verdaderos apuros fiscales conforme aumentaban aquéllos mes tras mes. Existe el derroche de dinero con los consignatarios del guano. Por otra parte, los adversarios de Castilla llegaron a serlo de modo implacable y contaron con el apoyo de la prensa enemiga del Gobierno. Esto favoreció la desunión del país, acentuándose la tentación de rechazar la fuerza con la fuerza. Fueron constantes las quejas del Presidente, quien en una de sus cartas escribía con amargura:

“Yo no tengo, ni nadie tiene tampoco, la capacidad de hacer milagros con ciudadanos que diariamente estorban la acción del mandatario más enérgico”.

En enero de 1859 recibió Castilla en su casa de la calle Divorciadas una carta del Coronel Mariano Ignacio Prado desde Arequipa, en que le comunicaba los manejos del Coronel Juan Francisco Goyzueta para hacer estallar una revolución en dicha ciudad. Se trataba de la *Gran Sociedad del Republicanism*, formada por los generales Vivanco, Echenique, Cisneros, Vidal, Medina y Castillo, junto con algunos civiles, círculo que —según los informes— mantenía contactos con un

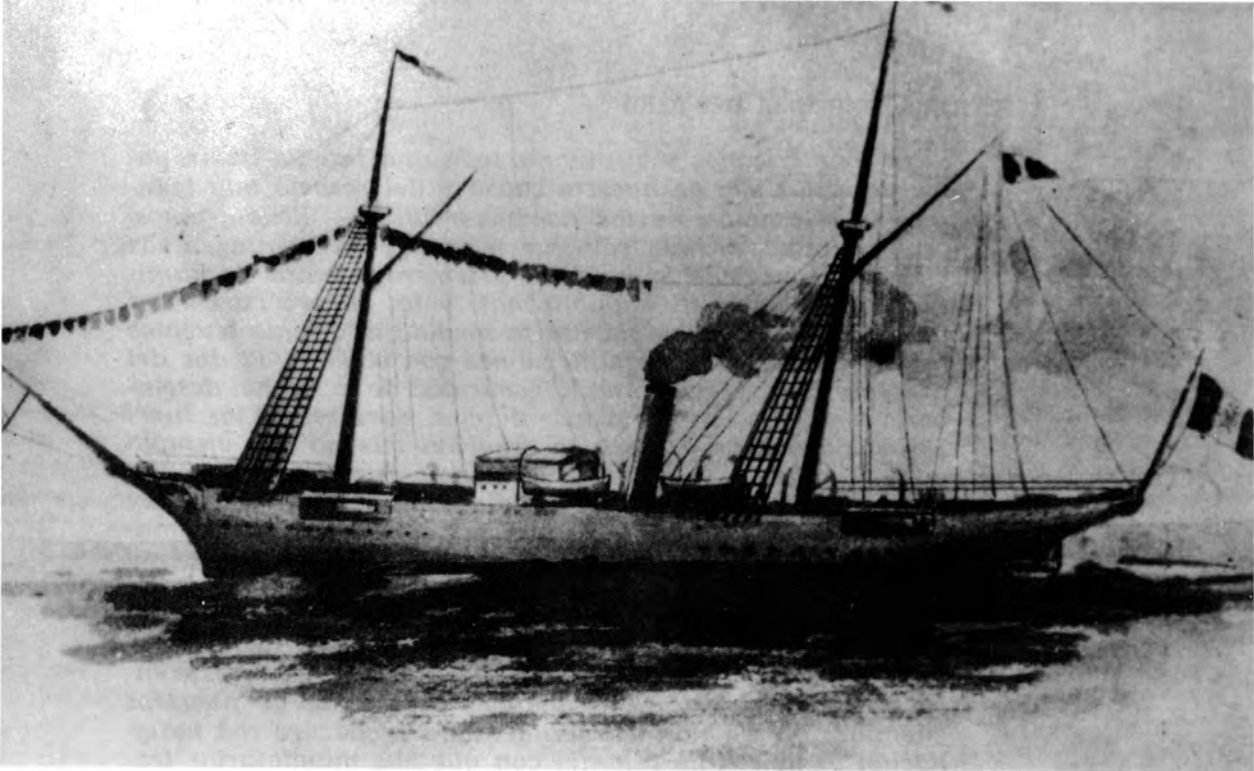
posible movimiento en Lima, del cual participaban Domingo Gamio, Carlos Diez Canseco, Santiago Lanfranco, Coronel Bibiano Gómez Silva, Teniente Coronel Nicolás Orfila, Teniente Coronel Joaquín Sevilla y otros⁸.

Como consecuencia de las investigaciones producidas se apresó en Lima a un grupo de presuntos conspiradores. Así leemos en los periódicos limeños del viernes 14 de enero, que se encontraban detenidos en el Callao don Ramón Aspillaga y don Jesús Elías, extraídos en la tarde del día anterior del vapor mercante *Callao* cuando se aprestaba a zarpar para el Sur. En Lima fueron detenidos Sevilla, Gómez Silva, Lanfranco, Ramón Vargas Machuca, Gamio, Diez Canseco, José Manuel La Puente, Pablo y Domingo Villagarcía y otros más. Algunos de los detenidos fueron puestos más tarde en libertad. Así, el 24, Jesús Elías marchó a Europa en el vapor inglés *Valparaiso*⁹.

En los primeros días de 1859 sobrevino un incidente diplomático con Francia. Fue la cuestión del súbdito francés Duhrein, caso netamente policial. Pero habiendo reclamado el Encargado de Negocios de ese país, M. Huet, hasta anunció la ruptura de relaciones con el Perú. "*Procedió —dice Basadre— en seguida a instalarse en el barco de guerra Andromède, y el contralmirante francés Bonard, con fecha 16 de enero de 1859, avisó que si se daban las satisfacciones pedidas, la bandera de la Legación sería otra vez izada, previo un saludo de veintiún cañonazos. Castilla rehusó gallardamente dejarse intimidar por el marino y remitió el asunto a la Legación Peruana en París*"¹⁰.

Volvamos al Ecuador. Desde Riobamba el Presidente Robles lanzó, con fecha 12 de enero, una encendida proclama a los ecuatorianos, cuyo texto es el siguiente:

"Conciudadanos: Dos meses han corrido desde que el gobierno de la vecina república del Perú, haciendo una vituperable ostentación de sus fuerzas se propone humillarnos y arrebatarnos la más indispensable condición de la existencia nacional de un pueblo, la dignidad. Dos meses hace que cerrados nuestros puertos al comercio del mundo por un bloqueo injustificable e inaudito, vemos estancada nuestra industria y desfalleciente la riqueza pública. Dos meses que sufrimos la irritante presión de la fuerza bruta, y que la sufrimos no porque falten bríos en los nobles pechos de los hijos del Ecuador, sino porque habiéndonos armado sólo para defendernos y'horrizándonos con la idea de que la bala que rompa los lazos de fraternidad que unen a los dos pueblos, y que dé la señal de combate entre sudamericanos, parta de un cañón ecuatoriano, hemos querido dar tiempo al gobierno del Perú para reflexionar en la obra de iniquidad que ha emprendido, y a los pueblos



El *Tumbes*, uno de los vapores de guerra de la
Escuadra Peruana que bloqueó Guayaquil.

hispanoamericanos y al mundo, toda una prueba irrefragable de la justicia de nuestra causa y del respeto que tenemos a la opinión de las naciones cultas.— Ecuatorianos: este penoso sacrificio sólo ha servido para alentar a los que han concebido la nefanda y temeraria mira de humillar a un pueblo de republicanos, y un suceso bárbaro e incalificable acaba de darnos la medida de lo que tenemos que esperar de nuestras divisiones con el Perú. El dos del presente mes en medio de la oscuridad de la noche, desembarcaron en la isla Puná más de cien hombres de las fuerzas bloqueadoras y, con una crueldad que no hay ejemplo entre las naciones civilizadas, hicieron fuego a una población inerme que dormía tranquila, confiada en que la ley internacional, las luces del siglo, los sentimientos de humanidad y hasta generosidad y nobleza que debían suponerse en hombres que no pertenecen a las hordas feroces de salvajes, garantizaban su reposo. Algunos cadáveres de niños, mujeres, y ancianos fueron los trofeos de la infamante victoria.— Ecuatorianos: La sangre de nuestros compatriotas ha corrido ya, y mancha las manos de nuestros enemigos. El pueblo ilustrado del Perú rechazará con indignación la marca de infamia con que sus mandatarios tratan de exhibirlo ante el mundo, no lo dudemos; pero a nosotros toca vengar los males de nuestros inocentes ciudadanos y amurallar la frontera con nuestros pechos. Volemos a llenar este sagrado deber y hagamos comprender a quienes pretenden ultrajarnos que, si anhelamos por la paz, no tememos la guerra siempre que la justicia abrillante nuestras almas.— El peligro está en Guayaquil, allí deben concentrarse la mayor parte de las fuerzas públicas, la acción del gobierno, los elementos de defensa de todo género. Mi deber es, pues, no hallarme distante de ese lugar, ni de ningún otro en que el peligro aparezca y al que me llama la obligación sagrada de salvar la Patria. Es por esto que me traslado a Guayaquil y lo hago investido del poder que los pueblos me han confiado; mi responsabilidad en los sucesos que se prevee es inmensamente abrumadora, pero no es menor la vuestra. Ecuatorianos: Tenemos que dar cuenta al mundo, a la generación presente y a las que siguen de la integridad territorial, de la dignidad nacional y, tal vez, de la independencia y nacionalidad de esta hermosa porción del continente americano. Trabajemos, pues, con unidad y decisión en la hermosa tarea de sacar ilesa nuestra Patria del supremo conflicto en que se encuentra.— Riobamba a 12 de enero de 1859.— Francisco Robles.— El Ministro de Hacienda encargado de

los despachos del Interior y de Relaciones Exteriores.— Antonio Yerovi.— El Ministro de Guerra y Marina.— Gabriel Urvina”.

La anterior proclama fue una justificación para llevar la capitalidad ecuatoriana a Guayaquil y tratar de apagar las protestas de Quito, lo cual no se obtuvo, pues la Municipalidad de Quito encabezó una ruidosa manifestación.

Desde el 7 de diciembre de 1858, fecha del fallecimiento del constructor naval Guillermo Lyons —quien ejerció su oficio como contratado por la Armada—, se empeñó la Comandancia General en hallar un reemplazo para ese profesional; pero no pudo encontrársele, a pesar de la urgencia de la hora que vivía el país. Era una época de conflicto internacional, con sostenido movimiento de buques de guerra y transportes, de los cuales dependía el suministro de artículos bélicos, medicinas, carbón, víveres, ropas, personal ... a la División que operaba en aguas ecuatorianas.

No existe asunto más visible para un puerto como ese movimiento de naves dedicadas a sustentar una expedición naval lejana. La población de Callao era testigo de ello, y, como consecuencia, las nuevas volaban a Lima y las recogían los peñonistas. El 7 de enero se publicó una autorización a la Compañía Pacífico para que sus barcos pudiesen llevar pasajeros y correspondencia a Guayaquil durante el bloqueo. Les estaba prohibido llevar carga de ninguna clase, así como transportar a personas al servicio del Ecuador. *“El equipaje de los pasajeros para Guayaquil estará sujeto a registro y, en caso de contener artículos de contrabando de guerra a confiscación”*¹¹.

Respecto al movimiento naval, ofreceremos los siguientes apuntes referentes al mes de enero de 1859. El vapor *General Lorzundi* pasó a Islay, adonde llegó el día 7 en apoyo de la División del Sur. El *Huaraz* desempeñó diversos cometidos: salió de Paita conduciendo a una comisión científica, a la que desembarcó en la caleta Tortuga. Una vez terminadas sus investigaciones, la comisión volvió a Paita donde retomó el *Huaraz*. Por indicación del doctor Suero, presidente de la comisión, la nave siguió al Norte para reconocer en los terrenos de Máncora una vetas de carbón, y confirmar así la información de don Diego Lamas.

El día 10 desembarcaron en el Callao, enfermos, el Comandante del *Izcuchaca* Teniente 1º Guillermo Pareja y el Alférez de Fragata Pedro León, del *Amazonas*. El 15 se despachó a la fragata *General Plaza* con órdenes de incorporarse a la división naval de Mariátegui. Llevaba 250 toneladas de carbón de piedra y 26,538.5 pesos para abonar los sueldos de diciembre a los seis buques de la expresada fuerza. El 25 dio fondo en el Callao el *Huaraz* y la fragata *Callao* efectuó viajes al Sur.

INCIDENTES DURANTE LOS PRIMEROS MESES DEL BLOQUEO

El bloqueo continuó en febrero sin remitir en su rigor. Expresión de éste fue el arrojar al mar los víveres acondicionados en embarcaciones fluviales ecuatorianas cuando éstas trataban de introducirlos indebidamente en Guayaquil. El caso era que los bloqueadores intimidaban a las embarcaciones regresar a sus puntos de partida; pero éstas, aparentando cumplir la orden, trataban luego de burlarlas eludiendo la vigilancia de los navíos peruanos; consiguiéndolo parcialmente algunas veces. Mas, después de practicarse la intimidación con cierta frecuencia, se amedrentaron los vivanderos, al punto de que ya no asomó ninguna canoa. Reducido quedó Guayaquil a lo poco que le llegaba por tierra. Y ese poco se limitaba aún más por la estación de lluvias, que hacía intransitables los caminos. Mariátegui escribe sobre este asunto:

*"Y los habitantes de esta ciudad serán víctimas del hambre, si el Supremo Gobierno, tomando medidas fuertes, evita que desde Paita les introduzcan comestibles por la Boca del Mar (como lo están haciendo a la fecha con descrédito de las autoridades de Piura y Paita), pues yo al presente no puedo tomar fuerza alguna sobre ese punto"*¹².

No faltaron incidentes por esta época ni quejas por parte de las autoridades ecuatorianas de Guayaquil. El 1º de febrero envía el gobernador de la plaza un oficio al Comandante General de la Escuadra, en que relata algunos excesos cometidos por los peruanos: asaltos a canoas, ultraje y muerte de una mujer por individuos de una lancha de la fuerza bloqueadora, destrucción de víveres, "... arrojando al agua hasta un miserable racimo de plátanos". Mariátegui contestó también por oficio, en el cual entre otras cosas, decía lo siguiente:

"Demasiado se ha escrito y hablado sobre la muerte del muchacho Riera, pintándolo como un asesinato, con la mira de excitar la animosidad del pueblo contra nosotros; pero ninguno se ha tomado la molestia de averiguar la verdadera causa y si la conocían han cuidado bien de no decirla. La canoa en que iba ese muchacho ha sido llamada repetidas veces y perseguida por un bote nuestro para reconocerla, y lejos de obedecer y acercarse ha huido burlándose de lo que se le ordenaba; se le han hecho dos tiros por alto, y si alguno de ellos le ha muerto, culpe US. a su ignorancia o a su ningún respeto; pero de ningún modo a nosotros.— Por varios días después de intimado el bloqueo y ocupada la boca del río Grande, se han hecho regresar las embarcaciones que conducían víveres, sin mo-

lestarlas en lo menor; pero qué se conseguía? Que esas mismas embarcaciones volviesen poco después a intentar forzar el bloqueo; haciendo así interminable la operación de atajar esa multitud de embarcaciones. Convencido de la inutilidad de esa medida, se pasó a la amenaza de arrojar los víveres al agua a los reincidentes, ésta produjo igual efecto a la anterior; y, después de tres días que creí suficientes para que llegase a conocimiento de todos, tuve que poner en práctica lo que tenía ofrecido. A este hecho que US. llama escandaloso e inhumano, me he visto precisado por la ninguna obediencia de esos traficantes en víveres, a las órdenes de las fuerzas bloqueadoras.— Los únicos hechos que hasta ahora no habían llegado a mi noticia y los que darían a US. derecho para decir se habían mis subordinados excedido en los límites del bloqueo, son los que menciona de una mujer herida de una mano y de otra muerta de resultas de estropeo por la tripulación de un bote. Ya he dado las órdenes convenientes para que se esclarezcan estos hechos y si resultaran probados, cumpliré lo dicho en mi nota del 14 del pasado mes. No dudo, señor gobernador, que los oficiales que mandan los botes, hayan tenido trabajo en contener a sus tripulaciones exaltadas por los groseros insultos, no sólo del pueblo sino también de las diferentes partidas de tropas situadas por la Atarazana, ríos Daule, Grande C.; y, lo que es aún más sorprendente, estos insultos y provocaciones han sido encabezados por los oficiales que mandaban las partidas. Parece increíble, señor gobernador, que en una nación que se dice civilizada, y cuyo ejército debía ser el núcleo de la decencia y moralidad, sus mismos oficiales den el ejemplo de usar de demostraciones y palabras de que se avergonzaria el hombre que menos consideración tuviera que guardar a la sociedad. Esto es en cuanto al ejército; respecto al pueblo: ¿necesita US. que le cite iguales hechos? Han sucedido en el Malecón y muy cerca de la Casa de Gobierno, y US. debe haber percibido demasiados claros sus insultos, cuando hasta a bordo se han oído distintamente. Estos hechos repetidos con frecuencia y a la vista de las autoridades, han debido inducirme a creer que el pueblo y el ejército se les había ordenado provocar a nuestras fuerzas, a fin de que, violentados, fueran los que rompieran las hostilidades; pero estos mismos hechos han servido para poner de manifiesto la excesiva moralidad y subordinación de las tripulaciones de los buques de mi mando, que bastan para desvanecer las infundadas acusaciones que se le hacen”.

El tiempo pasaba sin que se consiguiera por medio del bloqueo el fin último de la operación: la anulación de la famosa venta a los tenedores de bonos ingleses, así como recibir la seguridad de que no se dispondría de nuestro territorio selvático y obtener excusas por las ofensas hechas en Quito y Guayaquil. Lo cierto es que el 4 de marzo el Contralmirante Mariátegui cursó al Ministerio de Guerra un oficio en el que solicitaba su relevo del cargo: "*Los rigores de la estación —manifiesta en dicha nota—, las graves e incesantes molestias que diariamente sufro y otras muchas causas que omito referir, han quebrantado de tal suerte mi salud, que apenas puedo moverme de la cama y atender trabajosamente el servicio*".

El gobierno no aceptó la renuncia. De paso diremos que los enfermos evacuados de la zona de operaciones, oficiales y miembros de la tripulación, si no numerosos, llegaban a cierta cantidad que no podía ignorarse.

Desde tierra continuaba en el malecón el diario espectáculo del populacho reunido para proferir denuestos contra los peruanos. Con una óptica peculiar los periodistas guayaquileños ofrecían a sus lectores un resumen de la situación de los navíos bloqueadores. En uno de esos *sultos* se lee lo siguiente:

"Movimiento de la Escuadra.— La Amazonas frente al muelle, sigue amenazando la Casa de Gobierno; el Arauco, frente al último puente, está cuidando al vapor Machala, que está acoderado; el Ucayali y el Izcuchaca, en Río Grande, protegiendo la piratería. Una lancha, con un cañoncito de a 4 y diez y seis hombres, sale del Amazonas a las 6 de la tarde y va a situarse en la punta sur de la isla, hasta las 5 de la mañana. Otra igual va al punto opuesto. Una tercera vigila el río Daule. Dos botes, con doce hombres cada uno, cruzan constantemente el tornero de la matanza. Todas las embarcaciones que se dejan apresar con víveres, son detenidas o las pierden, cuando menos. Sin embargo, tenemos en la plaza vitualla, aunque algo cara, para cuatro o seis meses más. Se puede salir libremente de la ciudad, arriesgando solamente el servir de blanco a las balas que constantemente arrojan los botes y lanchas sobre toda embarcación. Las canoas que vienen de Babahoyo con víveres, los desembarcan en Buijo; las de Daule, en el cerrito de Mapasingue. Los que desean entrar, lo hacen a media creciente con buenos bogas. No hay en los buques ni la dotación suficiente y tienen que prestarse la gente para cualquier comisión extraordinaria".

Mientras se afianzaba el bloqueo con la vigilancia e incursiones acostumbradas, quedó decidido —durante este mes de febrero de 1859— despachar al Callao el transporte *General*

Plaza, no bien hubiese trasbordado el carbón de sus bodegas a las carboneras de los otros vapores bloqueadores.

Faltando tres oficiales para completar la dotación propia de la fragata *Amazonas*, pidió Mariátegui cubrir estas vacantes recomendando el envío de los siguientes: Teniente 1º Federico Iladoy, Teniente 2º Juan M. Garrido y Alférez de Fragata Manuel Proaño.

Le fue comunicado a Mariátegui que estaba alistándose en el Callao el pontón *Tyrone* a fin de remitirlo a sus órdenes, con objeto de servir como hospital y depósito.

La ruda prueba a que estaban sometidos los tripulantes de las naves bloqueadoras —la dilatada espera bajo el rigor de un clima nocivo—, así como las enfermedades tropicales, las raciones no siempre variadas, la severidad de la disciplina marinera, etc., causaron algún malestar y algunas deserciones, tanto de tripulantes extranjeros (en los oficios de la época se habla de franceses, ingleses, italianos, norteamericanos y chilenos) cuanto de peruanos¹³.

Las acusaciones del Gobernador de Guayaquil a que hicimos referencia más arriba fueron cuidadosamente investigadas por la superioridad naval peruana. Habiéndose comprobado sólo la comisión de algunas faltas por los guardiamarinas Reynaldo Flores y José María Anduaga, se les remitió al Callao en calidad de presos al arsenal.

El día 8 la lancha de la *Amazonas* capturó la balandra *Intrépida* cuando salía del Estero Salado rumbo a Chanduy conduciendo a bordo diversos artículos alimenticios. La balandra había forzado el bloqueo, por lo cual el Alférez de Fragata Nicolás Bayona al mando de la lancha la remitió al buque insignia con el Alférez de Fragata graduado Toribio Raygada. Mariátegui ordenó seguir un sumario para dilucidar procedencia, nacionalidad y cargamento de la *Intrépida*. Resultó ser ecuatoriana; había zarpado de Paita con destino a Tumaco llevando en sus bodegas 400 sacos de harina, que introdujo en Guayaquil por la Boca del Morro y vía del Estero Salado. El asunto produjo inquietud en Lima, y se ordenó a Mariátegui destinarse un buque a cerrar la comunicación de Guayaquil con el exterior. Pero ya el Contralmirante había tomado sus precauciones, disponiendo que una cañonera cumpliera tal misión en Estero Salado, con relevo cada cuatro días.

Por su parte las autoridades ecuatorianas trataban de conseguir armas para el caso eventual de un enfrentamiento con los bloqueadores. Habían llegado a Panamá 500 rifles, que debían ser embarcados en la goleta *Josefa* con destino al Ecuador. Previendo Mariátegui que el desembarco de los rifles habría de operarse en Chanduy o Punta de Carnero al Sur de Santa Elena, ordenó al comandante del *Ucayali* se situase en

Punta de Carnero con el objeto de apresar a la *Josefa* y conducirla a Paita¹⁴.

REPERCUSIONES EN EL COMERCIO DE GUAYAQUIL

El lector se preguntará quizás, a esta altura de la narración, de cuánto se veía privado Guayaquil por el hecho del bloqueo. Calculando la población de la ciudad y puerto entre 25 y 30 mil habitantes, hay que admitir que por el puerto se hacía todo el comercio exterior del Ecuador, mientras que en este sentido la importancia de Manta y San Lorenzo era casi nula. El movimiento marítimo de Guayaquil en 1856 había presentado la siguiente estadística¹⁵:

| | | | |
|--------------------|---------------------|-------------------|----------------------|
| Inglesas | 38 con 23,072 tons. | Francesas | 7 con 2,081 tons. |
| Peruanas | 119 con 6,890 | Americanas | 8 con 2,926 |
| Chilenas | 16 con 2,855 | Hanseáticas | 4 con 1,126 |
| Granadinas | 8 con 413 | Danesas | 2 con 530 |
| Ecuatorianas | 7 con 754 | Sarda | 1 con 120 |
| Españolas | 6 con 1,845 | | |
| | | Total | 216 con 42,612 tons. |

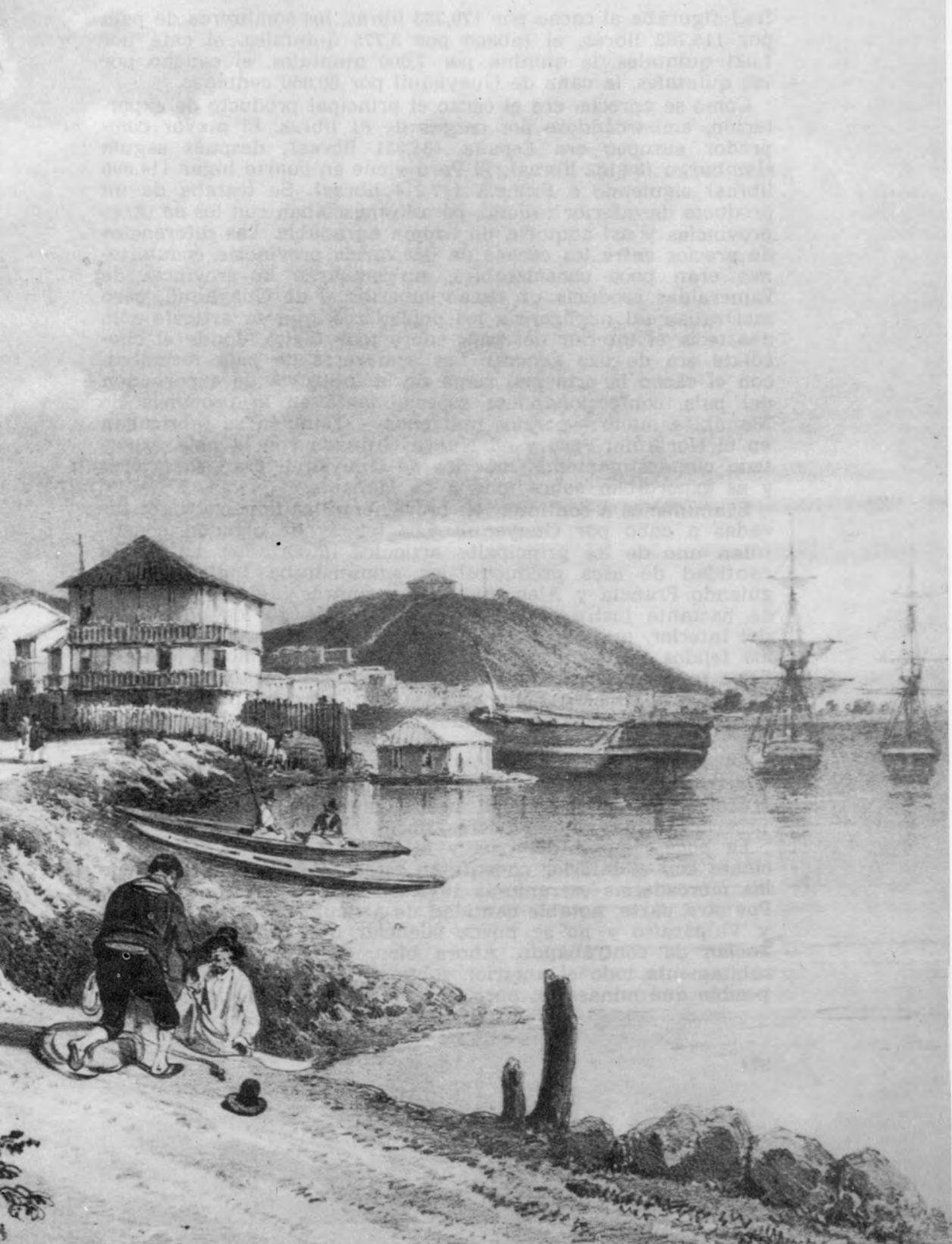
El movimiento marítimo de Guayaquil era, pues, de 200 naves por año, cuyas entradas se habían controlado dejando ingresar a los vapores ingleses y chilenos bajo ciertas condiciones, con tremendo impacto para la economía ecuatoriana. Se hace notar que los buques peruanos y chilenos, que provenían del Callao o Valparaíso, eran los que daban mayor actividad al puerto. En cuanto a la marina ecuatoriana estaba avaluada en unas 2,500 toneladas y una sola nave desplazaba 200 toneladas.

El comercio exterior de Guayaquil fue en 1841 de 6.751,000 francos (importaciones 5.259,000 francos y exportaciones 1.493,000 francos). En 1842 descendió el total a 3.962,000 frs. (2.439,000 las importaciones y 1.523.000 las exportaciones). En 1845 hay un progreso notable: 8.102,000 frs. en total (3.701,000 importaciones y 4.401,000 exportaciones). En 1847 hay una nueva alza que llega a 8.923,000 frs. figurando el Perú en primera línea. En 1849 el comercio de importación y exportación alcanzó la cifra de 11.498,942 frs. A partir de ese año tenemos las transacciones en libras esterlinas. Así, en 1855, sólo las importaciones se elevan a la suma de 395,739 libras, cifra que al cambio de 25 frs. da 9.893,474 frs. De esta suma correspondía al Perú —país en el segundo lugar, después de Inglaterra— 1.606,625 frs.

Ahora reparemos en el valor de las exportaciones de Guayaquil. En 1856, cuando subieron a 389,484 esterlinas (=9.737,100

Una vista del puerto de Guayaquil (1836).
Voyage autour du Monde.
Exécuté pendant les années 1836 et 1837.
Sur la corvette La Bonite, commandée par
M. Vaillant.— Album Historique,
Paris, Arthus Bertrand, Editeur.





frs.) figuraba el cacao por 179,333 libras, los sombreros de paja por 115,782 libras, el tabaco por 3,775 quintales, el café por 1,021 quintales, la quinina por 7,000 quintales, el caucho por 765 quintales, la caña de Guayaquil por 80,850 centenetas.

Como se aprecia, era el cacao el principal producto de exportación, embarcándose por cargas de 81 libras. El mayor comprador europeo era España (81,351 libras), después seguía Hamburgo (36,182 libras). El Perú viene en cuarto lugar (14,696 libras) siguiendo a Francia (17,214 libras). Se trataba de un producto de inferior calidad, pero lo mezclaban con los de otras provincias y así adquiría un aroma agradable. Las diferencias de precios entre los cacaos de las varias provincias ecuatorianas eran poco considerables; sin embargo la provincia de Esmeraldas producía un cacao superior al de Guayaquil, pero mostraban tal negligencia los pobladores, que su artículo sólo abastecía el interior del país, sobre todo Quito, donde el chocolate era de uso general. Los sombreros de paja formaban con el cacao la principal rama de la industria de exportación del país, confeccionándose especialmente en la provincia de Manabí a mano —por los indígenas—. También se fabricaban en el Norte del Perú y en Nueva Granada con la paja exportada clandestinamente, mas los de Guayaquil eran superiores y se exportaban sobre todo a La Habana.

Examinemos a continuación brevemente las importaciones llevadas a cabo por Guayaquil. Los tejidos de algodón constituían uno de los principales artículos importados. La mayor cantidad de esos productos los suministraba Inglaterra, siguiendo Francia y Alemania. Los casimires ingleses ligeros y de bastante lustre obtenían la preferencia de los habitantes del interior, que los consideraban de lujo en comparación de los tejidos burdos corrientes. Dominaba asimismo la quincajería inglesa, herramientas, etc. De Francia llegaban cristales, perfumería, conservas alimenticias, etc., pero en pequeña cantidad. Igualmente medicamentos, tejidos de seda, obras en metal, productos químicos, etc.

Otros artículos importados de diversos países eran: metales (fierro, estaño, acero, etc.), porcelana, materiales para la construcción de embarcaciones, aceite, pinturas, jabón, velas, especería, harina, vinos y licores, libros y papel.

La poca riqueza del país y la dificultad en las comunicaciones con el interior constituían estorbos para conseguir que las mercaderías extranjeras tuviesen una salida considerable. Por otra parte, notable cantidad de artículos llegaban de Lima y Valparaíso y no se puede silenciar que también se introducían de contrabando. Ahora bien, el hecho de suspender súbitamente todo el anterior volumen de importación era imposible que minase en poco tiempo la resistencia del gobierno

y del pueblo guayaquileños. Sí le era imprescindible a éste el contar con alimentos; por tal razón el Contralmirante Mariátegui llevó sus buques lo más cerca posible de la ciudad, impidiendo el acceso a ella de las embarcaciones menores, que conducían víveres desde las plantaciones vecinas.

PROYECTO DE LA OFICIALIA MAYOR DE MARINA

En febrero de 1859 surgió la idea de crear la Oficialía Mayor de Marina. El diputado Manuel Nicolás Corpancho fundamentó en la Cámara tal pedido.

"Desde la fundación del Ministerio de Guerra, bajo la época de la independencia del Perú, se estableció una sección especial que debía conocer de los asuntos del despacho relativos a la Marina: la colección de decretos oficiales así lo comprueba. En esta época nuestra Armada era reducida, nuestras necesidades marítimas escasas, y estas circunstancias se tuvieron sin duda en cuenta para dar al Ministerio la organización que ahora tiene y por la cual se reconoce un Oficial Primero para la mesa de Guerra y otro para la mesa de Marina. Pero tal organización pudo estar a la altura de las exigencias de su tiempo; en el día, estas exigencias son más numerosas, complicadas y reclaman por consiguiente otro sistema que éste, en armonía con las necesidades. Ningún señor representante desconoce la importancia de la Armada Peruana, la primera de las repúblicas hispanoamericanas y tan fuerte como la de algunos estados europeos. Todos saben que nuestra principal riqueza, representada en la actualidad por ricos depósitos de guano, está bañada por el mar y se encuentra en el norte y sur del litoral, está al cabo de actos de piratería que con este motivo se han cometido; y de las reclamaciones diplomáticas que el Perú tiene interpuestas, por lo que nuestros bajeles de guerra siempre están reconociendo las guaneras, provistos de instrucciones delicadas que puedan hacer efectiva nuestra propiedad y dominio sin comprometer la justicia ni relajar nuestras amistosas relaciones con gobiernos extranjeros. Tampoco les es desconocida nuestra situación actual con respecto al Ecuador y que en esta cuestión de honor nacional, la Escuadra tiene que desempeñar el primer papel. Y bien: ¿todas estas consideraciones pesarán en la sabiduría y patriotismo del Congreso para acceder a la ley que se solicita? Creo, señores, que si se medita detenidamente este asunto, se conocerá la razón en que se funda el Gobierno para acudir hasta el Cuerpo Legislativo pidiéndole

la satisfacción de una necesidad que se hace sentir en la administración”.

Debemos convenir en que el proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo defendido en la Cámara de Diputados por el señor Corpancho elevaba en jerarquía la situación de la Marina dentro del Ministerio donde estaba comprendida.

OTROS INCIDENTES

Al principiarse el mes de marzo de 1859, el Contralmirante Mariátegui dispuso que por haber salido en comisión el *Ucayali*, lo relevara en la Boca del Río Grande el *Izcuchaca*; pero, como tanto este buque como el *Sachaca* estaban con poca fuerza, se aumentó sus guarniciones, tomando las del clíper *General Plaza*. El clíper, que estaba sin lastrar y por tanto imposibilitado de realizar en esas condiciones un viaje al Callao, fue remitido a Tumbes para embarcar allí libre de flete la leña que su comandante juzgara necesaria para su lastre.

Al regreso del vapor *Izcuchaca* de Tumbes, con víveres frescos para la división bloqueadora, encontró fondeada en Puná el día 13 de febrero a la barca española *Maria y Julia*, la que estaba a cargo del contra maestre por haberse dirigido a Guayaquil el capitán. No bien entregó el *Izcuchaca* los víveres, dispuso Mariátegui que el buque regresase a Puná, “...y si se encontraba la barca descargando, la arrestase, o si se resistía a salir aun cuando no estuviese allí su capitán lo hiciese también y la remitiera a Paita a disposición del señor Prefecto de la provincia litoral de Piura, para su juzgamiento como infractora del bloqueo”.

Como el contra maestre se negara a salir, fue cumplida la orden de Mariátegui. La *Maria y Julia* fue arrestada y remitida a Paita el 16 de febrero, llevando solamente a bordo al contra maestre, carpintero y cocinero de la barca. El resto de la tripulación fue conducido al *Izcuchaca*, que siguió a Tumbes, donde los hombres fueron entregados al comandante militar, quien los remitiría a Piura. Mariátegui detalló este incidente el 2 de marzo en un parte elevado al Ministerio, donde hace constar asimismo que el Cónsul de España había protestado por el hecho. El Contralmirante le explicó que la barca española había infringido el bloqueo y que era justa la medida tomada con ella¹⁶.

Más notable y ruidoso fue el incidente ocurrido el 16 de marzo. Al declinar la tarde de ese día, desde a bordo de la fragata insignia *Amazonas*, fue avistada por la región conocida como la Uvilla, una chata o lanchón aparentemente bien cargado de víveres, que trataba de ingresar en Guayaquil

con viento y marea a su favor. La nave capitana envió de inmediato una falúa con gente armada, a cargo del Guardiamarina Juan de los Heros, para conducir aquella embarcación al costado del buque. No bien el lanchón ecuatoriano advirtió la maniobra encaminada a tomarlo prisionero, puso proa a tierra fuera de la población, atracando al barranco en el sitio donde se hallaba una partida de lanceros, los cuales se le embarcaron. Como la falúa peruana se puso bastante cerca del lanchón, desde tierra el General ecuatoriano Guillermo Franco, quien se encontraba acompañado de numerosa tropa, quizás en espera de los víveres, desafió a grandes voces a la dotación de la falúa para que se animara a capturar el lanchón. Diciendo esto, hacía despegar a filo del barranco una guerrilla de infantería armada de fusiles. En vista de tales amenazas, el guardiamarina hizo señales de auxilio a la *Amazonas*. De la nave insignia fueron arriadas dos falúas, armada una de ellas con un obús de a 12; agregándose todavía un bote peruano que justamente regresaba de apresar una embarcación ecuatoriana.

La flotilla salió a órdenes del Teniente 2º Juan M. Garrido, quien, al acercarse a la orilla comprobó la presencia de la tropa y de gentío, y advirtió que con esta ayuda la chata había sido varada a inmediaciones del punto llamado el Astillero. Dispuso Garrido que el Alférez de Fragata Salomé Porrás sacara la chata. Porrás viendo la imposibilidad de cumplir la orden sin saltar a tierra, pidió permiso al superior para hacerlo, sin amedrentarse por la cantidad de gente armada. El Teniente Garrido, que conocía las disposiciones del Contralmirante de no pisar tierra ecuatoriana sin su conocimiento, envió un aviso a la fragata, y en espera de la decisión última, colocó su flotilla en línea de combate. Mariátegui relata:

“El honor de las armas nacionales estaba comprometido, no podíamos volver atrás sin mengua de nuestros derechos y del nombre peruano. Ordené, por tanto, encender la máquina y destrincar la artillería de esta fragata y, antes de una hora, estábamos en el lugar conveniente para proteger las operaciones de nuestra flotilla.— Eran las siete de la noche cuando recibió ésta orden de sacar a toda costa la chata, bien que sin violar el territorio o incendiarla en caso necesario, con cuyo objeto se le suministraron los mixtos respectivos. La actitud era imponente, parecía llegado el momento del conflicto, habían puesto lista y en movimiento la fragata con una actividad increíble, toda la dotación ardía en entusiasmo; allá la embarcación varada se hallaba protegida por casi todo el ejército ecuatoriano.— La flotilla avanzó con la mayor serenidad,

resuelta a cumplir las órdenes que se le tenían encomendadas, mas al acercarse a la chata el bote encargado de sacarla por la fuerza o incendiarla, los que la custodiaban conociendo nuestra firme resolución tantas veces acreditada, incendiaron ellos mismos su embarcación. Conseguido nuestro objeto, la flotilla retrocedió en el acto y antes de las ocho de la noche, la fragata había vuelto a fondearse en la misma posición que ocupaba antes, dejando como siempre bien puesto el honor de la Marina”¹⁷.

El 18 de marzo Mariátegui dio aviso del consumo casi total del carbón de piedra de los vapores pequeños —sólo tenían para dos días más—, mientras la fragata contaba para ocho días, “...no pudiendo por esta falta de combustible desempeñar ninguna comisión estos buques y que en las noches oscuras, necesitan tener encendidas sus máquinas”. El mismo 18 ponía en conocimiento del Ministro haber nombrado comandante del *Izcuchaca* al Capitán de Corbeta Emilio Díaz, quien estuvo mandando el *General Lertzundi*; y el de igual clase Federico Castilla pasaba a comandante del *Lertzundi*. Este barco debería zarpar con destino al Callao tocando previamente en los puertos de Paita, Huanchaco y Casma.

Tres días más tarde, 21 de marzo, volvía a presentarse un episodio conflictivo. Una de las falúas de la *Amazonas*, al mando del Alférez Bayona, navegando cerca de la Puntilla, encontró dos esquifes tripulados por unos veinte soldados de caballería armados con lanzas. Ambas embarcaciones navegaron hacia la falúa de un modo hostil, profiriendo gritos de abordaje, mas apenas reconocieron que la falúa tenía un cañón, se dieron a la fuga tratando de ganar la orilla opuesta. Bayona ordenó disparar algunos tiros de fusil y persiguió a los fugitivos hasta que éstos saltaron a tierra abandonando los esquifes. Estos fueron destruidos. Tratándose de miembros del ejército ecuatoriano y de disparos contra ellos, el Alférez Bayona presentó de inmediato un extenso parte, detallando los sucesos, y elevándolo al Contralmirante Mariátegui. El 24 de marzo, el gobernador de Guayaquil pasó una de sus acostumbradas notas, en la que magnificaba lo ocurrido, pues aludía a tiros de cañón contra el ejército y a que la guerra estaba por comenzar.

Si bien Castilla aprobó el procedimiento seguido con la chata varada en Uvilla, recomendó evitar en lo sucesivo capturar las embarcaciones después de tocar tierra.

El material de la Marina no dejaba de presentar fallas y averías por el duro trabajo a que estaba sometido. Así, el vapor *Loa* tuvo que ser llevado al Callao por la rotura de la chumacera del eje de la mariposa. El *Lertzundi* tuvo que reparar los tubos de su caldera. El vapor *Tumbes* sufrió daños en su

EL BLOQUEO Y OTROS ACONTECIMIENTOS

maquinaria al tratar de zafar de un bajo del río Guayas. Mariátegui careció, pues, temporalmente de buques para bloquear parte de las costas ecuatorianas.

Otra consecuencia de la duración del bloqueo fue que las tripulaciones vinieron a ser víctimas del cansancio, por la existencia monótona que llevaban. En el propio buque-almirante se detectó un conato de sedición por parte de algunos marineros de la dotación, que si bien no condujo a desconfiar de todos los tripulantes, obligó a tomar medidas prudentes¹⁸. Tampoco dejaron de registrarse desertiones y casos de enfermedad, como consta por despachos de Mariátegui¹⁹.

El 5 de abril quedó reparado el *Tumbes*; al mando del Comandante Dueñas pudo salir en comisión del servicio. Llevaba el dinero para pagar los haberes a la escuadra bloqueadora, a un cuadro de jefes, oficiales y tropa del batallón Marina y diversos artículos. Tenía orden de entrar en Huanchaco donde desembarcaría el cuadro y correspondencia; después arrumbaría a Paita para reponer el carbón consumido y cuanto necesitaba, dejando el correo que portaba para las autoridades. Luego seguiría a Guayaquil, donde se pondría bajo el superior mando de Mariátegui.

NOTAS AL CAPITULO

1. En los 83 números revisados de *El Constitucional* no hay gran cosa relacionada con la Armada, salvo en el número 49 (2 de junio de 1858). Bajo el título "Cuál es el destino que tiene hoy el Ejército?" se lee lo siguiente: "Uno de los grandes errores, que a nuestro modo de ver y el de muchos se han cometido por nuestro Gobierno, es el de mandar construir y mantener con ingente costo los dos grandes buques, que hoy hacen la fuerza de nuestra Armada Nacional. Se ha querido hacer una ostentación de un Poder naval en el Pacífico y de nuestros recursos para soportar esos inmensos gastos que se emplea en él.— Al presente cuenta nuestra Marina con once buques de guerra, nueve vapores y dos de vela, de modo que indiscretamente, y sin objeto podríamos preciarnos de ser dueños del Pacífico, si tuviéramos con quien disfrutar esa dominación imaginaria. Esto es hablar la verdad pura, aunque el orgullo de algunos de nuestros compatriotas se resienta de nuestra franqueza. ¿Efectivamente con qué fin mantenemos semejante Armada? ¿Qué utilidad nos trae el inmenso gasto que cuesta esa manutención? ¿Es para imponer a las naciones hispanoamericanas que nos rodean? Creemos que una mira de ese género no haría más que fomentar una rivalidad perjudicial a las relaciones mutuas que deben ligarnos a ellas hasta formar, como es deseable, la Liga o Federación Sudamericana, y tanto más cierto es esto, cuanto que por ahora, y en algún tiempo más no puede haber temor de que se levante en el Pacífico un poder amenazador entre las nuevas repúblicas.— Todo el mundo ha notado en el general Castilla una predilección a poseer una Marina fuerte y se le ha visto proteger a los dos buques mayores que se han mandado fabricar, y que hoy por desgracia consume una parte de nuestro Tesoro. No es de extrañar semejante afición. Su genio militar naturalmente abraza todas las ramas de las Fuerzas Armadas, y desde luego en un país litoral como el Perú es necesario que se atienda su Poder marítimo. Nos permitimos decirle que no es tiempo de aumentar ese Poder naval como se ha hecho, y que lejos de traernos ventaja alguna dentro y fuera del país, no sirve más que para aumentar nuestros gastos y traernos un continuo azar de nuevos trastornos".
2. Recurrimos al Capitán de Fragata (r) Salvador Mariátegui Cisneros, quien guarda celosamente un magnífico archivo relacionado con el desempeño de su ilustre antecesor, el Contraalmirante Mariátegui. Comprendió de inmediato el Comandante Mariátegui nuestro propósito de emprender una trascendente labor de bien nacional, investigando y analizando acontecimientos poco conocidos, diríase casi esfumados en la lejanía del tiempo. De modo que, informado de nuestro anhelo y valorizando su importancia, nos abrió por completo el examen de los manuscritos que posee. Así hemos podido señalar a los lectores las causas y consecuencias de la campaña bloqueadora llevada a cabo por nuestra Marina en el litoral ecuatoriano. Hacemos resaltar el magnánimo apoyo del Comandante Mariátegui y le damos por ello nuestras cumplidas y perdurables gracias.

El volumen que nos proporcionó, encuadernado convenientemente, lleva en la pasta el título de *Documentos del Almirante Ignacio Mariátegui — Bloqueo del Ecuador*. Consta de 112 páginas numeradas por

NOTAS AL CAPITULO

una sola cara y en el expediente así constituido figura lo siguiente: 58 oficios originales del Contralmirante, en que da cuenta a la Superioridad de sus actos o remite a la misma copias de sus comunicaciones con las autoridades ecuatorianas; notas diversas de la Gobernación de la provincia de Guayaquil; de la Legación de España en el Ecuador; de los padres de familia y demás ciudadanos de Riobamba, capital de la provincia de Chimborazo; del comandante de las lanchas cañoneras peruanas; de la Comandancia General del distrito con sede en Guayaquil; del Presidente del Ecuador, General Francisco Robles; del General en Jefe del Ejército y la Armada del Perú, Gran Mariscal Ramón Castilla, etc. Asimismo consta el legajo de volantes repartidos en Quito y Guayaquil en el mes de setiembre de 1859, y de dos números del periódico *El Patriota*, publicado uno en Quito y el otro en Guayaquil aquellos días de setiembre de 1859. Con ese conjunto documental, más el que posee el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú, hemos narrado el proceso de la acción de la Marina en el conflicto con Ecuador.

3. Oficio del Contralmirante Mariátegui al Ilmo. Señor Gran Mariscal Ministro de Guerra y Marina. Guayaquil 3 de noviembre de 1858.
4. Oficio del Contralmirante Mariátegui al Ilmo. Señor Gran Mariscal Ministro de Guerra y Marina, Puná 4 de diciembre de 1858.
5. "*La estatua de Colón* —escribe Jorge Basadre— *tallada en mármol, obra del célebre Salvatore Revelli, yacía abandonada en el muelle del Callao después de haberla mandado hacer el Presidente Echenique. La eficiencia de Mariano Felipe Paz Soldán logró, como en el caso del monumento a Bolívar, colocarla en el sitio señalado en la Alameda de los Descalzos. El descubridor de América aparece junto con una india. El total de los gastos, sin el flete de Europa al Callao, ocasionados por este grupo estatuario fue de 9,953 pesos*". (*Historia de la República del Perú* 1961. T. III, p. 1252). Sólo añadiremos que, habiéndose inaugurado el monumento a Bolívar el 9 de diciembre de 1880, la instalación de la estatua a Colón fue el 3 de agosto de 1880.
6. En una carta dirigida a su sobrino Eugenio (28 de diciembre de 1858), el Mariscal Castilla le cuenta "*que hubo una revolución, en este puerto [Callao] y en la capital, que ha sido sofocada sin mucha efusión de sangre. Esto quiere decir que ahí [Tarapacá] deben Uds. tener mucho cuidado con los de Echenique, Vivanco y Elias, principales promovedores de estos desórdenes*" (*Archivo Castilla*, vol. III, Epistolario, p. 262).
7. Oficio del Contralmirante Mariátegui al Ilmo. Señor Gran Mariscal Ministro de Guerra y Marina, Guayaquil 20 de enero de 1859. Original en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú.
8. Para mayores detalles, puede verse la obra *Leyendas y curiosidades de la Historia del Perú*, de Luis Antonio Eguiguren, p. 25, que incluye el oficio y la carta de M.I. Prado y el compendio de los estatutos de la Gran Sociedad del Republicanismo.
9. En el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú se conserva un documento de fecha 15 de enero de 1859, por el cual el Prefecto del Callao pide se ponga en prisión a Jesús Elías y a Ramón Aspillaga, "*con una fuerte guardia que los custodiaria*" en el bergantin-pontón *Martina*.
10. BASADRE, Jorge... *Ob. cit.*, p. 1226. — El caso Duhryn es interesante e instructivo en relación con los asuntos entre los estados hispano-americanos y las potencias europeas. Hay en el Museo Naval del Perú una nota del Ministro de Guerra, por la que dispone que tanto el Capitán de Puerto del Callao como el Mayor de Ordenes del Depar-

tamento adopten medidas, con el objeto de no darse "...el más leve motivo de queja que pueda dificultar el restablecimiento de la armonía que desea el Supremo Gobierno conservar, a fin de entrar en nuevas negociaciones con el Señor Ministro de Su Majestad el Emperador de los Franceses".

11. *El Comercio*, viernes 7 de enero de 1859.
12. Oficio del Contralmirante Mariátegui al Ilmo. Señor Gran Mariscal Ministro de Guerra y Marina, Guayaquil 4 de febrero de 1859.
13. El siguiente oficio relata uno de los casos de desertión. "A bordo de la fragata Amazonas. Guayaquil, febrero 20 de 1859. Ilmo. Señor Gran Mariscal Ministro de Guerra y Marina.— S.M.— A las 11 de la noche del 17 del corriente, avisó el Timonel al Oficial de Guardia que el chinchorro se iba al garete, el Oficial mandó embarcar la tercera falúa para traerlo a bordo creyendo que se iba por haberle faltado la boza, pero advirtiéndole que en la citada falúa en la que habían cuatro hombres de guardia no había más que un hombre en vez de cuatro y ese dormido, sospechó que los tres que faltaban se desertaban en el chinchorro: los gritos que entonces se oyeron del marinero John Jones, que se hallaba de guardia en esta embarcación, corroboraron sus sospechas; el Oficial dio parte de este acaecimiento y, entonces, se mandó hacer fuego de fusil sobre el chinchorro que llevado por la corriente estaba algo distante; en cuanto se le hizo fuego advertimos que habían armado los remos y cortaban para tierra: la falúa que los perseguía, encontró el chinchorro varado en la orilla y lo condujo a bordo; durante esta operación oyeron claramente el Oficial y marineros de la falúa que el citado John Jones se lamentaba de la perfidia de los otros tres que lo desembarcaron a la fuerza.— Los tres prófugos son el inglés Edward Colbert, y los italianos José Villamil y Pedro Yubess.— Yo espero que regrese muy pronto a bordo el leal marinero John Jones; si no lo verificase y supiese por nuestros amigos de tierra que el Gobierno de Guayaquil se lo impide, tomaré en rehenes algún ecuatoriano que valga algo, de los muchos que trafican el río, y sin entrar en explicaciones sobre este hecho para evitar los insultos que nos prodiga la prensa de Guayaquil, lo obligaré a escribir al Gobernador de Guayaquil para que, devolviendo al citado marinero, pueda él restituirse a tierra.— Dios guarde a US. I.— Ignacio Mariátegui".
14. Archivo Histórico del Museo Naval del Perú. La noticia de la llegada de los rifles a Panamá fue dada por el Cónsul del Perú en Panamá, Nicolás Rubio, al Contralmirante Mariátegui con fecha 30 de enero de 1859. Original en el citado Archivo.
15. *Dictionnaire universel théorique et pratique du commerce et de la navigation*.— Publicado por la Librairie de Guillaumin, Paris, 1863.
16. Nota del Contralmirante Mariátegui al Ministro de Guerra, Guayaquil 2 de marzo de 1859. Original en el Museo Naval del Perú.
17. Oficio del Contralmirante Mariátegui al Ilmo. Señor Gran Mariscal Ministro de Guerra y Marina, Guayaquil 17 de marzo de 1859.
18. Al descubrirse el intento sedicioso se levantó un sumario, el cual fue remitido a Lima. De allí lo devolvieron a Guayaquil para completarlo. Mariátegui expresó en esa ocasión: "Como después de ese suceso no ha habido motivo alguno que conduzca a desconfiar de la tripulación y antes bien se manifiesta gustosa y entusiasta, y como fueron transbordados al General Lerzundi los individuos sobre quienes recaía la culpabilidad, creo Señor General Ministro, prudente suspender este sumario y trasladar al vapor Huaraz a los demás individuos, con cuya medida no quedará a bordo ninguno de los individuos que obligaron a seguir este sumario y no podremos abrigar ningún temor". (Oficio

NOTAS AL CAPITULO

de Mariátegui al Ministro de Guerra y Marina, Guayaquil 1º de abril de 1859). Al margen se ha puesto el siguiente proveído: *"Lima, abril 11 de 1859. Contéstese que aun cuando en mérito de las medidas adoptadas puede suspenderse por ahora la continuación del sumario, conviene sin embargo que reserve lo archivado para su oportunidad.—San Román"*.

19. En el oficio de Mariátegui al Ministro (Guayaquil 30 de abril de 1859) se le pide: *"Espero se sirva US.Y.ordenar que la balandra Callao y la lancha n° 2 vengan a incorporarse a esta División con su dotación respectiva, pues nos será imposible tripular estas embarcaciones porque nuestra gente está disminuída por la deserción que hemos sufrido, y a más siempre hay algunos enfermos"*. Original en el Museo Naval del Perú.

Capítulo IV

OJEADA A LA CAMPAÑA DEL NORTE

RESUMEN DE LA CAMPAÑA DESDE EL ANGULO TERRESTRE

Desde el punto de vista estrictamente militar puédesse estudiar el conflicto con el Ecuador en la clásica obra *Historia Militar del Perú* por el Teniente Coronel de Caballería y más tarde General de Brigada Carlos Dellepiane¹. También, en un trabajo conmemorativo del centenario de estos hechos: *La expedición de Castilla al Ecuador* por el Coronel César A. Velarde B.².

La paz asegurada por Castilla en 1858 lo estaba por un ejército numeroso, obediente a las órdenes del Gobierno; y por el inteligente juego político del mismo Jefe del Estado con conservadores y liberales. El auge del guano —además— aparentemente llenaba las arcas fiscales y ofrecía la imagen de una verdadera prosperidad. En particular el ejército había merecido “*muy especial atención*” —dice Velarde—³. En cambio los preparativos del Ecuador adolecían de serias deficiencias, y tuvo que improvisar los medios a última hora, adoptando una posición pasiva y reforzando limitadamente los efectivos de sus unidades terrestres. El Perú presentó una política de guerra, pues decidió elevar el número de los efectivos del Ejército, utilizar los servicios de la Escuadra y desembarcar un ejército expedicionario en Guayaquil o sus alrededores para imponer la paz por medio de un tratado.

a. *Hasta la ocupación de Guayaquil*

A finales de noviembre de 1858, previa la autorización respectiva, el Ministro de Guerra y Marina, Gran Mariscal San Román, comenzó las operaciones de movilización llamando a filas un contingente de once mil hombres, que, sumados a las tropas regulares, daban la cifra de quince mil. El plan preveía la formación de los siguientes Agrupamientos: un Cuerpo de Observación cerca de los límites con el Ecuador; un Ejército Expedicionario y un Ejército del Interior o de Reserva. Como primera medida se instaló en la frontera Norte una Fuerza de Cobertura, compuesta de alrededor de dos mil hombres, a base de la reunión progresiva de las guarniciones departamentales norteñas. Esta maniobra permitió, entre diciembre de 1858 y setiembre de 1859, la concentración de más tropas en La Huaca (Piura), cuyo conjunto vino a ser el Cuerpo de Observación.

A finales de setiembre de 1859, el Gobierno decidió actuar en fuerza sobre Ecuador, para cuyo objeto el Mariscal Castilla entregó la Presidencia de la República al Vicepresidente Del Mar y asumió, con el título de Comandante en Jefe, la dirección del Ejército Expedicionario, compuesto de trece unidades, es decir un total de cuatro mil hombres de todas las armas.

La primera parte de la operación ofrece el ejemplo de una acción naval-militar, pues embarcaron las tropas en el Callao a bordo de la Escuadra de combate reforzada por transportes, llevándose a cabo el desembarco del Ejército en Paita. Dice el Coronel Velarde: *"La Escuadra se hizo a la vela el 30 de setiembre, arribando a Paita el 5 de octubre siguiente, manteniéndose las tropas a bordo hasta el 7, en que se ordenó su desembarco, debido a que, habiéndose adelantado el Mariscal Castilla desde el Callao en el vapor Tumbes con el objeto de efectuar un reconocimiento político-militar previo en el Guayas, no volvió a Paita sino el día 6 en que, habiéndose informado de que no había en el Ecuador, por sus disensiones políticas, un ejército enemigo respetable, dispuso el citado desembarco. Inspirado en una política generosa, al mismo tiempo que envió un ultimátum al gobierno ecuatoriano invitándolo a renunciar a sus disensiones para formar un Gobierno de opinión con el cual negociar la paz dentro de un plazo de treinta días, ordenó la marcha de las tropas estacionadas en Paita hacia La Huaca, a seis leguas de distancia, movimiento que se realizó del 10 al 17 de octubre, quedando en el puerto la artillería, menos el Escuadrón Volante que también marchó a La Huaca"*⁴. Las tropas se escalonaron a lo largo del río Chira, acantonando la mayor parte en tiendas

de campaña. Durante los veinte días de estacionamiento, se dio fin a la organización del ejército, además de su entrenamiento. El Comandante en Jefe, Mariscal Castilla, tenía de Jefe de Estado Mayor General al General Juan Antonio Pezet y de Ingeniero Adjunto a Elías Bonnemaïson. Existían tres divisiones de Infantería: la Primera, mandada por el General Juan Buendía; la Segunda, por el General Manuel Beingolea, y la Tercera, por el General Ramón López Lavalle. La Artillería era comandada por el Coronel Manuel Vargas Guimet. Al frente de la Caballería, el General Manuel Suárez.

En el Ecuador la situación política adquiría caracteres confusos. El General Robles fue obligado a dimitir la Presidencia, mientras el General Franco, Jefe revolucionario de Guayaquil, fue proclamado por el voto popular Jefe Supremo. Al mismo tiempo se formaban diversos gobiernos revolucionarios provinciales, fragmentándose el poder central. La aparición en el escenario ecuatoriano de don Gabriel García Moreno y del General Juan José Flores complicó aún más el panorama.

El Mariscal Castilla, midiendo cómo el plazo concedido al Ecuador estaba por vencerse, llevó al Ejército con dirección a Paita, donde efectuó lentamente los preparativos del viaje a fin de hacer tiempo. Al recibir del General Franco una respuesta que en realidad no resolvía nada, Castilla ordenó el embarque de las tropas para seguir después a Guayaquil donde arribó los días 8 y 9 de noviembre de 1859. Los barcos fondearon frente al puerto hasta el 12, en que se produjo el desembarco.

Ocupó el Ejército Expedicionario las siguientes posiciones: la Primera División en Tornero, margen izquierda del río Daule; la Segunda División en Buijo, margen derecha del río Bodegas o Babahoyo; la Tercera División en Matanza, margen izquierda del río Bodegas; la Artillería y Caballería en Barranco Blanco, margen derecha del río Bodegas; y el Cuartel General en San Antonio, al Norte de Tornero. Explica el Coronel Velarde: *"Estas operaciones se realizaron el mismo día con el concurso del vapor fluvial guayaquileño Bolívar y otras embarcaciones menores de la misma matrícula (lanchas, botes, balsas y canoas principalmente). Para desembarcar el material de Artillería y el ganado en Barranco Blanco, se utilizaron los servicios del pontón Tyrone, sobre el cual se tendió un puente ligero de campaña cuyo extremo se apoyaba en tierra. Las tropas acamparon en ramadas rápidamente levantadas con la ayuda de los naturales de estas haciendas. El Gran Mariscal Castilla permaneció a bordo mientras se continuaba las negociaciones diplomáticas, hasta que convencido de que ellas amenazaban prolongarse indefinidamente para dar tiempo a la llegada del invierno y a mayores aprestos bélicos por parte*

de Franco, resolvió constituirse en el Cuartel General de San Antonio y ordenó la reunión en dicha hacienda de la Primera y Segunda Divisiones, así como de la Artillería volante y parte de la Caballería, el 20 de noviembre, con el fin de pasar el río Daule y ocupar la hacienda Mapasingue, que queda entre Guayaquil y Pascuales, para cortar las comunicaciones de dicho puerto con el interior del país por Daule-Santa Lucía, en tanto que la Escuadra cortaba las de la vía de Babahoyo-Guaranda”⁵.

Desde las alturas de Mapasingue las Divisiones peruanas dominaban militarmente la ciudad de Guayaquil. El Cuartel General peruano quedó instalado en la casa-hacienda, sobre una pequeña colina. Las tropas acantonaron en líneas paralelas dando frente a los cerros Santa Ana y del Carmen, elevaciones ocupadas por las tropas ecuatorianas que aparentemente interceptaban el acceso a Guayaquil por el Norte. Se trataba de unos dos mil hombres a las órdenes del General Franco.

En cuanto al Agrupamiento peruano, apoyaba su izquierda en la orilla del río Daule con sus avanzadas sobre la margen del estero de Mapasingue. La Artillería puso en batería unas piezas utilizando dos mamelones que por allí existían, pero el grueso fue colocado en el centro, entre la primera y segunda línea de defensa. Según el *Boletín del Ejército*, transcrito por J. Basadre, sucedió que “Los ingenieros militares D. Elías Bonnemaison y D. Maximiliano Sibert se ocuparon con asiduidad en los trabajos que con tal objeto se designaron por el Estado Mayor General, construyendo un muelle provisional, levantaron grandes barracas calculadas para la estación lluviosa en las cuales pudiesen acomodarse los Batallones, tiraron sobre los esteros que interrumpían el paso cuantos puentes fueron necesarios y abrieron un espacioso camino despejando el bosque y facilitando una comunicación militar entre el campamento peruano y la ciudad, preparada de modo que pudiese rodar por ella la artillería de grueso calibre. Con estos recursos y la acumulación de cabañas construidas por los vivanderos y comerciantes de todo género que acudieron al campamento, Mapasingue llegó a presentar el aspecto de una aldea con sus calles provisionales, su incesante tráfico de embarcaciones menores de todas las clases conocidas y sus establecimientos mercantiles. El soldado contento porque tenía en sus horas de descanso en qué distraerse, rico porque la Nación proveía a sus alimentos sin descontar su importe del haber que íntegro disfrutaba, considerado en los ejercicios doctrinales y bien tratado por sus Jefes y Oficiales, vivía alegre y satisfecho”⁶. Cerca de un mes y medio duraría el estacionamiento en las posiciones de Mapasingue.

b. Ocupación de Guayaquil

Aunque para el gobierno provisorio de García Moreno el General Franco era "*una autoridad usurpadora*", la de Quito no estaba libre del mismo calificativo; y de hecho, Franco era el dueño de la situación en Guayaquil y su dominio se extendía a Azuay y Loja, con lo que obtenía las dos terceras partes del Ecuador. Al acceder Franco a las demandas de Castilla y, consiguientemente, al arribar a Guayaquil el Ministro peruano Caveró el 22 de diciembre de 1859, se produjo el saludo al pabellón peruano. Quedaba así desagraviado el representante peruano —y por tanto la nación—, al punto que Castilla pudo informar a Lima, la víspera de Navidad, de que quedaba abierta la vía de las negociaciones diplomáticas entre el Perú y el Ecuador con el desagravio que el honor peruano exigía. La vía de las negociaciones —de que habla Castilla— absorbería once conferencias.

Entretanto el sol prosiguió su carrera, habiéndose iniciado la época de las lluvias, que comprende de enero a junio, y en la que ríos y esteros suelen desbordarse y el suelo tornase pantanoso. El Mariscal Castilla exigió entonces al General Franco le proporcionase al Ejército peruano cuarteles en Guayaquil. El resultado fue que, efectivamente, fueron desocupados los cuarteles de la parte Norte de la ciudad. "*El Ejército peruano entró en ella el 7 de enero de 1860. El itinerario fue el siguiente: del Estero Salado y la calzada del Panteón y la Sabana las tropas desembocaron en la Calle Recta y Plaza de San Francisco; y variaron luego de dirección a la izquierda por la Merced hasta llegar a Ciudad Vieja. Al llegar cada Cuerpo al paralelo del cuartel que se le tenía designado de antemano, se separaba de la formación para ocuparlo. La Artillería quedó en la Plaza de la Parroquia. La Primera División (Pichincha, Ayacucho, y Siete de Marzo) se estableció en el Hospital Militar del cerro. De la Segunda División, Puno, alojóse en el que era el cuartel de Libertadores; el antiguo colegio de San Vicente correspondió a Callao, y Paucarpata (que provisionalmente tomó posesión primero de la ranchería fuera de la ciudad) marchó luego a una casa de la Plaza Mayor. De la Tercera División, Punyán se ubicó en la calle Nueva, Seis de Marzo en el cuartel de Santo Domingo, y Cazadores del Rímac en Ciudad Vieja. La Caballería acampó en la Turusana, propiedad rural distante cerca de ocho cuadras de las posiciones de Santa Ana, en dirección a Mapasingue. El 8, al día siguiente de la entrada, los Cuerpos de Ejército oyeron misa en la plaza de la Parroquia*". Desde que entraron en Guayaquil, las tropas peruanas establecieron lazos de cama-

radería con las unidades ecuatorianas de los cerros Santa Ana y del Carmen.

c. Tratado de Mapasingue y regreso de la Expedición

Las discusiones del Tratado de Paz fueron entre el plenipotenciario peruano Manuel Morales y el ecuatoriano Nicolás Estrada. Por fin se firmó el Tratado conocido como de Mapasingue el 25 de enero de 1860, ratificado al día siguiente por el Mariscal Castilla y el General Franco.

Mediante ese curioso instrumento, el Perú, en lugar de obtener ventajas de su posición, recomendaba candorosamente la delimitación de la frontera materia de las controversias y de la costosa expedición. *"Cinco días antes de firmarse el tratado —continúa el relato de Velarde—, la Primera División (General Buendía) recibió la orden de embarcarse con destino al Callao, a donde arribó el 25 de enero, o sea el mismo día en que fue firmado. El resto de las fuerzas expedicionarias, tras de varias fiestas en celebración de la paz, se embarcó el 9 de febrero y partió de Guayaquil el 10, llegando a Paita el día 11, donde permaneció hasta el 14 mientras el General en Jefe visitaba en La Huaca los cuerpos allí acantonados, arribando al Callao, finalmente, el día 19 de febrero de 1860, procediéndose esa misma tarde al desembarco de las tropas, las que fueron distribuidas para su acantonamiento en los cuarteles del Callao, Lima, Miraflores y Chorrillos. La expedición había terminado, según el informe del Mariscal Castilla, con un costo de 1'132,575 pesos y 7 reales por concepto de gastos extraordinarios, gastos a los que debe agregarse el importe de la movilización y mantenimiento de las tropas durante su realización y también el importe de los materiales de guerra que el Gran Mariscal peruano obsequió a Franco con el propósito de afianzar el gobierno de éste sobre el de Quito, finalidad que el jefe ecuatoriano no pudo alcanzar por haber sido derrotado por aquél"*⁸.

Obsérvese que el Coronel Velarde no repara, en absoluto, en los gastos navales, mantenimiento de las tripulaciones (casi dos mil hombres), combustibles, reparaciones de naves, pago de alquiler de buques mercantes como transportes, etc.

LA CAMPAÑA DESDE EL ANGULO NAVAL

Los historiadores navales clásicos, Rosendo Melo y Manuel I. Vegas G., representan una época de la historiografía narrativa; pero, aunque se mantienen atentos a lo esencial, exhiben la parte débil de sus escritos precisamente en lo tocante a la

campana naval de Castilla sobre el Ecuador. No puede ponerse en duda el sentido patriótico de ambos historiadores. Sintieron profundamente el impacto de la derrota de la Guerra del Pacífico, y ello quizá se refleja en el dejo de pesimismo de sus respectivas obras. Ambos, Melo y Vegas, estuvieron bajo la obsesión de nuestra debilidad naval en la Guerra con Chile, y con frecuencia insisten en el hecho de que la Armada estuviese descuidada hasta el punto de no poderse hacer el Perú respetable en sus relaciones internacionales. Obedeciendo a sus propósitos, no interesa a Melo ni a Vegas —salvo en contadas ocasiones— destacar el importante papel de la Marina en el conflicto con el Ecuador, sino que lo pretermiten. Veamos el modo de pensar de nuestro historiador naval, el Guardiamarina y Capitán de Travesía Rosendo Melo en su *Historia de la Marina del Perú*, quien al agrupar los acontecimientos de 1856-61 expone lo que sigue: "*Sin mencionar los hechos de lucha interna, de que la Armada no podía literalmente prescindir, pero que en rigor no dan material a la Historia, que reserva sus fastos a los actos de vida internacional, sólo hay que mencionar después de ese viaje [se refiere al de la fragata Amazonas alrededor del mundo] dos hechos inmediatos: el entredicho con el Ecuador y la ocultación de la Escuadra en Galápagos*". Dedicó Melo dos páginas incompletas a presentar la campaña sobre el Ecuador, y llena la mayor parte de tal espacio con el relato de la adquisición de las diversas naves que entonces actuaron, a saber: *Ucayali*, *Apurímac*, más tarde *Noel* y a continuación *Izcuchaca*, *Peytona* después *Lambayeque* y por fin *Lerzundi*, *Arauco* más tarde *Sachaca*, *Tumbes*, *Arica*, *General Plaza*, *Amazonas*, *Huaraz*, *Guise*, *Vigilante*, *Martina*, etc., y de sus comandantes¹⁰.

"*De la marcha de esa flota —dice Melo—, que en su tiempo y dada la modesta significación internacional del Perú, pudo calificarse de fastuosa, a lo menos por su volumen, no queda otra manifestación bélica por recordar que algunos disparos de rifle hechos sobre una falúa que agua arriba del Guayas se ocupaba de hacer aguada a órdenes del Alférez de Fragata Gregorio Miró Quesada, sin que resultara nadie lastimado*"¹¹.

Después de algunas líneas en que califica la operación de "...un paseo militar, ostentación pueril de fuerza", agrega que "...la actividad inusitada que esa movilización de tropas, en número relativamente considerable, impuso a los buques, que debían atender a su aprovisionamiento, a la vigilancia en el Golfo y al bloqueo en Guayaquil, forman un haz de hechos conocidos con el nombre de campaña del Ecuador"¹².

El Capitán de Fragata Manuel I. Vegas en su *Historia de la Marina de Guerra del Perú* sigue fundamentalmente la línea de Melo. Empieza recordando que "...la Flota iba desarrollán-

Miguel del Mar

Juan Manuel del Mar

San Román

Juan Antonio Pezet

Francisco Forcelledo

Nicolás Freire

Ignacio Mariátegui

José Elcorobarrutia

Diego de la Haza

Federico Castilla

Ignacio Dueñas

José María Silva Rodríguez

Antonio de la Haza

Firmas de personajes de la época:
Ramón Castilla, Juan Manuel del Mar, Miguel
San Román, Juan Antonio Pezet, Francisco
Forcelledo, Nicolás Freire, Ignacio Mariátegui,
José Elcorobarrutia, Diego de la Haza,
Federico Castilla, Ignacio Dueñas, José María
Silva Rodríguez y Antonio de la Haza.

OJEADA A LA CAMPAÑA DEL NORTE

dose por la agregación de unidades muy heterogéneas y algunas casi inútiles para combatir y que por otra parte ocasionaban gastos"¹³. Anota que sólo las fragatas *Amazonas* y *Apurímac* y las goletas *Loa* y *Tumbes* eran los únicos barcos especialmente contruidos para la guerra, y luego indica la forma en que fueron obtenidos la mayor parte de los transportes. Al conflicto propiamente dicho dedica menos de dos páginas, lamentando que una vez desenvainada la espada se guardase sin sacar ventajas.

En cuanto al detalle del relato del conflicto, Melo presenta una lista de los buques y sus capitanes, dando a entender que tal fue la Escuadra dirigida por el Contralmirante Ignacio Mariátegui. La lista es la siguiente:

| | | |
|---|------------|--|
| Fragata <i>Apurímac</i> | Comandante | Capitán de Navío J.M. Silva Rodríguez. |
| Fragata <i>Amazonas</i> | " | Capitán de Fragata Francisco Sanz. |
| Cañonera <i>Loa</i> | " | Capitán de Corbeta Hercilio Cabieses. |
| Cañonera <i>Tumbes</i> | " | Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas. |
| Vapor <i>Ucayali</i> | " | Capitán de Navío José María García. |
| Vapor <i>Sachaca</i> | " | Capitán de Corbeta Emilio Díaz. |
| Vapor <i>Huaraz</i> | " | Capitán de Fragata Diego de la Haza. |
| Vapor <i>Caupolicán</i> | " | Capitán de Corbeta Federico Castilla. |
| Barca de Vela <i>Arica</i> | " | Capitán de Corbeta F. Escurra. |
| Barca de Vela <i>Iquique</i> | " | Capitán de Corbeta Agustín Arriola. |
| Fragata velera <i>General Plaza</i> | " | Capitán de Corbeta Gregorio Casanova. |
| Bergantín <i>Guise</i> (velero) | " | Capitán de Navío Antonio de la Haza. |
| Pailebot <i>Vigilante</i> | " | Teniente Primero Alejandro Muñoz. |
| Bergantín <i>Martina</i> transporte | " | Capitán de Corbeta Miguel Ríos. |
| Fragata velera <i>Tyrone</i> | " | Teniente B. Sanoni. |
| Barca <i>Rosalía</i> y Bergantín <i>Carolina</i> , transportes veleros fletados. | | |
| Lancha <i>Amazonas</i> | " | C. Luis López. |
| Lancha <i>Callao</i> | " | Teniente R. Bayona ¹⁴ . |

Por la nómina precedente podría creerse que esa fue la poderosa expedición que comandó Mariátegui en aguas ecuatorianas. Desgraciadamente ello es inexacto: la lista de Melo es la de la flota peruana de entonces. El error tuvo sus víctimas, y la primera ha sido el Comandante Vegas.

Lo cierto es que, como recordará el lector, el nombramiento de Mariátegui se produjo el 27 de octubre de 1858. Se le ordenó entonces montar la *Amazonas* como capitana de la Primera División de Observaciones sobre el Norte. Además de

la citada fragata, componían la División los vapores *Loa*, *Izcuchaca* y *Arauco*; en la lista de Melo no figura el *Izcuchaca* (ex-*Noel*, ex *Apurimac*). Se sumaron luego otras unidades, como el vapor *Tumbes*, la fragata transporte *General Plaza* (o sea el clíper *Lizzie Thompson*), la fragata *Callao*, etc. La *Callao*, que se había llamado *Apurimac*, adquirió este nombre en virtud del decreto de 22 de abril de 1858.

El Capitán de Fragata Vegas reproduce en términos generales el mismo cuadro de buques que publica Melo, incurriendo consiguientemente en los mismos errores que éste, y aun añadiendo algunos más, como por ejemplo los referentes a la artillería de la *Apurimac* (léase *Callao*), a la que da 34 piezas en lugar de 44; y a la artillería del *Loa* (4 cañones en vez del número correcto, que es 5), y del *Huaraz* (2 en vez de 4).

Los historiadores militares establecen unánimemente que, en la campaña que narramos, no faltó nada de cuanto ha caracterizado en toda época a una Marina bien organizada; a una Armada que, en el cumplimiento de sus obligaciones durante una dilatada campaña, ofrece el espectáculo de una maquinaria eficiente. Así, recuerda Dellepiane que la maniobra de embarque en el *Callao*, el 29 de setiembre de 1859, de cuatro mil hombres, se cumplió en el corto plazo de dos horas incluyendo el ganado, material y servicios, entre los que se contaba el de maestranza o artillería, el de sanidad y el de ingenieros-pontoneros con material abundante, vista su necesidad para la región pantanosa y de esteros que circunda Guayaquil¹⁵.

Será útil que demos la sucesión de los Ministros de Guerra y Marina de la época. Fue el primero, en 1858, el General José María Raygada. Por razones de salud lo reemplazó el 15 de julio de dicho año el doctor Manuel Morales, el mismo que habría de suscribir el Tratado de Mapasingue. El 28 de julio de 1858 ingresó en el Gabinete el Gran Mariscal Miguel de San Román. El 10 de junio de 1859 lo hizo José Fabio Melgar hasta el día 27 del mismo mes, en que tomó el ministerio el General Juan Antonio Pezet. El 1° de octubre de 1859 asumió el puesto el General Nicolás Freyre. A principios de abril de 1860 ingresa nuevamente el General Pezet.

Comandantes Generales de Marina fueron, en esa época, el General Manuel Layseca hasta el 14 de junio de 1858. En esta fecha fue nombrado el Contralmirante Ignacio Mariátegui. Cuatro meses después, el 27 de octubre, al zarpar Mariátegui en la *Amazonas*, tomó el cargo en forma accidental el Capitán de Navío Antonio A. de la Haza, hasta que el titular Contralmirante Francisco Forcelledo lo llevó a cabo el 16 de noviembre de 1858. Forcelledo se retiró el 12 de julio de 1860 y se encargó accidentalmente de la Comandancia el Capitán de Navío Diego de la Haza. Este fue reemplazado el 16 de octubre



Numero 15.

ESCALAFON del Cuerpo General y Político de la Armada en que se expresa la fecha de los últimos despachos.

NOMBRES.

FECHAS DE LOS ULTIMOS DESPACHOS.

CONTRA-ALMIRANTES.

| | | |
|------------------------------|-----------|------------|
| D. Francisco Forcelledo..... | Noviembre | 1º de 1849 |
| „ Eduardo Carrasco..... | Abril | 30 — 1855 |
| „ Ignacio Mariátegui..... | Junio | 12 — 1858 |

CAPITANES DE NAVIO.

| | | |
|-----------------------------|-----------|-------------|
| D. Joaquin Boterin..... | Febrero | 19 de 1834. |
| „ Juan Iladoy..... | Marzo | 13 — — |
| „ Juan José Panizo..... | Octubre | 10 — 1838 |
| „ Manuel Sauri..... | Febrero | 24 — 1843 |
| „ Francisco Carrasco..... | Marzo | 15 — 1851 |
| „ José M. S. Rodriguez..... | — | — — — |
| „ José María Salcedo..... | Junio | 23 — — |
| „ Tomas Vivero..... | Febrero | 11 — 1852 |
| „ Pedro José Carreño..... | Diciembre | 25 — 1853 |
| „ Ramon Valle-Riestra..... | Marzo | 18 — 1854 |
| „ Pedro Roel..... | — | — — — |

Contralmirantes y Capitanes de Navio
de la Armada en 1858.

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

de 1860 por el Capitán de Navío José Elcorobarrutia, que sólo permaneció alrededor de un mes, pues el 10 de noviembre de 1860 asumió el cargo el Capitán de Navío Antonio A. de la Haza.

En la ceremonia de clausura del Congreso Extraordinario, el 25 de mayo de 1859, el Mariscal Castilla se refirió a la Marina en el siguiente párrafo de su Mensaje: *"La Marina se halla satisfactoriamente organizada; se han aumentado algunos transportes, y en la actualidad presta un servicio importante bloqueando los puertos del Ecuador y sufriendo nuestros marinos, con ejemplar resignación y patriotismo, las privaciones y molestias de todo género que el clima les ofrece. El Arsenal se halla abastecido de muchos artículos de que carecía"*¹⁶.

Es cierto lo que afirmaba Castilla; pero pudo añadir que también el material padecía detrimento, al no ser atendido con la oportunidad debida ni con los medios propios a fin de mantener en buen estado el casco de las naves, la arboladura y maquinaria.

Al iniciar sus labores la Legislatura ordinaria de 1860, volvió el Presidente Castilla a referirse a la Marina en términos elogiosos: *"Son muy conocidos y de grande importancia los servicios que por su noble destino está llamada a prestar y de continuo presta la Armada Nacional, para que fuera necesario recordarlos. Ella guarda nuestra Costa e intereses, y es al propio tiempo un elemento poderoso de orden interior. Sostuvo en extraño territorio un largo bloqueo, ayudó al Ejército, tanto en su transporte como en los movimientos y operaciones de la campaña, y mereció como éste las simpatías de los ecuatorianos, por su moderación y digno comporta. La misma ley que facultó al Gobierno para aumentar el Ejército, le autorizó también para llamar al servicio a militares de todos grados; y así lo ha hecho incorporando a muchos en el Ejército y la Marina, sin distinción de partidos o colores políticos"*¹⁷.

NOTAS AL CAPITULO

1. DELLEPIANE, Carlos ... *Historia Militar del Perú*.— Lima, Imprenta del Ministerio de Guerra, 1943.— T. I, cap. X. Este capítulo es breve, pues sólo va de la página 421 a la 426.
2. VELARDE B., César A. ... *La Expedición de Castilla al Ecuador (1858-1860)*, en: *Revista del Instituto Libertador Ramón Castilla*.— Lima, año VI, N° 6, diciembre de 1961, pp. 77-106.
3. *Ibidem*, p. 79.
4. *Ibidem*, p. 84.
5. *Ibidem*, pp. 89-90.
6. BASADRE, Jorge ... *Historia de la República del Perú*.— Lima, Talleres Gráficos P.L. Villanueva, 1961.— 5ta. edición aumentada y corregida. T. III, pp. 1198-1199.
7. *Ibidem*, p. 1199.
8. VELARDE B., César A. ... Artículo citado p. 91.
9. MELO, Rosendo ... *Historia de la Marina del Perú*.— Lima, Imprenta de Carlos A. Southwell, 1907, p. 221.
10. *Ibidem*, pp. 221-222.
11. *Ibidem*, p. 222.
12. *Ibidem*, p. 223.
13. VEGAS G., Manuel I. ... *Historia de la Marina de Guerra del Perú, 1821-1924*.— Lima, Imprenta Lux, 1929, p. 96.
14. MELO, Rosendo. ... *Ob. cit.*, p. 222.
15. DELLEPIANE, Carlos ... *Ob. cit.*, p. 426.
16. UGARTECHE, Pedro, y SAN CRISTOVAL, Evaristo ... *Mensajes de los Presidentes del Perú. Recopilación y Notas de... 1821-1887*.— Lima, Lib. e Impr. Gil, 1943, vol. I, p. 327.
17. *Ibidem*, p. 339.

Capítulo V

EL GRAN MARISCAL CASTILLA AL MANDO DE LA EXPEDICION

EL EMBARQUE DE LAS TROPAS EN EL CALLAO

El 28 de setiembre de 1859 dio Castilla un decreto por el que dejaba sin efecto el de bloqueo expedido el 26 de octubre de 1858, "...y, en consecuencia, abiertos y expeditos para el comercio todos los puertos, caletas y desembarcaderos del Ecuador, como lo está el de Guayaquil, en virtud del decreto de 31 de agosto último". Con la misma fecha lanzó el Mariscal dos proclamas: una a las Fuerzas Armadas del Perú y otra a los pueblos del Ecuador. En la primera anunciaba a los soldados que había llegado la hora de marchar: "...iremos, pues, a hacernos justicia por nuestras propias manos, si los mandatarios del Ecuador rehusaren aún la amistad que todavía les brindamos, en cambio únicamente de palabras y actos de justicia". A los marinos les decía Castilla: "Habéis cumplido vuestros deberes con abnegación y entusiasmo, como fieles centinelas en avanzados puestos. Vosotros sabréis corresponder con lealtad a las esperanzas que la Patria tiene cifradas en su generosa juventud, dirigida por jefes expertos, valientes y encanecidos en la profesión ilustre de las armas". En la proclama a los ecuatorianos, alude Castilla a la terquedad de los gobernantes de aquella nación, que se negaron a otorgar las satisfacciones y reparaciones que la justicia y los derechos del Perú reclamaban; pero hace saber a los pueblos que no tienen por qué "...temer venganzas y violencias que repugnan el carácter, moral y disciplina y sentimientos generosos del soldado pe-

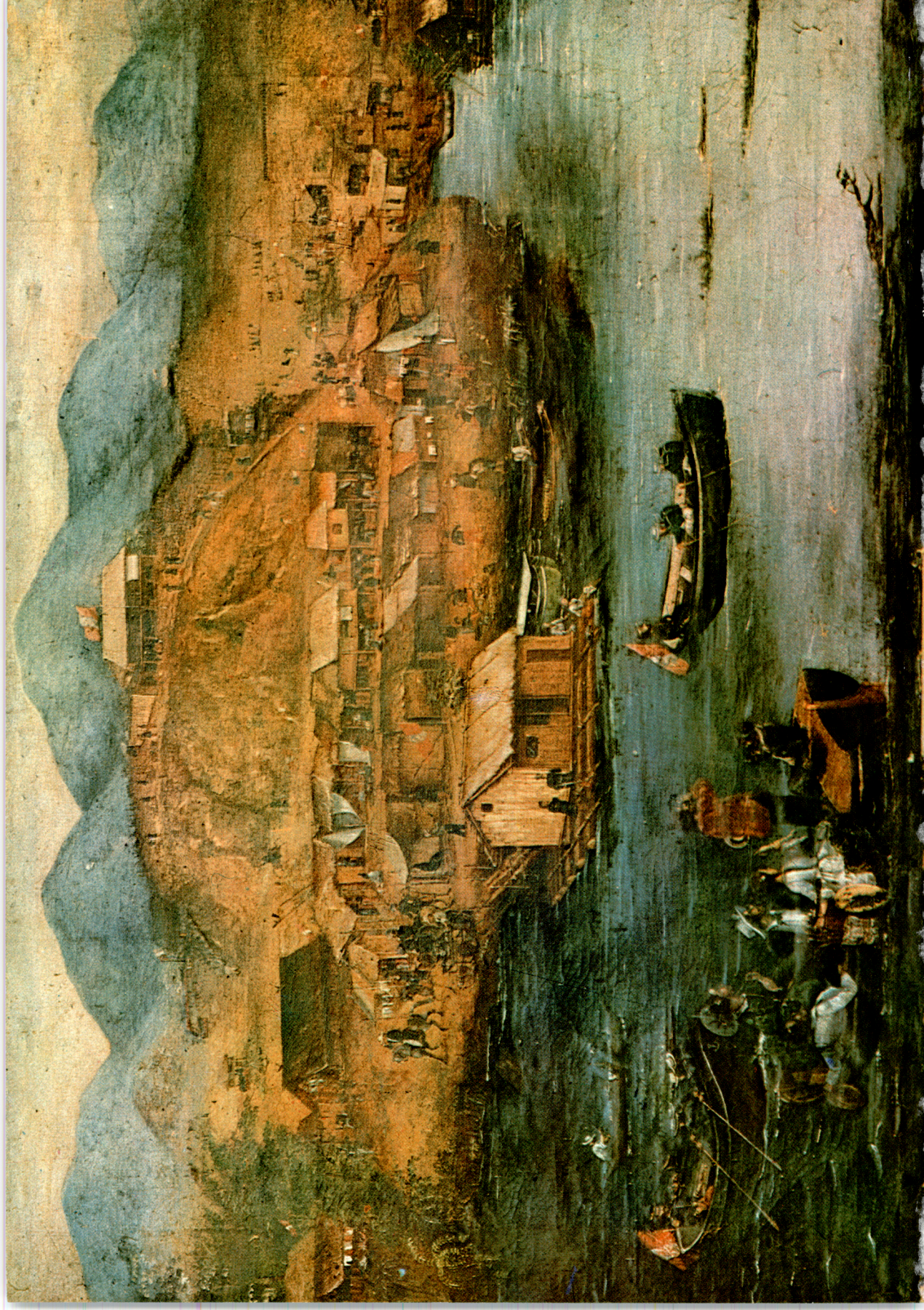
ruano". *"Sabed, ecuatorianos —añadía— que yo busco la paz en la justicia y el derecho; no quiero la guerra"*.

El mismo día del decreto y proclamas anteriores se encargaba interinamente de la Jefatura del Estado a D. Juan Manuel del Mar, ya que el Presidente Castilla se reservaría las funciones de General en Jefe del Ejército y la Armada, debiendo ponerse éste en marcha hacia el Norte el 29 de setiembre. Por el *Boletín del Ejército* sabemos que los batallones fueron transportados al Callao en trenes especiales, y que cada cuerpo al llegar a la estación del ferrocarril recibió las ovaciones del pueblo entusiasta, el que con vivas estrepitosos despedía a los soldados, mezclándose el *"... sonido de las bandas de música militares al ruido majestuoso de las ruedas del convoy y las válvulas del locomotor"*. Los datos de *El Comercio* completan este animado cuadro. La salida de los trenes fue desde las 7.30 a.m. Castilla salió de Palacio algo después de la 1.30 p.m. acompañado del Vicepresidente de la República, Ministros de Estado, el General Pezet y varios jefes y oficiales; subieron al tren a las dos de la tarde dirigiéndose al Callao. Al pasar por el cantón de Bellavista rindieron honores las tropas comandadas por el General Juan Buendía. Castilla revistó rápidamente los cuerpos alineados en el orden siguiente: Cazadores del Rímac, Pichincha n° 2, Ayacucho n° 3, Punyán n° 5, Paucarpata n° 8, Siete de Marzo n° 12, Puno y Escuadrón Húsares n° 1. Concluida la revista, el Mariscal volvió al tren, continuando hacia el puerto, mientras las unidades rompían la marcha para dirigirse a bordo, encabezando el desfile los Cazadores del Rímac, formado por los jóvenes voluntarios incorporados al Ejército en Lima. El *Boletín* citado hace esta narración del embarque: *"Las lanchas de la Capitanía del Puerto, del Resguardo y de los buques de guerra estaban listas en las chazas, de modo que, conforme iban llegando los batallones, se embarcaban en ellas, y así se logró que habiéndose comenzado esta faena a las tres y media de la tarde, toda la expedición, el parque general, útiles del hospital, imprenta y equipaje, estuviesen a bordo del buque que les correspondía a las seis, sin tener que lamentar la menor desgracia y más bien admitir la rapidez y método con que se ejecutó en tan poco espacio de tiempo, una operación de suyo delicada y lenta"*.

La destreza de la maniobra de embarque —así como el desembarco posterior en Paita— se explica si tenemos en cuenta a los dos marinos que tomaron parte en la operación: el Contralmirante Forcelledo y el Capitán de Navío Antonio de la Haza. Estos hábiles jefes navales pusieron su esmero y capacidad en una tarea nada fácil, como era conducir a miles de hombres a numerosas naves con embarcaciones menores a remo. Todo estaba previsto en este puente: la hora de salida

**Contralmirante Ignacio Mariátegui.
Museo Naval del Perú "Capitán de Navío
Julio J. Elías Murguía", Callao.
(Foto: *Victor Chambi*).**





Toma de Guayaquil, óleo de autor anónimo.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: *Fernando La Rosa*).

de los botes, el relevo de los bogas, la circulación constante de las embarcaciones que seguían las rutas paralelas de ida y regreso, el evitar que se hacinaran en los embarcaderos y que hubiese ninguna colisión. Además hay que pensar en la conveniente instalación de los soldados a bordo, recibirles su armamento para guardarlo en forma que estuviera a la mano, el obligarlos a permanecer quietos sin interferir por desplazamientos inútiles en cubiertas y entrepuentes con la maniobra de un buque cuyo aparejo era por entonces muy complicado, evitar las aglomeraciones en un costado capaces de producir la escora, cargar rápidamente las bodegas y pañoles con la impedimenta militar estibándola con justeza. Toda una serie de actos dificultosos y complicados.

Quedaron, pues, embarcados seis mil hombres de todas las armas'. *"El Presidente se embarcó solo en el vapor Tumbes —anota Pezet—; en el transporte Huaraz, que iba la mayor fuerza, me embarqué yo, después de arreglar con S. E. a bordo del Tumbes la salida del convoy. Tuve orden de dirigirnos todos a Paita y esperar en aquella bahía las nuevas que se me impartieran. S. E. me dijo que la expedición zarpase si estaba lista, como en efecto se hallaba; que él solo en el Tumbes y de incógnito, pensaba dirigirse al río de Guayaquil, donde hablaría con nuestro Almirante Mariátegui, tomaría informes que necesitaba y regresaría a Paita"*².

EL VIAJE DE LA DIVISION NAVAL HASTA PAITA

La expedición fue distribuida en las naves según se expresa a continuación: Fragata de guerra *Amazonas*, al mando de su Comandante, Capitán de Fragata Francisco Sanz; se embarcó el Gran Mariscal General en Jefe del Ejército y la Armada don Ramón Castilla y Cuerpo de Ayudantes de Campo. Además, el batallón Punyán al mando del Coronel Tomás Layseca, compuesto de 360 hombres, la Escolta de S. E. y el Escuadrón de Artillería a las órdenes del Coronel Francisco Bolognesi.

Vapor *Tumbes*, su Comandante el Capitán de Corbeta don Ignacio Dueñas; se embarcó el Dr. Juan C. Caveró. Además, el Escuadrón de Húsares N° 1 al mando del Teniente Coronel Paulino Zamalloa.

Vapor transporte *Huaraz*, su comandante el Capitán de Corbeta Amaro González Tizón. Conduce a su bordo al Jefe de E.M.G. General Juan Antonio Pezet, jefes y oficiales que componen dicho Estado Mayor; el Comandante General de Caballería, General Manuel Suárez; el Comandante General de División, General Juan Buendía. Además, el batallón Ayacucho N° 3 con 860 hombres, mandado por el Coronel Pedro Silva.

Primera página del Boletín del Ejército, N° 1
(12 de octubre de 1859). Contiene dos
proclamas del Mariscal Castilla: al Ejército
y a la Armada Nacional,
y a los pueblos del Ecuador.



REPUBLICA

DEL PERÚ.

BOLETIN DEL EJERCITO.

NUM. 1.

CUARTEL GENERAL EN PAITA, OCTUBRE 13 DE 1859.

T. I

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA, AL EJERCITO Y ARMADA NACIONAL.

Soldados.—Defensor y revividor la honra y los derechos de la Patria...

Un Gobierno extranjero irrego al Perú las mas graves injurias...

Ni nuestra paciencia ni el transcurso del tiempo, ni la clemencia de los sucesos...

Soldados.—Ha llegado la hora de marchar: levantad pues, á haceros justicia...

Martinez.—Habría cumplido vuestros deberes con abnegacion y entusiasmo...

Compañeros.—Si no me obligan á combatir, venceremos, porque solo valientes y no solo una causa justa...

Soldados.—Nada os falta: firmad los papeles que heramos á arrostrar...

RAMON CASTILLA.

Lima, 28 de Setiembre de 1859.

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DEL PERU, A LOS PUEBLOS DEL ECUADOR.

ECUATORIANOS.—No es un enemigo el que os dirige hoy la palabra, ni es un ejército conquistador...

No llevo, pues, la guerra á vuestras poblaciones, ni tenéis que temer venganzas y violencia...

misión con que visitaré vuestras playas. Vuestro Gobierno, despues de haber inferido al Perú gravísimas ofensas...

Largo tiempo se ha consumido en aguardar paciente la solucion pacífica de las mas serias cuestiones...

Sabed, Ecuatorianos; que yo busco la paz en la justicia y el derecho: no quiero la guerra. Si se me obligare á hacerla...

PUEBLOS DEL ECUADOR.—En cualquier evento debéis estar seguros de que en nosotros solo tendréis amigos sinceros...

RAMON CASTILLA.

Lima, 28 de Setiembre de 1859

COMUNICACIONES OFICIALES.

República del Perú—General en Jefe del Ejército y Armada—Paíta, Octubre 6 de 1859...

Al Señor Ministro de Estado en el despacho de Guerra y Marina.

S. M.

Desosco de facilitar los medios de terminar prontamente la campaña emprendida contra el Gobierno del Ecuador...

nado á este puerto: y en virtud de los informes que adquirí, durante mi permanencia á bordo de la Escuadra nacional existente en Guayaquil...

Habiendo desaparecido la administración de los generales Robles y Urbina, los han sucedido el gobierno del general Franco en Guayaquil...

No hay, pues, en el Ecuador enemigos con quienes combatir, ni debo en manera alguna intervenir en los negocios domésticos de un Estado amigo y hermano...

En tal estado de cosas, y habiendo encontrado sin novedad á mi regreso en esta bahía al Ejército y Armada que salieron conmigo del Callao...

Sin perjuicio de todo esto, saldré dentro de pocos dias una pequeña parte de la Escuadra que aquí se halla sobre Guayaquil...

Sírvase US. poner lo expuesto en conocimiento de S. E. el Vice-Presidente de la República.

Dios guarde á US.—RAMON CASTILLA.

Fragata transporte *General Plaza*, su Comandante el Capitán de Corbeta Gregorio Casanova. Lleva a su bordo la artillería de sitio y plaza, al mando del Teniente Coronel José Longoria y el batallón Siete de Marzo N° 10 con 800 hombres, mandado por el Teniente Coronel graduado José Díaz.

Fragata transporte *Arica*, su Comandante el Capitán de Corbeta Federico Castilla. Conduce el batallón Paucarpata con 500 hombres mandado por el Coronel Tomás Gutiérrez.

Barca transporte *Iquique*, su Comandante el Capitán de Corbeta José María Manrique. Lleva el parque general, la imprenta del Ejército, empleados y útiles del Hospital y municiones.

Pontón *Tyrone*, su Comandante el Alférez de Fragata Alejandro Faura. Transporta la caballada del Escuadrón Húsares N° 1 y las piezas de artillería a lomo y de grueso calibre.

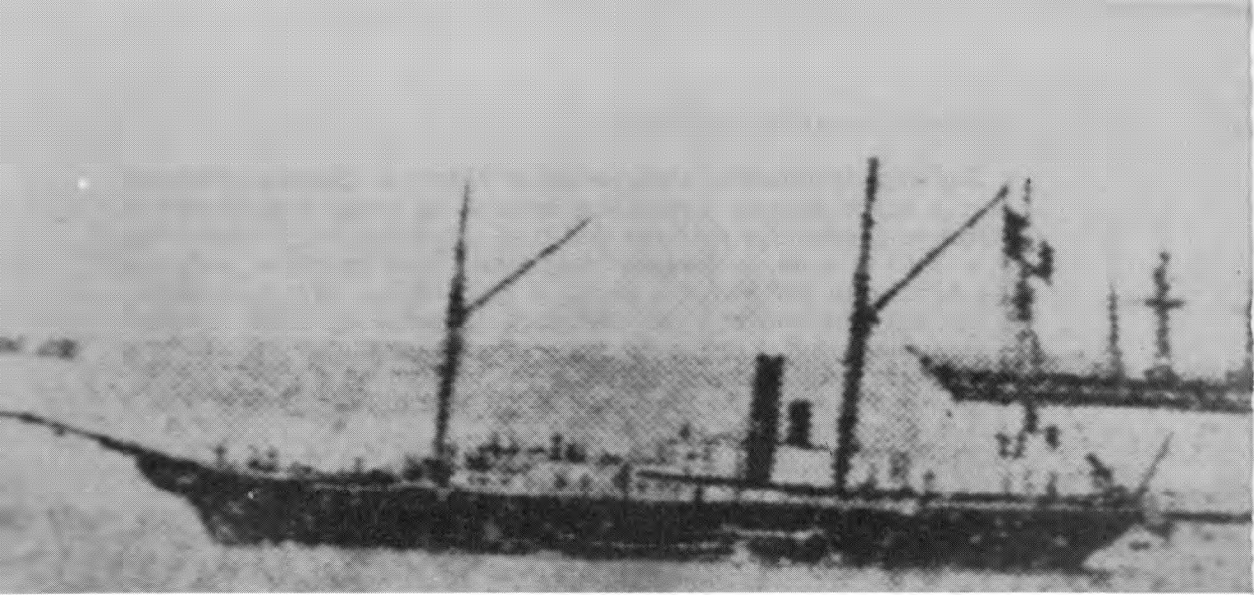
Barco mercante alquilado *Carlota*, su Comandante el Teniente 1° Lino de la Barrera. Lleva el batallón Puno con 600 plazas, mandado por el Coronel Vicente Chamorro.

Barco mercante alquilado *Rosalía*, su Comandante el Teniente 2° José Benavides. Conduce parte del Escuadrón Húsares con 250 hombres y batallón Artillería.

Barco mercante alquilado *Nicolás Rodrigo*, su Comandante el Teniente 1° Gaspar Ecurra. Conduce el batallón Pichincha de 350 hombres mandado por el Coronel Simón T. Vizcarra.

Barco mercante alquilado *Carolina*, su Comandante el Teniente 1° Pedro F. Suárez. Lleva la columna Cazadores del Rímac con 200 hombres mandada por el Teniente Coronel Mariano Vargas.

En resumen, la división naval se componía de once naves: dos eran de guerra (*Amazonas* y *Tumbes*); cinco eran transportes de la Armada (*Huaraz*, *General Plaza*, *Arica*, *Iquique* y *Tyrone*); cuatro eran barcos mercantes fletados (*Nicolás Rodrigo*, *Carlota*, *Rosalía* y *Carolina*). En la comitiva oficial figuraban el Dr. Manuel Morales, Secretario General, y el Dr. Manuel Nicolás Corpancho, Secretario privado de Castilla. Además quince Tenientes Coroneles, quince Sargentos Mayores, tres Capitanes y diez pajes de servicio. El Jefe del E.M.G. tenía de Ayudante General al Coronel Vargas Guimet, con cinco Coroneles, ocho Sargentos Mayores y trentiséis oficiales. Entre el inmenso material de guerra embarcado en la división naval, es posible citar: en la fragata *Amazonas*, 40 quintales de pólvora de fusil y 180 cajones con monedas de plata sellada; en el *Huaraz*, 327 mil tiros de carabina Sharp y 600 mil de fusil a bala; en el *General Plaza*, 900 mil tiros de fusil a bala, 12 piezas de a 32 con 1,200 tiros y sus útiles correspondientes; en la *Iquique*, 6 mil tiros de cañón para obuses de a 24 y de a 12, una gran cantidad de correajes y cartucheras; y en el *Tyrone*, 12 piezas de artillería volante y 4 obuses de a 24.



Vapor Sachaca.

Los expedicionarios, incluyendo al Mariscal Castilla, durmieron a bordo de sus respectivos buques la noche del 29 de setiembre. Durante la mañana del 30 se ultimaron los preparativos y a la 1.15 p.m. la fragata *Amazonas*, que izaba la insignia de Almirante por llevar a bordo al General en Jefe del Ejército y la Armada, dio con un cañonazo la señal de levar anclas. Casi media hora después, a velas desplegadas, principiaron a salir los transportes, el *Huaraz* remolcando al pontón *Tyrone* y a vapor; lo mismo efectuó con su máquina el vapor *Tumbes* y, por fin, todas las naves.

Ya fuera de la bahía del Callao formaron en dos columnas, a cuyas cabezas se pusieron las fragatas *Amazonas* e *Iquique*, cerrando la retaguardia el *Tumbes*. Una vez organizada la navegación, las velas orientadas para tomar el viento que soplaba del Sur con apreciable intensidad, el Mariscal Castilla dejó la *Amazonas* en un bote de ésta y se transbordó al *Tumbes*, con el objeto de adelantarse al convoy y poder efectuar un reconocimiento personal de la ría de Guayaquil. Dejó el resto de la flota a cargo del Mayor de Ordenes de la Escuadra, Capitán de Navío José Elcorobarrutia, y al pasar por el *Huaraz* al habla, dio orden para que navegase en rumbo directo hacia el puerto de Paita.

A las 5 p.m. del 5 de octubre fondeó el convoy en el puerto de Paita, después de una buena navegación, y sin más percance que lamentar que la rotura de una pieza de la máquina del vapor *Huaraz*. Se les había adelantado —como se ha dicho— el vapor *Tumbes* con el Presidente, que arribó al citado puerto norteño el día 2 de octubre a las 11 p.m. habiendo desarrollado la nave una velocidad promedio de 9.3 nudos. En Paita se embarcó carbón, y a las dos de la tarde del día 3 zarparon rumbo a Guayaquil. Aquí conferenció Castilla con Mariátegui y luego con el General Franco y con Espantoso. Después de estas entrevistas regresó a Paita en el *Tumbes*. La entrada en el puerto fue el 6 de octubre. Castilla —según relata J. Enrique del Campo— quedó "...ampliamente satisfecho del feliz éxito del viaje, de la armonía laudable entre el Ejército y la Marina, dispuso el desembarque de los batallones, que se verificó con extremado orden y regularidad en los días 7 y 8". Además se mostraba optimista de conseguir un tratado que diese al Perú las suficientes garantías "...de que seremos respetados en adelante y satisfechos en la actualidad"³.

CONCENTRACION DEL EJERCITO PERUANO EXPEDICIONARIO EN LA ZONA DE LA HUACA

El 8 de octubre, desde la fragata *Amazonas*, el General en Jefe dio un decreto organizando su Secretaria, de acuerdo al

Reglamento de 5 de mayo de 1839. Designó a don Manuel Morales y a cinco oficiales auxiliares. Asimismo se determinó la composición del Estado Mayor General del Ejército. A las autoridades establecidas en el Ecuador les expresa Castilla que conoce la situación de anarquía y casi disociación que reinan en ese país, pero que no quiere sacar provecho de tal estado de cosas; al punto de que ha ordenado se suspendan las operaciones militares de la campaña. Sin embargo, desea que pronto se ponga término a las luchas intestinas en el Ecuador, para que exista un gobierno con el cual el Perú pueda zanjar las cuestiones pendientes, arreglo imposible de lograr con dos administraciones distintas y opuestas. Castilla da un plazo perentorio de 30 días para que concluya el desacuerdo (oficio de Castilla "Al Jefe del Gobierno del Ecuador establecido en..." de fecha 9 de octubre de 1859). Esta comunicación fue confiada al Coronel José Murrieta, quien con el carácter de Correo de Gabinete salió del Cuartel General el día 11 en el vapor *Sachaca*, acompañado del Teniente Graduado Eduardo Corrochano con rumbo a Guayaquil.

Hubo por esos días algunos ascensos y cambios de colocación en la Armada. Fue ascendido a Capitán de Corbeta efectivo el Graduado Manuel Ferreyros, y a Teniente 1° efectivo el Graduado Manuel Ortiz, quedando el primero como segundo comandante de la fragata *Amazonas* y el segundo como primer teniente de la misma. Asimismo fue nombrado el Teniente 1° Lino de la Barrera comandante del transporte *Iquique*. El Teniente 1° Pedro F. Suárez y el Teniente 2° José B. Benavides pasaron a prestar servicios a bordo del pontón *Tyrone*, como comandante y segundo respectivamente. Mayor de Ordenes de la Escuadra fue nombrado el Capitán de Navío José Elcorobarrutia, y Oficial auxiliar de dicha Mayoría quedó designado el Teniente 1° Federico Tudela.

El Mariscal mostró públicamente su satisfacción por la pericia y disciplina acreditada por la tripulación de la *Amazonas* en el ejercicio de fuego ejecutado en la mañana del 12 de octubre; y ordenó se publicase esa recomendación en el *Boletín del Ejército*. El 14 hizo extensiva su felicitación a la tripulación del vapor *Ucayali*, por la destreza exhibida en las prácticas de tiro. Y para estimular y premiar los trabajos de los marinos, se dispuso que se aumentase hasta una onza la ración de manteca y azúcar. Hasta esa fecha la ración, completamente insuficiente, era de media onza.

Como no tenía objeto que permaneciese indefinidamente el ejército peruano en Paita, fue escogido como próximo punto de concentración de las fuerzas la zona de La Huaca. Desde el 10 de octubre se inició la operación para dejar Paita y concentrarse en La Huaca. Observando un mapa se aprecia cómo

el valle de Piura y del Chira rodean el tablazo de Paita. La pampa de la Chira, algo cortada por quebradas, circunda los cerros de La Brea, espolón destacado de la cordillera occidental que llega por el Este a la pampa de Pariñas. El río Chira se forma por la unión del Catamayo con el Macará, recibe por el Sur el Quiroz y el Suipirá, corre de N. a S. hasta Sullana y después al Oeste hasta desembocar en las cercanías de Paita, por un valle angosto cercado de barrancos, separando la pampa de la Chira del tablazo de Paita. El punto de La Huaca está a seis leguas del puerto, es de temple saludable, situado a la margen oriental del río Chira. El Estado Mayor dispuso, a falta de edificios adecuados, colocar a las tropas en pleno campo escogiendo aquellos sitios "*...que por la abundancia y frondosidad de los algarrobos ofreciesen a la tropa la sombra que produce un bosque de árboles corpulentos y de ramas entretejidas*". "*La vista —sigue diciendo el Boletín del Ejército— que presentan estas tiendas de campaña formadas por la naturaleza es bastante pintoresca, animadas, sobre todo, por la poesía y el romanticismo que hay en conjunto de soldados que maniobran bajo los árboles, del brillo de las armas relucientes sobre las hojas del cocotero, del tamarindo y del laurel silvestre que bordean las orillas del río, de las piraguas que lo cruzan incesantemente transportando los pasajeros de una margen a la opuesta y del contraste de las trompetas y clarines con el canto de los pájaros*". Para completar este casi bucólico paisaje castrense, añade el *Boletín* que los soldados pueden gozar de las delicias del baño saludable que proporcionan las aguas del Chira en el cálido ambiente piurano.

DIVERSAS DISPOSICIONES

Mientras el Ejército se instalaba en La Huaca, presidido por el General Pezet y su Estado Mayor, el Mariscal Castilla continuó a bordo de la fragata *Amazonas*, desde donde impartía sus órdenes.

En el viaje del *Sachaca* a Guayaquil no iban solamente Murrrieta y Corrochano como pasajeros importantes. Viajaba además nada menos que don Gabriel García Moreno, miembro del Gobierno provisorio establecido en Quito, con el Dr. Napoleón Aguirre, comisionado por dicho gobierno y el Dr. Ignacio Novoa, Vocal de la Corte Superior del distrito de Guayaquil y Correo de Gabinete del General Guillermo Franco cerca del Mariscal Castilla.

Los dos caudillos, Castilla y García Moreno, tuvieron varias entrevistas en Paita, con la secreta esperanza de ganarse el uno al otro para sus propios planes.

El 6 de noviembre leyó Castilla la extensa nota que le dirigía el General Franco, en la cual hábilmente se margina el problema de fondo limítrofe, para darle al conflicto un sentido de cuestión de gabinete. Con ello quería Franco otorgar a la operación bélica peruana la nota de injusta y cruel. Entretanto el Ejército había quedado instalado en La Huaca, donde fue solemnemente revistado por el Mariscal.

No fue olvidado el buen aprovisionamiento de las fuerzas peruanas en el Norte del país. El bergantín-transporte *Martina* fue despachado el 22 de octubre por la Comandancia General de Marina desde el Callao, llevando un gran cargamento de dietas, víveres, artículos de guerra y demás, con las guías respectivas para el consumo del Ejército y la Armada⁴. Salió el *Martina* al mando del Teniente 1º Miguel Ríos, quien tenía como segundo al Alférez de Fragata Nicolás del Portal. El barco llegó a Paita una semana después, esto es, el 29.

Organizado en divisiones el Ejército del Norte, dispuso Castilla que se movilizara sobre Paita. Inició el movimiento la Primera División el 24 de octubre y la siguieron las demás, hasta el 4 de noviembre. En Paita se había atendido convenientemente a la provisión de agua potable para las tropas. Con ese importante objeto se mandó al transporte *Nicolás Rodrigo* a tomar agua a Tumbes y se hicieron traer de Sechura once balsas de grandes dimensiones, único género de embarcaciones apropiadas para proveerse de agua en la boca del río de Colán. Mientras se adoptaban estas medidas preventivas para recibir al ejército que venía de La Huaca, la Escuadra se ocupó en las faenas propias del transporte de las fuerzas. Se cambió con rapidez el palo mayor de la fragata-transporte *Arica*; se activó la carena del bergantín de guerra *Guise* hasta dejarlo en perfecto y seguro estado de servicios, y se proveyó al convoy de cuanto necesitaba para la expedición, considerando en él al bergantín *Martina* (que había transportado el palo mayor de la *Arica*, así como una percha para el palo trinquete del *Guise*).

La marcha del General en Jefe rompió el hilo de las conversaciones con los representantes de los gobiernos ecuatorianos, quienes dieron por terminada su misión. Sobre todo García Moreno se retiró con las manos vacías, pues ni fue invitado a presenciar la parada militar, ni recibió respuesta sobre su deseo de conocer la fecha de salida de la expedición a Guayaquil, ni se le dieron detalles sobre las conversaciones de Castilla con los guayaquileños, ni —finalmente— pudo ser acogido como invitado en los buques peruanos con el fin de aparecer —tal como sucedió meses antes— a los ojos del General Franco como único protegido del gobierno peruano.

Comprendió García Moreno que no le quedaba otro camino que abandonar Paita; así que decidió embarcarse en el vapor *Lima* no sin despedirse secamente de Castilla. Ignorando el tenso clima creado, en cierto momento preguntó a Castilla acerca de cuándo pensaba moverse de Paita. El Mariscal contestó que él no tenía por qué darle cuenta de sus actos. La entrevista concluyó abruptamente. García Moreno regresó furioso a Guayaquil denostando a Castilla, habló de unión a sus contrarios políticos y hasta hubo música y vivas por las calles del puerto celebrando la momentánea armonía. Una interesante comunicación al Contralmirante Mariátegui (Guayaquil, 4 de noviembre) da algunos detalles.

"Tan luego como llegó a este fondeadero el vapor Lima, saltó a tierra el señor García Moreno, que había ido a Paita en el vapor Sachaca con ánimo de ver a S. E. el General en Jefe del Ejército; y después de una larga conferencia con los señores Franco y Espantoso convinieron en la fusión de los partidos que ellos representan, sobre la base de ser reconocido en Guayaquil el Gobierno Provisorio de Quito, ocupando el señor Espantoso el lugar del señor García Moreno, que dimitió su cargo, y quedando el General Franco al mando del Ejército, como General en Jefe. Pero cuando se hizo necesario expedir el decreto acordado, surgieron graves dificultades sobre el modo de constituirse el nuevo Gobierno y el valor de cada voto en las deliberaciones pues el señor Espantoso pretendía que los otros dos miembros del Gobierno formaran un solo voto. De resultas, sobrevino un completo desacuerdo, habiendo sido inútiles las repetidas conferencias que al intento se efectuaron; y el señor García Moreno con su comitiva se embarcó anoche para Bodegas, de donde pasará sin demora a Riobamba.— Ayer se publicó en Guayaquil la ley marcial, declarando la Patria en peligro, y llamando a las armas a todos los individuos desde la edad de catorce hasta la de sesenta años. El comercio fue convocado también para anoche a la Casa de Gobierno, en demanda de subsidios para atender a los gastos públicos; pero no hubo comerciante que se prestara a suministrarlos, por la falta de garantías que ofrecen las autoridades. Creo que la apelación a las armas no producirá mejores resultados, de suerte que, a pesar de las activas providencias que van librando para aumentar y concentrar las fuerzas en Guayaquil, no podrá ponerse fácilmente la plaza en estado de formal defensa. Si no ha de abrirse desde luego la campaña sobre el Ecuador, puede S. E. impartirme a la brevedad posible las órdenes que cumplir por mi parte, para

impedir hasta donde alcancen mis esfuerzos la concentración de fuerzas y emplear contra la plaza las medidas coercitivas que estime necesarias, bien entendido que las simples reclamaciones oficiales son ineficaces para contener a estas autoridades en las violaciones del convenio de 21 de agosto que tenazmente perpetran”.

RUMBO A GUAYAQUIL. PRIMEROS CONTACTOS

Reunidas las fuerzas peruanas en Paita, comenzó la operación de embarque. El 4 de noviembre se embarcó la 3a. División; el 5 la 2a, el escuadrón volante de Artillería y el regimiento Lanceros de la Unión, habiéndose hecho la operación—dice el *Boletín del Ejército*— “...de un modo rápido y ordenado que hace honor al Capitán de Navío D. Rosendo Carrero, Capitán del Puerto de Paita”. En menos de 24 horas se realizó el embarque del ejército, la caballada, el parque, material de artillería, tren de hospital, comisaría e imprenta; rapidez de operación tanto más meritoria, cuanto que los recursos portuarios eran muy escasos e inapropiados para la envergadura de la maniobra. El día 6 de noviembre, al izarse la bandera, estaba lista la escuadra peruana para dar la vela a la señal de la fragata *Amazonas*, a bordo de la cual se hallaba el Mariscal Castilla.

Dos días antes, el 4 de noviembre, Castilla daba un ultimátum a las autoridades de Guayaquil y Quito. Hacíales entender que si dentro de treinta días perentorios no terminaba el desacuerdo de los diversos gobiernos establecidos en el Ecuador y se erigía uno solo con el cual el Perú pudiese arreglar las cuestiones pendientes, se vería precisado a ocupar militarmente una parte del territorio ecuatoriano. La respuesta de Franco ya ha sido aludida líneas más arriba. ¿Cuál fue la opinión de Quito?

El Secretario General del Gobierno de Quito, Roberto Ascásubi, subraya la legitimidad de dicha representación, en contraste con el carácter de “...verdadera usurpación que distingue a la Jefatura Suprema que, a merced de las bayonetas, se trata de sostener en Guayaquil... Mas, si a pesar de estas consideraciones, encuentra todavía el señor General en Jefe que hay dos gobiernos en el Ecuador, y dejando subsistente en consecuencia el obstáculo que le impide arreglarse definitivamente con alguno de ellos, continúa sus operaciones militares hasta consumir una invasión desastrosa, el Gobierno del infrascrito se cree con suficiente derecho a protestar, desde ahora, contra tan inmerecidas hostilidades y a salvar toda responsabilidad”. Añade Ascásubi su esperanza de que Castilla no

traerá la guerra contra el pueblo ecuatoriano inocente, sino en todo caso contra la "...despótica y tenebrosa administración de los generales Robles y Urbina, administración que por desgracia continúa todavía con sus proditorios planes en la facción de Guayaquil".

Llegó por fin el momento de salida de la expedición peruana hacia la ría de Guayaquil. Con el fin de mantener enterado de sus operaciones al Contralmirante Mariátegui, Castilla había despachado —tres días antes— el vapor *Tumbes*, el que después de hacer escala en el puerto de Tumbes, proveyéndose de carne y víveres frescos para toda la expedición, seguiría con rumbo a Guayaquil. Como introducción del viaje, reunió el Mariscal a bordo de la nave-insignia a los comandantes de los buques para intercambiar ideas en torno a las providencias necesarias al mejor logro de la empresa. Con patrióticos acentos, el *Boletín del Ejército* describe el zarpe de los buques, cómo en esa mañana esplendorosa de sol la Escuadra ofrecía el aspecto de una parvada de grandes gaviotas que se deslizaban sobre las olas, y entre ellas hacían contraste los buques a vapor coronados con sus oscuros penachos de humo; cómo el pabellón peruano simbolizaba en esos momentos las esperanzas y glorias de un pueblo, mientras que los compases del himno nacional, tocado por las bandas de música de los cuerpos de tropa, entonaban el sentimiento patrio de aquellos hombres jóvenes que prorrumpían en vivas al Perú.

Los buques de la flota eran los siguientes, con los batallones que tenían a su bordo:

Fragata de guerra *Amazonas*: Batallón Callao, Regimiento Lanceros de la Unión.

Vapor de guerra *Ucayali*: Batallón Siete de Marzo N° 10.

Bergantín de guerra *Almirante Guise*: Compañías del Batallón Paucarpata.

Transporte de guerra a vapor *Huaraz*: Batallón Pichincha N° 2, Ayacucho N° 3 y el Parque General.

Transporte *General Plaza*: Batallón Punyán N° 5, Columna Cazadores del Rímac y la Batería de sitio y plaza.

Transporte *Arica*: Batallón 2° de Marina y Batallón Artillería.

Transportes *Martina* e *Iquique*: Batallón Paucarpata.

Transporte *Carlota*: Batallón Puno N° 8.

Transporte *Rosalía*: Escuadrón Volante de Artillería y su caballada.

Transporte *Carolina*: Batallón Seis de Marzo N° 9.

Pontón *Tyrone* remolcado por el *Ucayali*: Batería de grueso calibre y caballada del Regimiento Lanceros de la Unión.

Transporte *Nicolás Rodrigo*: aguada general.

La Escuadra navegó sin novedad y con buen tiempo y tocó el día 8 en la isla de la Puná, situada en la embocadura del golfo de Guayaquil, que era el punto señalado para la reunión y en el cual se encontró el vapor *Tumbes* que esperaba la Escuadra. Para salvar las dificultades de la ría, cada buque venía provisto con un buen práctico, y así pudieron continuar la navegación separadamente. Comenzaron a salir de Puná el mismo día 8 a las dos de la tarde, haciéndolo la fragata *Amazonas*, que largó su ancla frente al malecón de Guayaquil a las 6.25 p.m.; en la noche la siguieron los vapores *Huaraz* y *Ucayali*. Los buques de vela quedaron a cargo del Mayor de Ordenes de la Escuadra, Capitán de Navío José Elcorobarrutia.

Al izarse el pabellón el 9, la fragata *Callao* surta en la ría saludó la insignia del Mariscal con la salva de ordenanza. En el curso del día fondearon los demás buques, a excepción del *General Plaza*, que tocó en los bajos de la Josefina (boca de Santay), y tuvo que esperar otra marea para quedar a flote. Fue auxiliada en esta maniobra por el *Ucayali*, que regresó sobre ese punto conduciendo al Contralmirante Mariátegui; transbordó la tropa que venía en el *Plaza* y la condujo a remolque el 12, recibiendo al pasar por cada buque las saluciones con que celebraban los soldados la llegada de sus compañeros de armas.

Los prácticos a que se ha hecho mención eran indígenas sechuranos (que, en realidad, constituyeron un cuerpo que subsistió hasta poco después del año 1920), cuya pericia debíase a sus continuos viajes al puerto ecuatoriano en embarcaciones menores. Desde la iniciación de la República habían adquirido la fama de ser los dominadores de los secretos del Guayas.

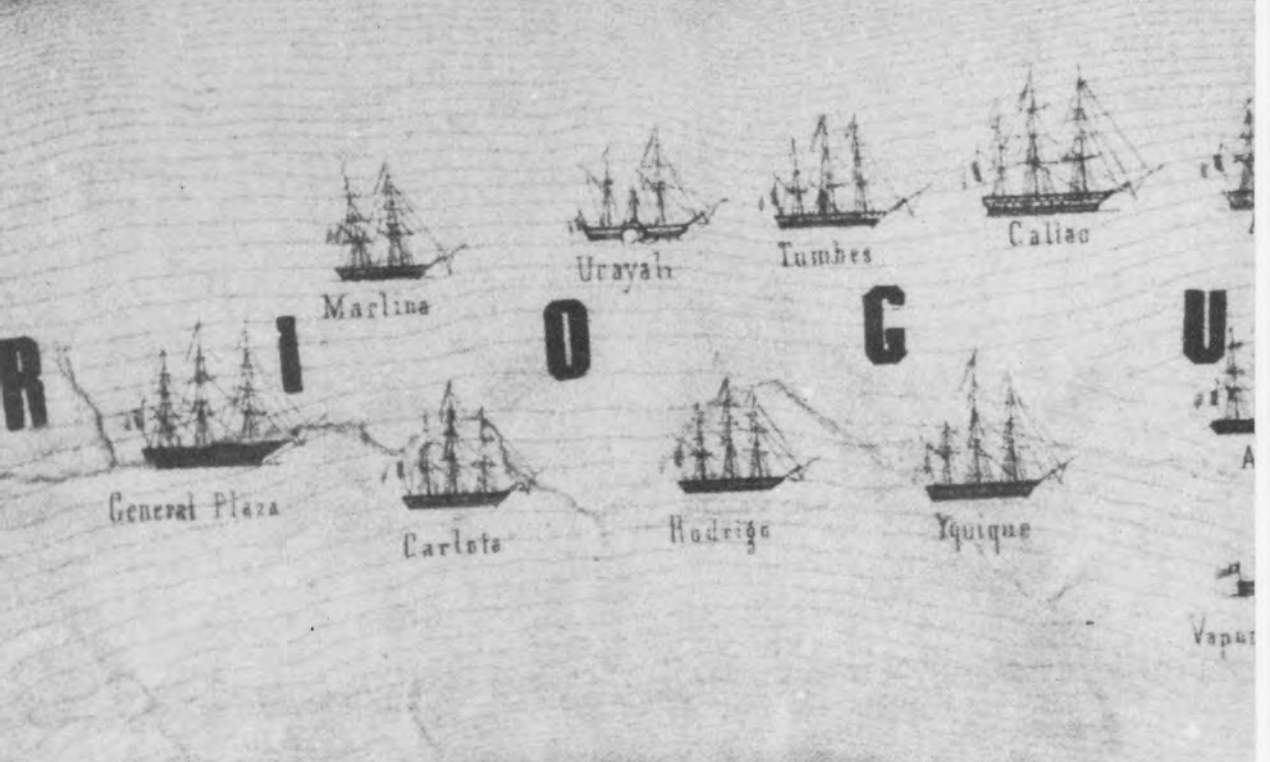
En la misma mañana del 9 de noviembre, Castilla salió en una de las lanchas de la fragata *Amazonas*, acompañado de Mariátegui, para examinar la ría y reconocerla militarmente. Tomaron diversos sondajes y regresaron a almorzar a bordo de la fragata. Allí recibió el Mariscal una nota firmada por los Encargados de Negocios de España y Francia, M. Trinité y H. G. de Quevedo, haciéndole "...*algunas observaciones tendientes a evitar estragos inútiles a este país y graves responsabilidades al Gobierno del Perú*". En dicha comunicación, cuyo redactor fue sin duda D. Heriberto García de Quevedo, se criticaba el plazo de treinta días dado por Castilla para que se unieran los gobiernos ecuatorianos en uno solo; se exponía los peligros de un combate sangriento y encarnizado para la población civil; y se preguntaban los remitentes qué plazo tendrían los neutrales antes de todo ataque.

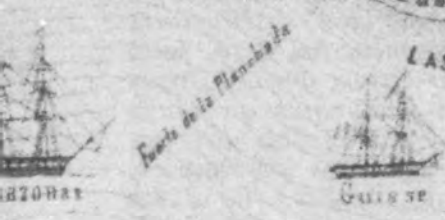
La contestación de Castilla fue firme y enérgica. *"Extraño sobremanera es —empieza diciendo— que olvidando U.S.S. HH. el mismo principio fundamental del derecho de gentes en que apoyan su indicado oficio, sobre que no deben discutir ni mezclarse en asuntos de estas dos Repúblicas, hayan asumido inexplicablemente el carácter de jueces en las cuestiones que han surgido entre ellas, censurando mis procedimientos"*. En seguida advierte Castilla a los señores Trinité y Quevedo que ni el Perú ni el Ecuador tienen que recibir lecciones de nadie, a no ser de la razón y de la ley internacional; ni han renunciado a su autonomía, para que dos representantes de dos naciones europeas procedan a examinar, discutir y fallar en asuntos domésticos. *"Ante la Francia, ante la España, ante el mundo, sabré conservar incólumes los derechos sagrados de mi Patria, porque la Francia, la España y todas las naciones más o menos poderosas de la tierra, que respetan y observan los principios del derecho de gentes, no podrán menos de reprobador altamente la conducta extraña de dos de sus representantes en el Ecuador, sin ejemplar en la historia de la diplomacia"*. *"Me he esforzado —dice más adelante el Presidente Castilla— por que se organice un Gobierno general que en armonía con el derecho internacional representara la universalidad de la nación ecuatoriana que otorgue al Perú las amplias satisfacciones que demanda. A nadie sino a mi Gobierno creo con derecho para exigirme la razón de mis actos, ni mucho menos para interrogarme sobre mis procedimientos ulteriores"*. Por último asegura a los diplomáticos europeos que *"...los primeros tiros que ensangrienten el suelo ecuatoriano no partirán sin duda de las filas del Ejército que tengo a mis órdenes"*.

No quedó ahí el incidente, sino que M. Trinité se creyó en la obligación de intervenir (12 de noviembre), enviando una nota en francés, en la cual decía no comprender las intenciones *pacíficas* que se quiere hacer valer a la cabeza de una fuerza de mar y tierra relativamente considerable. Por su parte, el Contralmirante Mariátegui reprochó a Heriberto García de Quevedo por haber entregado al Gobernador de Guayaquil un cargamento de fusiles, depositados en la Legación española a mérito del convenio del 21 de agosto, sin consentimiento de las partes, o sea Perú y Ecuador.

El disgusto de Castilla tuvo que acrecentarse con estos hechos; y más aún cuando, en la noche de aquel 9 de noviembre, ofreció la plebe guayaquileña el espectáculo de gritos destemplados, con fondo de música de bandas, contra el Ejército, el Presidente y la Nación peruanos. La indignación de las tropas fue tal, que el propio Castilla tuvo que imponer su autoridad

Detalle del plano topográfico de Guayaquil,
por el Ing. Juan Elías Bonnemaïson.





Baño de la Planchada

LAS PENAS

A Y A S



BOCA DE SANTAY.



para evitar que desembarcaran a castigar a quienes proferían las groseras expresiones.

El General Pezet en sus *Memorias* —adversas a Castilla— critica la inactividad de su jefe, ya que llevaban cuatro días de detención sin operación alguna. “*Los viveres en algunos transportes empezaban a escasear y las enfermedades aumentaban*”. Pezet reconoció los lugares que creía aptos para el desembarco de la tropa y la caballada; instó a favor de esta maniobra, pero cuenta que Castilla le respondió: “*Mañana veremos esos lugares que Ud. ha reconocido y resolveré*”. Pero puede haber alguna exageración en las frases de Pezet, pues el 12 por la mañana ya estaba el Mariscal resuelto a la operación. Lo confirma el *Boletín del Ejército*:

“El día 12, cuando toda la Escuadra ocupaba la ría en un espacio paralelo al Malecón, y el pabellón peruano flotaba en los buques de guerra, transportes, lanchas cañoneras y botes, ofreciendo una vista tan satisfactoria como bella, y representando la prepotencia del Perú, saltó a tierra el Teniente Coronel D. Javier Osma, llevando para el Jefe de Gobierno establecido en Guayaquil un oficio de S. E. el General en Jefe, en que participaba que habiéndose cumplido el plazo de treinta días perentorios, que por medio de su nota del 9 de octubre, fijó a los Gobiernos de Guayaquil y de Quito, para que solucionando las cuestiones interiores constituyesen uno solo, le era indispensable ocupar pacíficamente una parte del territorio, como oportunamente lo previno”.

Para los reconocimientos previos al desembarco se contrató los servicios del vaporcito *Bolívar*, que por su construcción se prestaba admirablemente a ese género de exploraciones. El *Bolívar* fue dotado con personal naval peruano. Tomó su comando el Teniente 1º Raimundo Cárcamo; de segundo iba el Alférez de Fragata Salomé Porrás; y se nombraron además dos terceros maquinistas, dos fogoneros, dos carboneros, un cocinero, dos timoneles y cuatro grumetes. El vaporcito inició su trabajo el 13 de noviembre.

En la noche del 12 pasó a bordo de la *Amazonas* una comisión de ecuatorianos con objeto de conferenciar con el Mariscal Castilla. Eran ellos los notables guayaquileños General Elizalde, Ignacio Icaza, Ballén y Vivero, que intercedieron ante Castilla a favor de la población civil, ante la inminencia del desembarco peruano. Para hacer sin duda más sentimental el acto, Elizalde evocó las gestas de la guerra de la Independencia en que tanto él como Castilla habían actuado. El Mariscal contestó cortésmente, haciendo ver que no venía a humillar al pueblo de Guayaquil ni a derramar su sangre, sino

a demandar al Ecuador la justicia que se le negaba de los numerosos cargos que contra ese país tenía el gobierno peruano.

El llamado ejército ecuatoriano situado en Guayaquil y que presuntamente sufriría el primer choque con el invasor, presentábase heterogéneo y con escaso valor de combate, sin buenos soldados, con oficiales demasiado metidos en política, mientras los jefes superiores movíanse en un círculo de intrigas y rivalidades. El General Guillermo Franco buscó de inmediato protección frente a los riesgos que le amagaban; intuyó que Castilla no quería su ruina ni tampoco estaba decidido a imponer a su rival Gabriel García Moreno. En la imposibilidad de disponer de un ejército en forma, basó su defensa en procedimientos de suma astucia.

A tal efecto, de primera intención hizo Franco como que lo reemplazaba un jefe suplente del Gobierno: don Manuel Espantoso; y él ensayó un acercamiento a Quito, pero sin resultados; mientras que quedaba libre para anular cualquier convenio o acuerdo efectuado por Espantoso que no se viese oportuno. Luego hizo que Espantoso, en la mañana del día 13, solicitara una conferencia valiéndose del Capitán de Fragata Comandante del vapor de guerra francés *La Mergere*. El Mariscal accedió a lo pedido y en la noche recibió al jefe ecuatoriano en su alojamiento de la fragata *Amazonas*. Expuso Castilla a Espantoso lo simple que era tomar Guayaquil con un desembarco a viva fuerza, resistir al cual sería imposible a Franco, a más de ocasionar derramamiento de sangre y una buena humillación. Agregó que la misión de la fuerza a sus órdenes sólo era de presencia y demandó se le diesen cuarteles para la tropa, no en la ciudad sino en cualquier punto saludable y a tiro de cañón de ella. Espantoso indicó un lugar que no convino al Mariscal pero, al fin, quedaron conformes en nombrar comisionados por ambas partes, con objeto de formular los preliminares de un arreglo.

En vista de que las tropas peruanas comenzaron a desembarcar en diversos sitios de la ría a partir del 13, Franco ya no tuvo necesidad de permanecer oculto, y el 14 requirió Espantoso del Mariscal una nueva conferencia a la que asistiría el propio Franco. La entrevista se llevó a cabo en la tarde del 14.

Se acordó nombrar dos comisionados de cada una de las partes, suficientemente autorizados para sentar las bases para llegar "*...a una paz decorosa... porque no es posible que dos naciones hermanas y amigas, unidas por la naturaleza por tan dulces e indisolubles vínculos, permanezcan por más tiempo en estado de recíproca hostilidad*" —según escribió don Manuel Espantoso. Castilla expresó en su nota de respuesta: "*No tengo embarazo para nombrar a los comisionados, que con los que*

se nombren por las autoridades de Guayaquil, deben adoptar las medidas convenientes para hacer cesar la actual situación de alarma en que se hallan las fuerzas peruanas y las de esa plaza, a fin de facilitar de este modo los preliminares de un arreglo definitivo entre el Perú y el Ecuador. Luego, pues, que reciba el aviso de estar designados los comisionados del Gobierno de Guayaquil, procederé a llenar por mi parte este requisito, nombrando los que deben representar al Ejército Peruano".

En la noche del 16 de noviembre, cuando parecían bien encaminados los preparativos para conseguir un arreglo entre Castilla y Franco —considerado por ellos como si se realizara entre las naciones del Perú y Ecuador—, se repitió por parte del populacho la escena vergonzosa del día 12. Nuevamente un grupo de paisanos y soldados, entre los que se dijo figuraba el Teniente Coronel Agustín Oramas, prorrumpieron en gritos de provocación y denuestos contra el Ejército y la Armada del Perú. Además del escándalo verbal, llegaron a arrojar piedras contra un bote peruano que pretendía atracar en el desembarcadero para dejar en tierra a varias personas que habían estado a bordo de la *Amazonas*. El ataque causó diversas heridas a tripulantes de la embarcación.

Protestó Castilla del atentado en la mañana del siguiente día, haciendo ver a Espantoso —en una enérgica nota— que suspendía los arreglos y tomaría represalias si el Gobierno guayaquileño no adoptaba una firme actitud para "*...reprimir, castigar y contener en lo sucesivo a los promovedores y partícipes de tan torpe como villano tumulto y atentado que acaba de perpetrarse y da origen a esta reclamación*". Respondió Espantoso, asegurando haberse dictado las órdenes pertinentes. Negaba la participación, en la bochornosa escena, del Oficial Oramas; y prometía comunicar a Castilla los resultados de la investigación así como el ejemplar castigo de los culpables. Concluye afirmando que no se repetirían "*...atentados tan escandalosos, opuestos a la hidalguía, moralidad e ilustración de este pueblo*".

Dejó pasar dos días el Mariscal, y el 19 remitió otra nota a Espantoso, en la cual le decía haberse impuesto con agrado de la comunicación del 17, en cuanto a las medidas tomadas de proseguir el sumario y castigar severamente a los culpables. Estimaba tal conducta como una prenda de las buenas disposiciones en que se hallaban las autoridades de Guayaquil hacia el Ejército y la Armada del Perú. Se declaraba satisfecho, sin perjuicio de que se hicieran efectivos los ofrecimientos.

Espantoso concretó la designación de los comisionados. Estos fueron los generales José Villamil y Guillermo Boderó. Se sugería dar comienzo el 23 a los trabajos de los delegados, ya

fuese en el mismo Guayaquil o donde mejor le pareciese a Castilla. Este aceptó sitio y fecha, y nombró por parte del Perú al General Juan Antonio Pezet, Jefe del Estado Mayor General del Ejército, y al doctor Manuel Morales, antes Ministro de Gobierno y en esos momentos Encargado del Despacho de la Secretaría del Mariscal. Como secretario quedaba nombrado el Oficial Mayor de dicha Secretaría, doctor Manuel Nicolás Corpancho.

DESEMBARCO DEL EJERCITO EXPEDICIONARIO

Entre el 13 y el 18 de noviembre de 1859 se llevó a cabo el extraño fraccionamiento de la masa del Ejército Expedicionario. El *Boletín del Ejército* del día 19 (Cuartel General en Buijo) expresa lo siguiente:

"Entretanto, las operaciones interiores del Ejército continuaban, lo que previno por S.E. para que no produjeran alarma sus movimientos. Los vapores Ucayali, Huaraz, Tumbes, Bolívar, pontón Tyrone, transporte Carolina, balandra Callao, lancha cañonera N° 2 y lanchas de todos los buques de guerra remontaron el río, conduciendo a su bordo las fuerzas para desembarcarlas convenientemente en los puntos designados por S.E., que fueron reconocidos previamente por él, el General Jefe de E.M.G. y para las operaciones marítimas por el Contra-Almirante, Comandante General de la Escuadra. El vapor Bolívar ha facilitado estas operaciones haciéndolas tan rápidas como era de desearse; y la aplicación que se ha dado al pontón Tyrone que, remolcado por el Ucayali se atracó a la costa de Barranco Blanco y se unió a tierra por medio de un puente levadizo, hizo el desembarco de la caballada y del material de la artillería, fácil, seguro y pronto.— El Ejército concluyó su traslación a los cantones el 18 y hoy ocupa la parte norte de la ría de Guayaquil entre la sierra y el litoral".

Las fuerzas quedaron situadas de la siguiente manera: la 1ª División se acantonó en Tornero, porque se dudaba de que el río Daule tuviese suficiente fondo, siendo los transportes de calado regular. La operación, por consiguiente, se efectuó sobre la margen derecha del río Grande en la península Tornero-Buijo. La 2ª División desembarcó en Buijo, sobre la margen derecha del río Grande o Bodegas (cuya confluencia con el Daule forma el Guayas), a 6 1/2 Km. de Tornero. La 3ª División se acantonó en Matanza, sobre la margen izquierda del río Grande, a 6 Km. de Guayaquil, a 5.8 Km. de Tornero y a 10.4 Km. de Buijo.

La artillería y caballería saltó a tierra en Barranco Blanco, sobre la margen derecha del río Grande, a 3 Km. de Tornero y a 5 Km. de Buijo. El cuartel general se situó en Buijo, mientras estuvo a cargo del General Pezet y a continuación pasó con el Mariscal Castilla a San Antonio.

Todas las operaciones no se llevaron a cabo en un día⁵; la primera jornada sirvió para ocupar los puntos principales de las haciendas Buijo, Matanza, Tornero, etc.; en las fechas siguientes continuó desembarcando el resto de las fuerzas. Para proteger a las tropas del intenso sol tropical, se levantaron ramadas con ayuda de los naturales de las haciendas, generosamente retribuidos. El espíritu previsor del Contralmirante Mariátegui hizo que permaneciese un buque de guerra frente a cada uno de los acantonamientos: el *Huaraz*, frente a Tornero; el *Carolina*, a Matanza, y el *Rosalía* a Barranco Blanco. Esas naves ofrecieron una ayuda tan amplia y variada que sería difuso presentarla en detalle; desde sus cocinas que enviaban a tierra alimentos preparados, hasta la remisión de hombres y contramaestres para colaborar en las tareas de fuerza.

Líneas arriba denominamos *extraño* el fraccionamiento en tierra del Ejército expedicionario. Efectivamente, parece que el único propósito de Castilla al ordenar el desembarco fue sacar lo más pronto las tropas a bordo para ofrecerles descanso o librarlas de la situación en que se encontraban los buques, sin pensar en ningún movimiento operativo. Pezet en sus *Memoorias* reconoce que la situación de los acantonamientos era buena desde el punto de vista de la refresco de la tropa, pero muy mala "*...si teníamos que operar sobre la población de Guayaquil, que para tal caso, lo mejor que había reconocido era la hacienda de Mapasingue, para la cual teníamos que atravesar un brazo del río llamado Daule, que era angosto. Pero teniendo, como teníamos, muchas embarcaciones menores y nuestras cañoneras, la operación se podía hacer con rapidez y sin riesgo*". Y agrega Pezet: "*El tiempo, aunque ya de aguas se había atrasado y podía vivaquearse, pero era de temerse que empezaran las lluvias, porque en aquellos lugares desde los primeros aguaceros el campo se inunda de tal suerte, que no puede estarse a raso*".

La zona en cuestión produce todos los artículos tropicales o propios de climas ardientes. En la época de lluvias, que por lo general se entablan en enero y prosiguen hasta junio, los ríos crecen y se desbordan. Todo tráfico, salvo con canoas, resulta imposible pues el suelo queda pantanoso por la acción prolongada del agua.

Que la situación de los acantonamientos no era la más indicada, se deduce de una carta remitida desde Guayaquil por

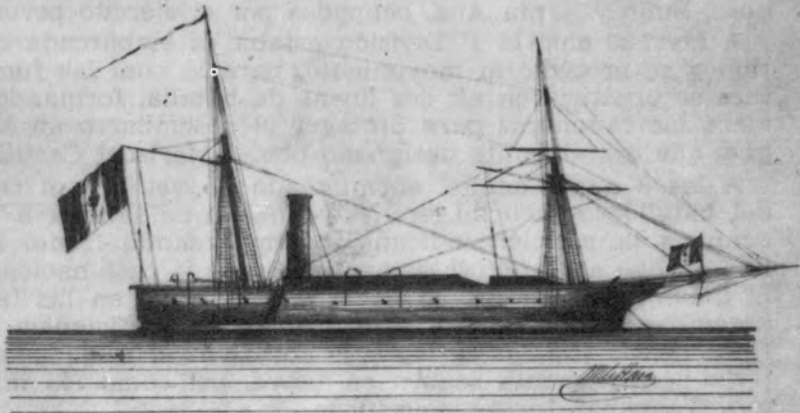
esos días y publicada en el diario *El Comercio* de Lima el jueves 24 de noviembre. El informante anónimo dice con toda claridad: "Se dice también que los tres miembros del Gobierno Provisorio están en camino a Guayaquil, para unirse con Franco y Espantoso a fin de formar un solo Gobierno con quien pueda tratar Don Ramón; y deseo que así suceda, por que esto termine pronto, y no puede ser de otro modo, pues la nueva estación está cercana y si llega y nos encuentra aquí, adiós Ejército, con las enfermedades; veremos lo que resulta. El Comandante General Mariátegui está ya bueno, y, según parece, resuelto a quedarse hasta que esto concluya"⁶.

Como prueba de la ninguna importancia estratégica que tuvieron los lugares escogidos para el acantonamiento fraccionado, reproducimos el *Boletín del Ejército* N° 6 en la parte referente al movimiento de las unidades: "Acantonados estaban los Cuerpos en los puntos designados... cuando recibieron órdenes el 20 de noviembre la 1ª y 2ª División para emprender la marcha sobre la hacienda de Santa Ana, haciéndolo simultáneamente en la mañana de aquel día, desde el campo del Tornero la 1ª y del de Buijo la 2ª, y quedando a las 9 reconcentradas esas Fuerzas. En el mismo día, una batería del Escuadrón Volante de Artillería acampó también en Tornero, y después que se prepararon por los Ingenieros del Ejército cuatro puentes que se colocaron sobre otros tantos esteros que interrumpen el camino de Tornero a Santa Ana, se reunió a las dos Divisiones en este campamento.— Como el 2º Batallón de la Brigada de Marina se organizó por S. E. con la idea de que relevara a las guarniciones de los buques y éstas se reincorporasen a sus cuerpos respectivos, se puso en ejecución esta orden el 23, volviendo a consecuencia de ella a sus batallones los medios batallones de la izquierda de Paucarpata n° 8 y del Seis de Marzo n° 9". Notemos que donde dice el *Boletín* hacienda de Santa Ana debe interpretarse San Antonio; en consecuencia, la marcha de la 1ª División se efectuó a través de los esteros que cortaban el camino, por medio de puentes de Tornero a San Antonio y la 2ª División procedente de Buijo se trasladó utilizando los caminos interiores, quedando Buijo desocupado y pasándose el cuartel general a San Antonio.

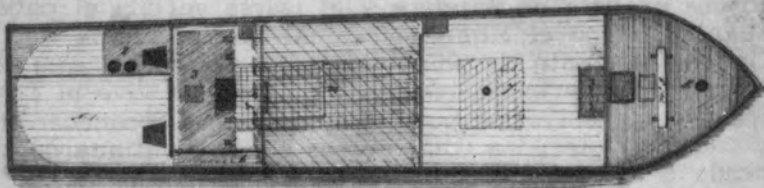
Por decreto del 23 de noviembre, dado a bordo de la *Amazonas*, dispuso Castilla trasladarse personalmente a San Antonio, y que el Contralmirante Mariátegui quedase al mando de las dos divisiones de la Escuadra, debiendo éste enarbolar su insignia "...en el buque que tenga a bien" luego que se arrié en la *Amazonas* la del General en Jefe. El Ministro Cavero reemplaza temporalmente a Morales en la secretaría del General en Jefe.

Vapor *Apurímac* y plano de su cubierta.

Ynventario.
nel vapor A. Am: Quickslep.
Que ha comp^{to} el Sr. D. Juan de Dios en 24. Nov. 1852.



Quinnoc.



N.º 1.ª Primera Cámara — N.º 4.ª Cámara 2.ª — N.º 7.ª Cámara 3.ª bajo la cual están
 el 2.º Compartim^{to} de Magacén — N.º 6.ª Calentador de agua — grande p.º de escape de la carga —
 el 3.º Cálculo de las Calderas — N.º 5.ª Juntas de y unido de la carga — N.º 8.ª Escala y la tripulación.
 N.º 9.ª Molinos de patata y un molino de agua y el cual hay para el grande p.º de escape

Mariátegui izó la insignia de mando en el palo mayor de la fragata *Callao*, operación que fue saludada con salva de trece cañonazos por la *Amazonas* y el bergantín *Almirante Guise*, y a cuyo saludo contestó la *Callao*.

Castilla llegó a las 3.30 p.m. al campamento de Santa Ana (San Antonio), y situó su tienda al centro de la línea, después de haberla recorrido toda y reconocido militarmente sus posiciones; tomó el mando del Ejército y despachó al vaporcito *Bolívar* sobre Guayaquil conduciendo a bordo al General Pezet.

El 24 en la noche se dieron órdenes para que al amanecer del siguiente día marchasen sobre Santa Ana el escuadrón volante de artillería y el regimiento Lanceros de la Unión, que se hallaban en Tornero. Asimismo Castilla ordenó que se alistasen la 1ª y 2ª División para marchar. Ambos cuerpos deberían embarcarse en el *Bolívar* y fuerzas sutiles en número de diez cañoneros y veintitrés botes, organizadas en dos divisiones, cuyo mando se confió al Capitán de Corbeta Manuel Ferreyros y al Teniente 1º Guillermo Pareja. Ferreyros tendría además el mando general.

La delicada operación prevista por el comando consistía en pasar el río Daule, que separa el continente —en que se halla la ciudad de Guayaquil— de la península, en que están Tornero, Buijo y Santa Ana, ocupados por el ejército peruano.

A las 7.30 a.m. la 1ª División estaba ya embarcada con Castilla y se procedió al movimiento, para lo cual las fuerzas sutiles se organizaron en dos líneas de batalla, formando la primera las cañoneras para proteger el desembarco en Mapasingue, que era el punto designado por el Mariscal Castilla.

A las 8 a.m. Castilla, acompañado de veinticinco cazadores del batallón Ayacucho, era el primero que saltaba a tierra y ocupaba la posición indicada, desembarcando frente a la colina en que está pintorescamente situada la casa-hacienda. Dice el *Boletín* del que tomamos estos datos, que en las tareas de desembarco sobresalieron, por su empeño y eficiencia, *los marinos de las fuerzas sutiles* que cuidaban al soldado hasta dejarlo perfectamente seguro en tierra, así como los ingenieros que realizaban tareas específicas.

Media hora más tarde ejecutaron el desembarco la batería del escuadrón volante y parte de la 2ª División. Se colocó entonces un asta de bandera y al izarse en ella el pabellón peruano se tocó el Himno Nacional por la banda del batallón *Callao*. Momento de solemnidad y emoción en que todas las tropas y la marinería reunidas gritaron un *viva al Perú*.

El Estado Mayor se puso de inmediato a reconocer el terreno y colocar avanzadas. Las fuerzas sutiles continuaron transportando a los cuerpos situados en San Antonio. A las 11 de la

mañana todo el personal quedó desembarcado, pero las faenas continuaron hasta las 3 de la tarde en lo relativo al parque.

La disposición en que acampó el ejército nacional en Mapasingue es la siguiente: en la primera línea y a vanguardia de las posiciones la 1ª División y medio batallón del Seis de Marzo N° 9. Ocupaba la derecha Pichincha N° 2 y sucesivamente el medio batallón del Seis de Marzo y cerrando la izquierda a la orilla del río el batallón Siete de Marzo N° 10. En la colina donde está situada la casa-hacienda, y, en dos pequeños morros paralelos a ella se colocó la artillería, situando una batería en cada una de esas posiciones.

A retaguardia y en segunda línea acampó la 2ª División, cerrando la derecha Callao N° 3, el centro Puno N° 11 y la izquierda Paucarpata N° 8.

A las 6 p.m. del 25 desembarcó una parte del regimiento Lanceros de la Unión N° 3 y sus caballos, pasando éstos el río al costado de canoas dirigidas por prácticos; y en la mañana del 26 continuó la operación, concluyendo la traslación del regimiento y su equipo en balsas, y la del total de la caballada a nado, atravesando de San Antonio a Mapasingue, es decir, el ancho del río Daule. Desembarcado el regimiento se le colocó a retaguardia e izquierda de la segunda línea.

El 26 con la ayuda del vaporcito *Bolívar* y las fuerzas sutiles se logró el traslado de la 3ª División. El *Boletín del Ejército* anota nuevamente que en esta operación trabajaron "...los marinos con el mismo acierto y actividad que en la primera travesía del río".

REACCIONES POR LA OCUPACION DE MAPASINGUE. OTROS SUCESOS

Es interesante leer la relación que nos da un testigo presencial de los acontecimientos, el General Juan Antonio Pezet, quien se hallaba en Guayaquil como comisionado de Castilla para tratar con los delegados de Franco. Dice Pezet en sus *Memorias*:

"Me ocupaba en la plaza de Guayaquil en discutir con la comisión los artículos de la exposición que después se publicó, y el general Castilla, que había también examinado la hacienda de Mapasingue, creyó que el Ejército estaría mejor situado en ese lugar, y sin hacer caso que había ofrecido no mover las fuerzas de los lugares en que estaban, situó todo el ejército en Mapasingue, haciendo pasar el río con la velocidad que requería el movimiento. El pueblo de Guayaquil se alborotó y yo mismo fui sorprendido, pues no sabía que el general Castilla se hubiese

determinado a ocupar esa población y mucho menos mientras se realizaban las conferencias. Nuestros socios los generales José María Villamil y Guillermo Boderó dejaron precipitadamente los asientos e hicieron conocer que no seguirían conferenciando, porque el Jefe del ejército peruano, faltando a su palabra, había cambiado de campo y en el que había ocupado se manifestaba con hechos, que el ejército peruano se preparaba para seguir su ataque contra la población. El pueblo hacía corrillos; nuestras personas estaban cercadas por todos los empleados superiores que nos hacían preguntas a mi y al señor Morales, sobre para qué se hacían estos movimientos del ejército. Pero yo, que sí podía temer algún atentado violento contra nuestras personas, conocía que nuestras formidables fuerzas los pondrían siempre a raya. No temía toda esa actitud y con mucha calma dije a nuestros socios y al mismo general Franco: —Uds. se sobresaltan de nada, el general Castilla no ha movido su Ejército de los lugares que tienen, lo habrá reconcentrado en uno de ellos, pero no ha ocupado otro.— Se me arguyó que no había tenido fuerzas en Mapasingue, yo les dije que yo mismo, antes de venir a la comisión que desempeñaba, había reconocido ese campo y dejado en él un oficial de Estado Mayor, un ingeniero y alguna tropa. Lo que quería decir que este lugar era ocupado por el Ejército y que, reconcentrando en él el general Castilla la fuerza, no había faltado a las palabras comprometidas. En el pueblo corría la noticia de que los peruanos avanzaban, y como yo no podía persuadirme que el general Castilla emprendiese un ataque estando nosotros en Guayaquil. sin prevenirnos nada, y sin un aviso a la Escuadra, aseguré al gobierno ecuatoriano que no se movería el ejército sobre la plaza, mientras nos ocupásemos del convenio y que el general no había faltado a su palabra con ocupar Mapasingue. Todo esto tranquilizó los ánimos en Guayaquil, y más que todo, como llevo dicho, que nuestras fuerzas terrestres y marítimas eran de tal poderío como para imponer respeto a un pueblo mejor armado y defendido de lo que se encontraba la ciudad de Guayaquil”.

El General Franco era lo bastante perspicaz para darse cuenta del significado de la reconstitución en Mapasingue, frente a Guayaquil y a sus puertas, de una gran unidad de batalla, con sus divisiones nuevamente coordinadas, listas para la oportuna aplicación de sus armas y dotadas de los medios necesarios para vivir y combatir. Las informaciones obtenidas por Franco le permitían asimismo intuir la composición del ejér-

cito enemigo: cómo se ubicaban las tres divisiones peruanas, el grupo de artillería y cómo las avanzadas cubrían hasta la margen del estero de Mapasingue. En cualquier momento podía el Ejército expedicionario llevar a cabo un ataque con la violencia de su armamento mientras —aferrado al terreno como estaba— se protegía contra toda sorpresa. Por lo pronto, la zona de operaciones era favorable a los fines militares de Castilla. Sin aparentar amilanamiento, Franco dispuso que la defensa ecuatoriana se estableciese sobre los cerros de Santa Ana y del Carmen, inmediatamente al Norte de Guayaquil, dando frente a la sabana en que se hallaba Mapasingue y el campamento peruano, a unos 6 Km. de dichas posiciones. Al mismo tiempo dio rienda suelta al periodismo guayaquileño en aquellos días finales de noviembre de 1859. Menudearon entonces los ataques violentos contra el Mariscal Castilla, contra los institutos armados y el propio pueblo del Perú, sin que se pusiese coto por parte de las autoridades al desborde de la prensa. Proliferaron también los volantes anónimos y hojas eventuales con procaces insultos al enemigo que venía del Sur.

El General Franco comprendió que, ante la decidida actitud de Castilla, no le quedaba otra salida que buscar un entendimiento con el jefe peruano. La entrevista se verificó —dice el *Boletín del Ejército* N° 6— “...en la tienda de S.E. el General en Jefe del Perú a las dos de la tarde del 27, no sin haberse hecho anunciar desde las ocho de la mañana el Sr. General D. Guillermo Franco por medio de dos jefes que fueron recibidos y acompañados hasta la tienda de S. E. por el Sr. Coronel Comandante General de Artillería, D. Manuel Vargas Guimet”. Y añade el mencionado boletín:

“El Sr. General Franco se presentó en el campamento peruano, acompañado de cinco jefes y una escolta de lanceros de su Ejército; salió a recibirlo el Sr. Coronel Ayudante General del Estado Mayor General, D. Andrés Segura y fue conducido por él cerca de S.E. Después de haber tenido ambos Generales una conferencia privada salieron al campo; S.E. mostró al Sr. General Franco algunos batallones que a la sazón trabajaban, y salió a despedirlo con una escolta del Regimiento Lanceros de la Unión, acompañándolo hasta La Tarazana. En los días 28 y 30 se repitió la entrevista cuyos resultados sólo son del dominio oficial privado por ahora.— Lo único que a este respecto nos compete decir es, que los Generales en Jefe de ambos ejércitos (peruanos y ecuatorianos) acordaron algunos puntos que debían tenerse presentes en las instrucciones que se expidieron a los negociadores de ambas partes contratantes. Entre éstos se adoptó la medida de que se nombrasen representantes de los tres distritos en que está dividido

políticamente el Ecuador, Quito, Azuay y Guayas, para que éstos eligiesen un Gobierno Provisorio o autorizasen a cualquiera de los que hoy existen en la República, con el objeto de que representando la voluntad de la Nación, pudiese ventilarse con el Perú las cuestiones internacionales que S.E. ha reservado para el Gobierno general. Para invitar al Gobierno establecido en Quito a la realización de este pensamiento patriótico y elevado, S.E. acreditó como Correo de Gabinete al señor Coronel D. José Murrieta, quien acompañado con el comisionado del Gobierno de Guayaquil se dirigió en el vapor Bolívar a Bodegas el 1º de diciembre.— Entretanto las conferencias diplomáticas prosiguen celebrándose alternativamente en la ciudad de Guayaquil y en la fragata Callao”.

De más está decir que el *Boletín* no especifica cuáles fueron los artículos estipulados; se limita a aclarar que cuanto la prensa guayaquileña ha conjeturado es extemporáneo e imprudente, grave e inexacto.

*

Pasemos a ver los acontecimientos que nos interesan más en Lima y Callao, correspondientes al mes de noviembre de 1859.

El día 2 se puso el cúmplase y anotaciones consiguientes al despacho de Teniente 1º Graduado, expedido a favor del Teniente 2º Santiago de la Haza. Ese día varió de dominio la barca nacional *Provincia de Chiclayo*, adoptando el nombre de *Emilia*, extendiéndosele la escritura de venta y la nueva patente. El 4 sucedió lo mismo con la goleta nacional *Diana*, que cambió el nombre por el de *Rosa*. El 5, según *El Comercio*, los restos de Salaverry se encuentran en el Callao, a donde llegaron en el mayor silencio procedentes de Arequipa, en espera de darles sepultura en el cementerio de Lima con honores de Jefe de Estado.

El lunes 7 por la mañana entró al puerto el vapor de guerra *Loa*, procedente de Arica, al mando del Capitán de Corbeta Hercilio Cabieses; su segundo el Teniente 1º Ruperto Alzamora, y oficiales el Teniente Hipólito Cáceres, los Alferoces de Fragata Carlos L. Arrieta y Arístides Aljovín, y los Guardiamarinas Germán Paz y Zoilo Mendiburu. De inmediato la Comandancia General dio las órdenes a Cabieses “...para que se aliste a la mayor brevedad posible, en lo que empleará poco más de un día”. Como el comandante de la *Loa* manifestase que su dotación estaba incompleta, se dispuso que el Prefecto de Lima le remitiese al barco “...todos los vagos y mal entretenidos que se hallen en esta capital, para que se reemplace los 42 individuos que faltan a la dotación de dicho buque”.

EL GRAN MARISCAL CASTILLA AL MANDO DE LA EXPEDICION

Sabemos que se había declarado fuera de servicio el que antes se llamó vapor de guerra *Izcuchaca*. Al concluirse su desarme quedaron sin colocación el Capitán de Corbeta Emilio Díaz Seminario y el Oficial 3º Contador Federico Ascoita. Como los dos habían sido buenos servidores de la Armada, el día 7 la Comandancia General ofició al Ministerio proponiendo a Díaz para ser destinado a alguno de los buques de la Escuadra; y a Ascoita para ocupar la Contaduría del *Martina*, que se hallaba vacante. Respecto a los guardiamarinas que servían en el buque dado de baja, se les destinó a diversas naves.

El día 8 insistió por oficio el Comandante General de Marina ante el Ministro, respecto al pedido del comandante del vapor *General Lerzundi* para que se le dotara de un bote, necesario en el ejercicio de sus funciones como receptor de naves en las islas de Chincha.

El 9 a las ocho y media de la noche dio fondo, procedente de Paita, el vapor de guerra *Sachaca*. Había zarpado de aquel puerto a la una y treinta de la mañana del 6 y conducía correspondencia oficial y el siguiente personal: 84 individuos de tropa y 4 oficiales a cargo del Sargento Mayor graduado Germán Llosa; el Sargento Mayor Fernando Portocarrero, que venía enfermo y con licencia; 4 oficiales dados de baja del Ejército; un soldado enfermo perteneciente a la guarnición del vapor de guerra *Ucayali* y 3 marineros asimismo enfermos pertenecientes a la Escuadra.

Es ilustrativo mostrar parte de uno de los documentos que traía el *Sachaca* y que se titula *Estado general*, formulario impreso con diferentes rubros para ser llenados por los comandantes de los buques de nuestra Armada a su salida y/o entrada del Callao. En dicho papel figuran cuadros como: Clases y nombres de los oficiales de guerra, guardias marinas, clases y nombres de los oficiales mayores, dotación, ramo de inspección, ramo de ingeniero, artillería y municiones, armas, municiones y artificios, etc. Pues bien, en el *Estado general* del *Sachaca*, a su entrada al puerto el mencionado 9 de noviembre, encontramos interesantes anotaciones en los cuadros que se señalan.

Sorprenderá al lector ver en la lista de armas, municiones y artificios que se tome como armas de combate los cuchillos de carnicero. En cuanto a los sables y hachuelas, corresponden a instrumentos que continuaron empleándose muchos años después y se titulaban de abordaje. Cuando llegaron al Callao los antiguos cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi* (agosto de 1907), traían entre sus equipos hachas y sables de abordaje, los cuales se exhiben hoy en el Museo Naval del Perú. Dichas hachas corresponden a las hachuelas indicadas aquí.

| ARTILLERIA Y MUNICIONES | | ARMAS, MUNICIONES Y ARTIFICIOS | |
|-------------------------|------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| 1 | Un cañón de a 18 con sus útiles | 20 | Veinte fusiles |
| 2 | Dos cañones de a 4 con sus útiles | 13 | Trece sables |
| 900 | Novecientas libras de pólvora | 10 | Diez chuzos |
| 300 | Trescientos estopines | 12 | Doce hachuelas |
| 120 | Ciento veinte balas de a 18 | 22 | Veinte y dos cuchillos de carnicero |
| 140 | Ciento cuarenta tarros de metralla | 800 | Ochocientos tiros fusil a bala |
| 25 | Veinte y cinco palanquetas | 1000 | Mil fulminantes |
| 90 | Noventa balas de a 4 | 8 | Ocho carabinas Sharpp |
| 20 | Veinte libras de pólvora | 80 | Ochenta tiros de carabina Sharpp |
| | | 1 | Un bocón |

Volviendo al *Sachaca*, el Comandante General ordenó que se reconocieran las piezas de la maquinaria del vapor, que se encontraban en mal estado, y que a la mayor brevedad se procediera a su compostura y a completar los víveres, aguada y carbón que precisara el buque, de manera de dejarlo listo para desempeñar prontamente cualquiera comisión.

En el mes de octubre se había remitido al comandante del *Lerzundi* una serie de artículos solicitados. Unicamente se dejó de enviarle, de los materiales pedidos para reparar las calderas, doce planchas de fierro de 1/8 de pulgada de grosor, las cuales no se hallaron en el mercado, y 275 tornillos para las planchas. Como el comandante del *Lerzundi* insistiera en su pedido, leemos en el informe del Mayor de Ordenes del Departamento:

"Cuando se dispuso que el vapor Lerzundi se estacionara en Chincha y relevase a la Arica, fue porque se tuvo presente el mal estado en que se encontraban sus calderas, y que por más composiciones que hiciesen en ellas, no prestarían servicio alguno sin un riesgo inmediato; esta opinión está corroborada con el informe del Primer Ingeniero de aquel buque, que obra a f. XX de este expediente; no obstante lo expuesto, debo manifestar a V.S. que en el momento que se reciban de Bellavista las planchas de fierro y los tornillos para la composición o reparos de las calderas, serán remitidas al comandante del vapor Ler-

zundi.— El vestido de buzo que está en el Departamento ha prestado tantos servicios, que se encuentra inutilizado sin embargo de las muchas composiciones que se le han hecho; se introduce tanta agua en él, que la última persona que se lo puso para bucear las anclas pertenecientes a la fragata Amazonas temió haberse ahogado; esta es la razón porque no se le ha remitido al vapor Lertzundi, para colocar la llave que asegura la mariposa al eje”.

El 10 de noviembre a las 6 a.m. fondeó el vapor mercante del Sur; y media hora después el procedente del Norte. Se trataba, en este último caso, del *Valparaiso*, que traía noticias de la campaña del Ecuador. Debidamente publicadas en los periódicos, informaron al lector limeño de que la escuadra expedicionaria había zarpado de Paita.

En la misma fecha se nombró Guardiamarina de la Armada a Santiago Pinillos, quien fue embarcado a bordo del *Loa*, barco que debía zarpar a las diez de la noche bajo el mando del Capitán de Corbeta Hercilio Cabieses, llevando 141 hombres de dotación y víveres para tres meses. A Cabieses se le encomendó tomar a remolque en el Callao el pontón *Margarita* y seguir a Arica sin más escala que las islas de Chincha “...por si hubiera necesidad de reparar algo”. Llevaba para el Ejército del Sur bultos de pólvora y otros artículos de guerra, así como un jefe y varios oficiales, sin contar al Alferez de Fragata especialmente encargado del pontón.

El ex Presidente del Ecuador logró eludir la vigilancia y aun el mandato de aprehensión que sobre él pesaba, y consiguió tomar en el Callao un vapor para el Norte. Por un despacho del Capitán de Puerto de Paita (19 de noviembre) sabemos que, efectivamente, Robles llegó a Paita a bordo del *Bolivia*; pero se le impidió desembarcar. Y tuvo que mantenerse así viajando por más de un mes. Un despacho del Capitán de Puerto de Iquique, de 21 de diciembre, informa al Ministro de Guerra y Marina “...que en el puerto de Arica se embarcó a bordo del vapor *Bolivia* el Sr. D. Ruperto Fernández, ex-Ministro de Bolivia en el Perú y que junto con el general Robles han seguido su marcha al Sur”.

Entretanto advertíanse en la capital indicios de que en el Sur de la República cundía cierta agitación anticastillista. Los Generales Echenique y Castillo, en unión del doctor Ureta y otros asilados peruanos en Bolivia, abandonaron su asilo para internarse en Arequipa, con el aparente objeto de formar ambiente para un pronunciamiento. Desde Lima se impartieron órdenes al Comandante General del Departamento de Arequipa, Manuel Diez Canseco, para que impidiese que dichos señores “trastornasen el orden público”.

El 24 de noviembre, a las 3 p.m., fondeó en nuestro primer puerto el mercante *Lima*, que traía del Norte noticias sobre el Ejército expedicionario.

Sobre las exigencias académicas que por entonces requieranse para ingresar en la Armada peruana hay un testimonio interesante, producido el día 24, a propósito de la solicitud del joven Juan José Beingolea pidiendo entrar en la Marina. Escribe el Mayor de Ordenes del Departamento:

“Los certificados que acompaña el recurrente no revelan los conocimientos profesionales que se requieren para ser Oficial de Marina, pues a más de los estudios prácticos que no posee el pretendiente, ignora la Geometría, Trigonometría y Pilotaje y Cosmografía indispensable para el buen servicio a bordo. En mi concepto, pues, Señor Comandante General, sería injustificable dar colocación en la Armada a un joven que podrá ser un buen Oficial del Ejército; mas que por ahora sólo sería útil para que estudie en el Colegio Naval los conocimientos que le faltan”.

El *Loa* realizó su viaje al Sur sin novedad remolcando al pontón *Margarita*. Ambas naves arribaron a Arica el 16 de noviembre, según informa el Comandante del *Loa*, Hercilio Cabieses.

Como había necesidad de enviar a la Escuadra surta en Guayaquil material adecuado, se utilizó al *Sachaca*; pero siendo la capacidad de éste insuficiente, se optó por contratar los servicios de los mercantes nacionales. El 28 se despachó al *Sachaca* con cuanto podía cargar de víveres y se procedió a contratar con el consignatario José Gregorio Nicolás García el buque nacional *Josefa de Univazo* para conducir a Guayaquil víveres, artículos navales y otros pertenecientes al Estado. Se abonó por todo ello la suma de 1,500 pesos de flete.

LA CONVENCION PERUANO-ECUATORIANA DEL 3 DE DICIEMBRE DE 1859

El interés del Mariscal Castilla lo llevaba a buscar, con la ocupación militar de Guayaquil, la salida más pronta de la aventura emprendida. Deseaba regresar a la Patria con un tratado favorable, capaz de justificar la costosa y discutida expedición. Por su parte, el General Franco cuidaba de aprovechar la ocasión de obtener el favor de Castilla, con objeto de afirmarse en el mando de su país. En consecuencia deseaba un tratado con el Perú lo más suave posible, y al mismo tiempo que todos los Distritos lo reconocieran como jefe, pues temía la rivalidad de García Moreno, cuyas ambiciones no pudo vencer.

Las negociaciones diplomáticas abiertas el 24 de noviembre en Guayaquil culminaron el 3 de diciembre con la firma de la convención, que mereció el pleno acuerdo tanto de Castilla como de Franco (4 y 5 de diciembre, respectivamente). Damos a continuación el texto íntegro de esta importante pieza de nuestra historia internacional.

“ C O N V E N C I O N .— *Deseos S. E. el Gran Mariscal General en Jefe del Ejército y Armada del Perú y el Gobierno del Guayas y Azuay, de restablecer en lo posible la confianza y amistad que aparecen interrumpidas entre las repúblicas del Perú y el Ecuador, con motivo de las cuestiones promovidas por la pasada administración de esta república, convinieron en nombrar comisionados que los representasen, con el encargo especial de que adoptasen medidas convenientes para hacer cesar la actual situación de alarma en que se hallan las fuerzas peruanas y las de la plaza de Guayaquil; a fin de facilitar por este medio los preliminares de un arreglo definitivo entre el Perú y el Ecuador.— Con este importante objeto S. E. el General en Jefe del Ejército y Armada del Perú, nombró a los señores, general de brigada, Jefe del Estado Mayor General D. Juan Antonio Pezet, y al Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Culto y Obras Públicas, encargado de la Secretaría de S. E. el General en Jefe, Dr. D. Manuel Morales; y S. E. el Gobierno del Guayas y Azuay, a los señores generales D. José María Villamil y D. Guillermo Boderó.— Quienes asociados de sus respectivos Secretarios, siéndolo de la Comisión Peruana el Dr. Manuel Nicolás Corpancho y de la Ecuatoriana el Dr. D. Nicolás Gómez, procedieron a manifestar y canjear sus credenciales, y hallándolas en buena y debida forma, estipularon y convinieron en los siguientes artículos.*

Artículo 1º — *No habiendo sido el ánimo del Gobierno Peruano al enviar a esta ría una parte de su Ejército y Escuadra traer la guerra a los pueblos del Ecuador; ni deseando, tampoco, el Gobierno de Guayaquil hacerla por su parte a las referidas fuerzas, han convenido en suspender todo preparativo bélico y no cometer acto alguno hostil.*

Artículo 2º — *El Gobierno del Guayas y Azuay y el General en Jefe del Ejército y Armada del Perú emplearán cuantos medios estén a su alcance para lograr el importante objeto de que en el Ecuador se erija un solo Gobierno, que represente, dentro y fuera del territorio, los derechos de esta república.*

Artículo 3º — *Entre estos medios se adoptará el nombramiento de representantes de los tres Distritos de Quito, Guayas y Azuay, los que reunidos en el menor tiempo posible, a lo más cuarenta días, elegirán un gobierno provisorio o auto-*

“Alcance al Boletín del Ejército” del 4 de
diciembre de 1859 con el texto de la convención
peruano-ecuatoriana.

ALCANCE AL BOLETIN DEL EJERCITO NUMERO 6.

CUARTEL GENERAL EN MAPASINGUE, DICIEMBRE 4 DE 1869.

CONVENCIÓN.

Después S. E. el Gran Mariscal General en Jefe del Ejército y Armada del Perú y el Gobierno del Guayas y Azuay, de restablecer en lo posible la confianza y amistad que aparecen interrumpidas entre las Repúblicas del Perú y del Ecuador, con motivo de las cuestiones promovidas por la pasada administración de esta República, convinieron en nombrar comisionados [que los representasen, con el encargo especial de que adoptasen medidas convenientes para hacer cesar la actual situación de alarma en que se hallan las fuerzas peruanas y las de la plaza de Guayaquil, á fin de facilitar por este medio, los preliminares de un arreglo definitivo entre el Perú y el Ecuador.

Con este importante objeto S. E. el General en Jefe del Ejército y Armada del Perú, nombró á los señores, general de brigada, Jefe del Estado Mayor General, D. Juan Antonio Peset, y al Ministro de Estado en el despacho de Gobierno, Culto y Obras públicas, encargado de la Secretaría de S. E. el General en Jefe, Dr. D. Manuel Morales; y S. E. el Gobierno del Guayas y Azuay, á los señores generales D. José María Villamil y D. Guillermo Bodero.

Quiénes asociados de sus respectivos Secretarios, séndoles de la Comisión Peruana, el Dr. D. Manuel Nicolás Compañero y de la Ecuatoriana el Dr. D. Nicolás Gómez, procedieron á manifestar y canjear sus credenciales, y hallándose en buena y debida forma, estipularon y convinieron en los siguientes artículos.

ARTICULO 1º

No habiendo sido el ánimo del Gobierno Peruano al enviar á esta ría una parte de su Ejército y Escuadra traer la guerra á los pueblos del Ecuador, ni deseando, tampoco, el Gobierno de Guayaquil hacerla por su parte á las referidas fuerzas, han convenido en suspender todo preparativo bélico y no cometer acto alguno hostil.

ARTICULO 2º

El Gobierno del Guayas y Azuay y el General en Jefe del Ejército y Armada del Perú, emplearán cuantos medios estén á su alcance, para lograr el importante objeto de que en el Ecuador se erija un solo Gobierno, sino que dentro y fuera del territorio, los derechos de esta República.

ARTICULO 3º

Entre estos medios se adoptará el nombramiento de Representantes de los tres Distritos de Quito, Guayas y Azuay, los que reunidos en el menor tiempo posible, á lo mas cuarenta dias, elegirán un Gobierno Provisional ó autorizarán á cualquiera de los gobiernos que actualmente existen en el Ecuador, para que arregle definitivamente las cuestiones pendientes con el Perú. Si mientras se pone en ejecución esta medida, cualquiera de estos gobiernos logra representar los dos tercios de la República, podrá, tambien, entrar en relaciones diplomáticas con el Perú y celebrar el indicado arreglo.

ARTICULO 4º

En prueba de la buena fé con que proceden ambas partes contratantes, se comprometen á castigar enérgica y severamente, con arreglo á las leyes, á los que aparezcan promoviendo la guerra por asonadas, tumultos ó de cualquiera otra manera.

ARTICULO 5º

Tan luego como se haya establecido un Gobierno general en el Ecuador, al que apoyará con todas sus fuerzas el General en Jefe del Ejército Peruano, se procederá por este y aquel, á celebrar los preliminares de un tratado de paz, que restablezca, sobre justas y sólidas bases, la amistad y concordia á que están llamadas para el logro de su comun ventura, respetabilidad y progreso, las Repúblicas del Perú y del Ecuador.

ARTICULO 6º

Las cuestiones pendientes entre el Perú y el Ecuador, se arreglarán de un modo satisfactorio por el Gobierno del Guayas y Azuay, observando los principios de justicia en las demandas del Perú, luego que este Gobierno llegue á organizarse de tal modo que represente la voluntad general de la Nación. Mas, para que las cuestiones que

en lo sucesivo ocurriese entre el Perú y el Ecuador, no den jamás lugar á turbar la estrecha unión y buena armonía que debe cultivar sus relaciones las dos Repúblicas, se acordaron medidas eficaces al celebrar el tratado definitivo de paz y amistad.

ARTICULO 7º

La autoridad administrativa de Guayaquil se compromete á adoptar las medidas mas eficaces, para la represión de las demandas de los que tiendan á fomentar la anarquía; y otros evitar, bajo su directa responsabilidad, cualquiera colisión que comprometa á ambos Ejércitos.

ARTICULO 8º

Si el General en Jefe del Ejército y Armada del Perú tuviese dificultad para conseguir los materiales necesarios para la construcción de alojamientos de campaña, el Gobierno del Guayas y Azuay expedirá las órdenes respectivas á las autoridades subalternas de su dependencia, para que en la proporciones por su justa valor, así como cualesquiera otros auxilios que necesitare para el sustento y comodidad del Ejército Peruano.

ARTICULO 9º

Los Generales en Jefe de ambos Ejércitos se comprometen á devolver á los trasatlánticos que se le presenten de las filas opuestas.

ARTICULO 10.

Los Señores Generales, Jefes y Oficiales de ambos Ejércitos podrán pasar libremente de un campamento á otro, con el préstimo de sus respectivos Uniformes en Jefe, otorgado en la forma y modo que estos tengan á bien adoptar.

ARTICULO 11.

El General en Jefe del Ejército Peruano podrá ocupar los establecimientos hospitalarios de la ciudad de Guayaquil, en virtud de la oferta que le hizo el General en Jefe del Ejército Ecuatoriano y repusieron en las negociaciones los comisionados del Guayas y Azuay.

ARTICULO 12.

El General en Jefe del Ejército y Armada del Perú, empeña la buena fé de su Gobierno y la suya propia, para no intervenir en las cuestiones domésticas del Ecuador, sino para interponer, en caso necesario, su mediación amistosa, á fin de evitar que ninguno de los partidos políticos haga uso de sus armas contra otro.

ARTICULO 13.

El presente Convenio se ratificará por las altas partes contratantes, y las ratificaciones se canjearán por los respectivos comisionados en la ciudad de Guayaquil, dentro del término de tres dias, contados desde la fecha en que se firmó.

ARTICULO TRANSITORIO.

Mientras se expiden por ambas partes contratantes nuevas instrucciones á sus respectivos comisionados para resolver la cuestion de acantonamientos, é se entienden al efecto directamente los Generales en Jefe de ambos Ejércitos, las fuerzas peruanas se mantendrán en el cantón de Mapasingue, conservándose á distancia de tiro de escopeta de treinta y dos de la ciudad de Guayaquil.

En fé de lo cual, los comisionados de ambas partes contratantes firmaron por duplicado el presente Convenio, referendado por sus respectivos Secretarios, en la ciudad de Guayaquil, á los tres dias del mes de Diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve.

| | |
|--|--|
| (Firmado) JUAN ANTONIO PESET. (Firmado) | (Firmado) J. VILLAMIL. (Firmado) |
| MANUEL MORALES. | GUILLERMO BODERO. |
| El Secretario de la Comisión Peruana—(Firmado) | El Secretario de la Comisión Ecuatoriana—(Firmado) |
| MANUEL NICOLÁS COMPAÑERO. | NICOLÁS GÓMEZ. |

"Esta Convención está sometida á la aprobación de las Altas Partes contratantes, y aun no se ha hecho la ratificación y canje".

IMPRESA DEL EJERCITO A BORDO DE LA FRAGATA GENERAL PLAZA.—POR J. ERRAQUE DEL CAMPO.

rizarán a cualquiera de los gobiernos que actualmente existen en el Ecuador, para que arregle definitivamente las cuestiones pendientes con el Perú. Si mientras se pone en ejecución esta medida, cualquiera de estos gobiernos logra representar los dos tercios de la república, podrá también entrar en relaciones diplomáticas con el Perú y celebrar el indicado arreglo.

Artículo 4°— En prueba de la buena fe con que proceden ambas partes contratantes, se comprometen a castigar enérgica y severamente, con arreglo a las leyes, a los que aparezcan promoviendo la guerra por asonadas, tumultos o de cualquier otra manera.

Artículo 5°— Tan luego como se haya establecido un gobierno general en el Ecuador, al que apoyará con todas sus fuerzas el General en Jefe del Ejército Peruano, se procederá por éste y aquél, a celebrar los preliminares de un tratado de paz, que restablezca, sobre justas y sólidas bases, la amistad y concordia a que están llamadas para el logro de su común ventura, respetabilidad y progreso, las repúblicas del Perú y del Ecuador.

Artículo 6°— Las cuestiones pendientes entre el Perú y el Ecuador se arreglarán de un modo satisfactorio por el Gobierno del Guayas y Azuay, observando los principios de justicia en las demandas del Perú, luego que este Gobierno llegue a organizarse de tal modo que represente la voluntad general de la nación. Mas para que las cuestiones que en lo sucesivo ocurriesen entre el Perú y el Ecuador no den jamás lugar a turbar la estrecha unión y buena armonía con que deben cultivar sus relaciones las dos repúblicas, se acordarán medidas eficaces al celebrar el tratado definitivo de paz y amistad.

Artículo 7°— La autoridad administrativa de Guayaquil se compromete a adoptar las medidas más eficaces para la represión de las demasías de los que tiendan a fomentar la anarquía; y ofrece evitar, bajo su directa responsabilidad, cualquiera colisión que comprometa a ambos Ejércitos.

Artículo 8°— Si el General en Jefe del Ejército y Armada del Perú tuviese dificultad para conseguir los materiales necesarios para la construcción de alojamiento de campaña, el Gobierno del Guayas y Azuay expedirá las órdenes respectivas a las autoridades subalternas de su dependencia, para que se le proporcionen por su justo valor, así como cualesquiera otros auxilios que necesitare para el sustento y comodidad del Ejército Peruano.

Artículo 9°— Los Generales en Jefe de ambos Ejércitos se comprometen a devolver a los tráfugas que se le presenten de las filas opuestas.

Artículo 10°— Los señores Generales, Jefes y Oficiales de ambos Ejércitos podrán pasar libremente de un campamento a otro, con el previo permiso de sus respectivos Generales en Jefe, otorgado en la forma y modo que estos tengan a bien adoptar.

Artículo 11°— El General en Jefe del Ejército Peruano podrá ocupar los establecimientos hospitalarios de la ciudad de Guayaquil, en virtud de la oferta que le hizo el General en Jefe del Ejército Ecuatoriano y repitieron en las negociaciones los comisionados del Guayas y Azuay.

Artículo 12°— El General en Jefe del Ejército y Armada del Perú empeña la buena fe de su Gobierno y la suya propia, para no intervenir en las cuestiones domésticas del Ecuador, sino para interponer, en caso necesario, su mediación amistosa, a fin de evitar que ninguno de los partidos políticos haga uso de sus armas contra otro.

Artículo 13°— El presente convenio se ratificará por las altas partes contratantes, y las ratificaciones se canjearán por los respectivos comisionados en la ciudad de Guayaquil, dentro del término de tres días, contados desde la fecha en que se firme.

Artículo transitorio.— Mientras se expiden por ambas partes contratantes nuevas instrucciones a sus respectivos comisionados para resolver la cuestión de acantonamientos, o se entienden al efecto directamente los Generales en Jefe de ambos Ejércitos, las fuerzas peruanas se mantendrán en el cantón de Mapasingue, conservándose a distancia de tiro de cañón de a treinta y dos de la ciudad de Guayaquil.

En fe de lo cual, los comisionados de ambas partes contratantes firmaron por duplicado el presente convenio, refrendado por sus respectivos secretarios, en la ciudad de Guayaquil, a los tres días del mes de diciembre de mil ochocientos cincuenta y nueve.— Juan Antonio Pezet.— J. Villamil.— Manuel Morales.— Guillermo Boderó.— El Secretario de la Comisión Peruana Manuel Nicolás Corpancho.— El Secretario de la Comisión Ecuatoriana Nicolás Gómez.—”

Para dar cumplimiento al artículo 3° de la Convención, Castilla se dirigió por medio de una circular (8 de diciembre) a los gobiernos del Guayas, Quito, Cuenca y Loja, invitándolos al nombramiento de representantes. Al mismo tiempo se cursó una circular al Cuerpo diplomático y consular residente en Guayaquil, para hacerle conocer el texto de la Convención y consiguientemente, trasmitirlo a los gobiernos extranjeros. Contestaron avisando recibo de la comunicación los siguientes funcionarios: Cónsul General y Encargado de Negocios a. i. de Francia, Em. Trinité; Cónsul de la Confederación Granadina, Antonio Pérez; Cónsul de S. M. el Rey de Cerdeña, José Ma-

teus; Cónsul de España, V. Herreros de Tejada; Encargado de Negocios de S. M. Católica, J. Heriberto García de Quevedo; Cónsul de Suecia y Noruega, E. W. Garbe; Vicecónsul de S. M. Británica, Francis Mocatta; Cónsul General de la Confederación Argentina y Cónsul de Chile, Juan A. Gutiérrez.

REACCIONES DE LOS DIVERSOS GOBIERNOS ECUATORIANOS FRENTE A LA CONVENCION

1. Gobierno civil y militar de Loja

El Jefe civil y militar de Loja, Manuel Carrión Pinzano, quien ejercía sus funciones a mérito de las actas de pronunciamiento de esa provincia del 18 y 19 de setiembre de 1859, se había dirigido con una nota el 2 de noviembre al Mariscal Castilla, manifestándole lo corto del plazo concedido entonces a las parcialidades ecuatorianas con objeto de unificarse; e indicando que, si era tan urgente esto para las satisfacciones que el Perú exigía, se podría adoptar el medio de reunir en uno solo de los gobiernos existentes el poder nacional ecuatoriano, mediante la autorización de los otros, con el exclusivo fin de arreglar de una manera satisfactoria las diferencias internacionales.

El 19 de noviembre respondió el Mariscal Castilla a Carrión Pinzano, aceptando su idea y proponiéndola a los jefes de Quito y Guayaquil. Este último se apresuró a acreditar con el carácter de agente confidencial al doctor León Benigno Palacios, confiriéndole *"...poderes suficientes con arreglo a sus instrucciones, para que acuerde con la autoridad de Loja los medios de dar pronto término a la difícil situación presente, y salvar la República amenazada por la anarquía, y comprometida en graves cuestiones internacionales"*.

El 8 de diciembre se levantó un acta en la ciudad de la Concepción de Loja, estableciendo a propuesta del agente de Guayaquil, Palacios, que el gobierno de Loja reconocía al de Guayaquil como el general erigido en la República, para sólo la dirección de los negocios internacionales y a fin de conocer el Congreso Constituyente y, en consecuencia, para que diera el decreto de elecciones. La autoridad de Loja debía continuar funcionando con entera independencia en lo relativo al régimen interior y al gobierno de la provincia. Pero como podían suscitarse algunas dificultades en el curso de las conferencias, que pudieran retardar la solución del negocio pendiente con el Mariscal Castilla, el gobierno lojeño acreditaría de inmediato un agente provisto de los poderes suficientes, quien, de acuerdo con el gobierno de Guayaquil trataría de

excogitar nuevos medios para la realización de la paz; y por último, *"...que la explícita voluntad del Gobierno de Loja, es de que el tratado que se celebre con el Gobierno del Perú deberá someterse precisamente a la aprobación de la Convención Nacional"*.

El 10 de diciembre, el Secretario General de la Provincia de Loja dirige una nota al Secretario del Supremo Gobierno de Guayaquil exponiéndole que de acuerdo con los arreglos del día 8, su gobierno acredita como agente confidencial, cerca del Gobierno de Guayaquil, *"...al Sr. Doctor Francisco Javier Ríofrío, residente en esa, cuyos recomendables precedentes y aptitudes le hacen digno de tan importante misión"*. A estas alturas, el Supremo Gobierno Provisorio de Quito había perdido el juego en Loja. Efectivamente, el 9 de diciembre pasó un oficio el Secretario General de Quito, R. de Ascásubi, al Jefe civil y militar de Loja en el sentido de haberse resuelto enviar al doctor Gabriel García Moreno con plenos poderes a Guayaquil, a discutir la formación de un gobierno general y otros puntos; que, para conseguir los importantes objetivos anotados, Quito se dirigía a Loja haciéndole presente la necesidad de remitir a Guayaquil una persona suficientemente autorizada para tomar parte en los arreglos que debían iniciarse. La nota terminaba con las siguientes frases: *"Tan luego como desaparezcan los amagos de una guerra exterior, tan luego como se anuden los lazos que deben ligar a nuestra república con la del Perú, entonces el Gobierno General que se forme convocará la Convención Nacional, que deba organizar el país del modo más conveniente a su libertad y progreso"*. Esto significaba que Quito no tenía el deseo de convocar el Congreso Constituyente en circunstancias favorables a Guayaquil, sino más tarde, con tiempo suficiente como para efectuar maniobras que pudiesen anular las del General Franco.

Por su parte, Loja respondió a Quito el 19 de diciembre exponiendo cómo la idea de constituir un gobierno general representativo del Ecuador había sido suya. Por esas consideraciones había recibido, como era debido, a un agente confidencial acreditado por el Gobierno de Guayaquil y se le adjuntaba copia del acta levantada en Concepción de Loja, así como otros documentos, con todo lo cual se podía enterar Quito cómo quedaba autorizado y hasta qué punto el Gobierno de Guayaquil en estos negocios. Por fin el 21 de diciembre, el Secretario General de Loja, Benjamín Pereira, ofició al Secretario General del Mariscal Castilla enviándole los documentos referentes a tales gestiones.

2. Gobierno de la Provincia del Azuay

A la llegada de Castilla a Guayaquil, firmaba el General Guillermo Franco como General en jefe del gobierno residente en Guayaquil, y don Manuel Espantoso usaba a veces el título de Consejero Municipal encargado del mando político de Guayaquil, y otras el de Jefe Supremo del gobierno establecido en Guayaquil. Precisamente en esta última calidad nombró a los comisionados guayaquileños que intervinieron en la Convención. Pero en las notas oficiales Castilla lo trataba como Jefe suplente del gobierno. La verdad es que al ser necesario aprobar y ratificar la Convención, lo hizo Franco con la denominación de Jefe Supremo del Departamento del Guayas. Espantoso había sido nombrado Jefe Supremo de la Provincia del Azuay, cargo que renunció en el mes de diciembre. Por acta suscrita en Cuenca el 19 de diciembre, los padres de familia y demás vecinos acordaron aceptar las renunciaciones y nombraron Jefe Supremo "*...al Excmo. Sr. General Guillermo Franco; quedando adheridos al gobierno provisional de Guayaquil*". El mismo día en Cuenca, reunidos en el despacho de la Comandancia General unos treinta jefes y oficiales, se adhirieron por escrito al nombramiento de Franco "*...y protestamos sostenerlo con nuestra sangre si necesario fuese, como a voluntad del pueblo cuencano y el más firme apoyo de la patria en la crisis que atraviesa*".

3. Supremo Gobierno provisorio de Quito

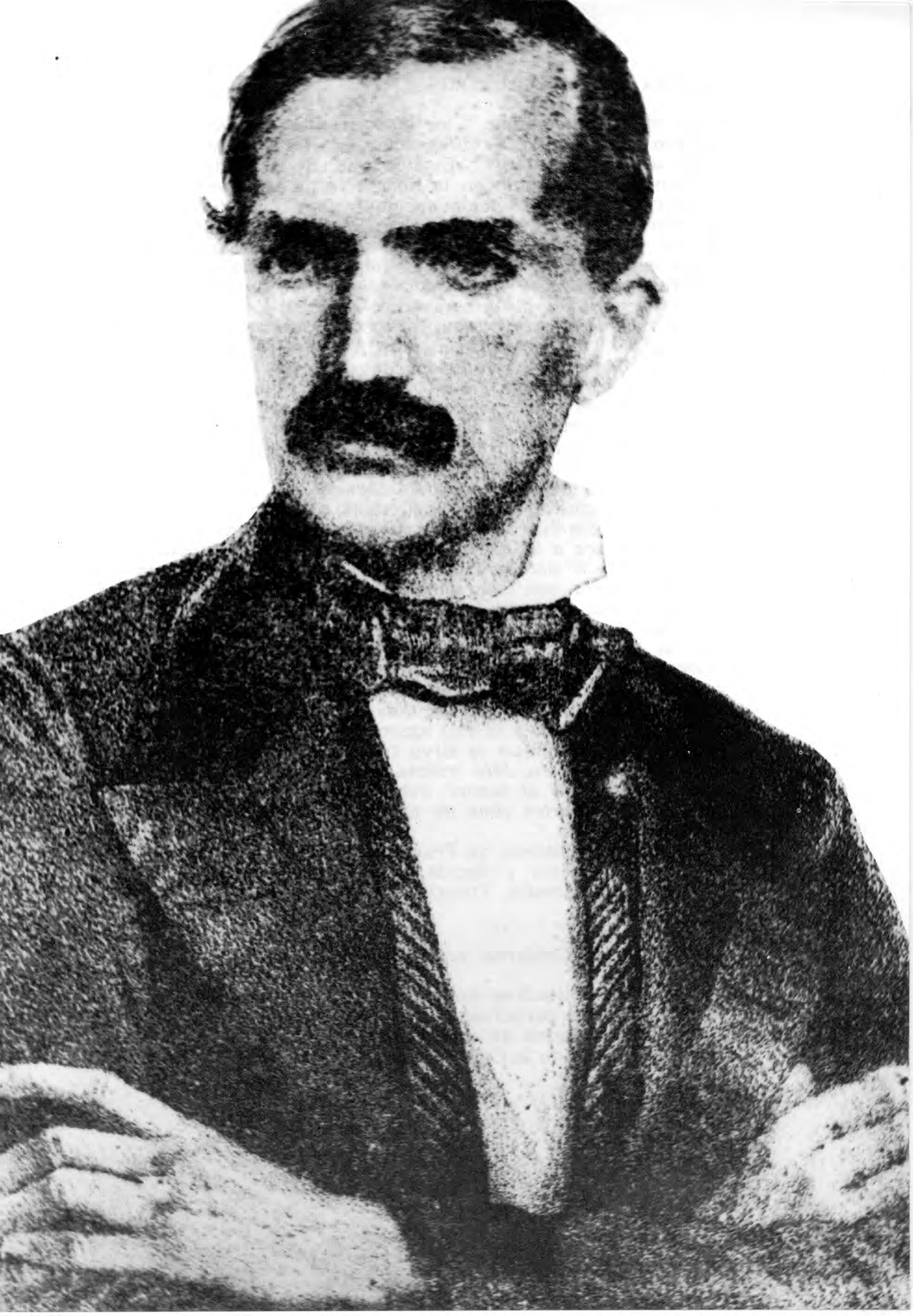
Hallábase Quito bajo la inspiración de Gabriel García Moreno. Este comprendió que por oportunidad política le convenía salir de las negociaciones internacionales que se llevaban a cabo, calificando de traidores a los firmantes de cualquier pacto con el Perú y así permanecer como el único que sostenía en alto la bandera de la patria ecuatoriana. Fue su brazo derecho Roberto de Ascásubi, Secretario General de Quito. Podemos considerar como interesante la nota que en 28 de octubre de 1858 había dirigido a Castilla, quien la recibió en Paita, y lo decidió, según sus propias palabras, "*...a continuar mis operaciones militares sobre Guayaquil con la expedición de mi mando, que en este momento zarpa de este puerto*". Con esa nota se ponía prácticamente el gobierno quiteño a disposición de Castilla. Aseguraba Ascásubi que dicho gobierno era el único legítimo del Ecuador, mientras en Guayaquil el General Franco era un usurpador, cómplice de los generales Robles y Urbina, que ahogaba la libre expresión de la voluntad popular. Cuando principian los arreglos entre Cas-

tilla y Guayaquil, se presenta por escrito el 22 de noviembre de 1859 a Castilla don José María Caamaño avisando que se halla plenamente autorizado por Quito para hacer todos los arreglos conducentes al término de las críticas circunstancias en que se encuentra el Ecuador. Pone esto Castilla en conocimiento del Gobierno de Guayaquil, el cual realiza la convención marginando a Caamaño y pretextando que la concurrencia de dicho señor *"...viciaría el acto y nulificaría las estipulaciones, por faltarle carácter público y poder en forma para una comisión especial"*. Así Quito deja de ser la tercera persona contratante. El 7 de diciembre se produce el decreto del Mariscal, excitando el celo de los gobiernos de Quito, Azuay y el Guayas para la creación de un solo gobierno que representara legal y políticamente al Ecuador. El 8, pasa Castilla una circular a los citados gobiernos, añadiendo al de Loja, con el mismo contenido del decreto; y envía al coronel peruano José Murrieta a Quito con el fin de conseguir se nombre un representante que participe en la elección de un gobierno provisorio o autorice a cualquiera de los que entonces existían para entenderse con el del Perú. Ascásubi acepta la indicación y comunica que García Moreno tiene plenos poderes *"...para que, trasladándose a Guayaquil, acuerde con las autoridades de ese distrito lo que sea más conveniente para la inmediata formación del gobierno que, representando la generalidad de la nación, debe entenderse con el del Perú"*. Mientras tanto, el mismo día 9 en Guayaquil, el General Franco se apresura a convocar una convención nacional que deberá reunirse en dicha ciudad el 16 de enero de 1860, la cual elegirá el primer día de su instalación a un presidente o gobierno interino de la república del Ecuador y daría una constitución.

El 15 de diciembre llegaron a Guayaquil las postas de Quito con comunicaciones para Caamaño: se avisaba a éste en la primera nota del viaje del doctor García Moreno; pero en la segunda se le anunciaba que García Moreno no viajaría por haber enfermado. En vista de lo cual los señores Manuel Gómez de la Torre y José María Avilés, miembros del gobierno provisorio, habían resuelto marchar a Guayaquil, a donde debían llegar a más tardar el 22 de diciembre, para cumplir la misión que se propuso García Moreno. Este dato le fue comunicado a Castilla por Caamaño el 16 de diciembre por la mañana.

Franco tiene conciencia del peligro que representa García Moreno; de cómo pretende dilatar las reuniones diplomáticas hasta encontrar un medio de aumentar su fuerza y de lo que significaría la presencia de tal rival en la propia Guayaquil. Entonces hace pasar, por intermedio de su secretario Boderó, una larga nota al Mariscal Castilla (9 de diciembre), presen-

Gabriel García Moreno, político
y gobernante ecuatoriano.



tando cuanto denomina "...las disposiciones en que se halla su gobierno, respecto a las diferencias internacionales que agitan entre ambas repúblicas". Explica que, de acuerdo con Quito y Cuenca, ha expedido en la misma fecha un decreto de convocatoria a una convención nacional, para que elija un gobierno interino capaz de cumplir el artículo 3° del convenio y elogia tal paso como una expresión genuina del pueblo ecuatoriano. Pero agrega: "*Más si V. E. considera útil la situación que el arreglo se anticipe a la fecha indicada (16 de enero de 1860), es grato también al infrascrito, ofrecer a V. E. sin perjuicio del decreto de convocatoria, que toca al derecho interno: —que el sábado 10 del corriente estarán nombrados, de consonancia con el artículo 3° del referido convenio, los tres representantes de Quito, Guayaquil y el Azuay, que reunidos y representando los tres Departamentos, podrán igualmente tratar y concluir*". Y termina la nota dejando "...a la gran penetración de V. E. la elección de cualquiera de los dos medios". El mismo día 9 responde el secretario de Castilla, Juan C. Cavero, y, sabiendo el pensamiento del Mariscal, no nos sorprende la conclusión a que se llega: "*Incúmbele tan sólo a S. E. General en Jefe del Ejército Peruano, consagrar sus constantes y eficaces esfuerzos a la más rápida y puntual observancia de los artículos 2° y 3° del armisticio. Así es que, procediendo en este sentido, espera confiadamente que el Gobierno de S. E. se contraiga con especialidad a que se realice cuanto antes lo prescrito en ellos, optando por el segundo extremo, a saber: 'que el sábado 10 del corriente estarán nombrados los tres representantes de Quito, Guayaquil y Azuay, quienes reunidos y representando los tres Departamentos, podrán tratar y concluir; por ser esta la manera más en armonía con el espíritu y letra del convenio y la más expedita. Por lo que hace de manifiesto a S. S. para que se sirva trasmitirlo a su Gobierno, que S. E. el General en Jefe acepta esta única vía que conduce a la solución, en el menor tiempo posible, de las cuestiones pendientes, y darles cima de un modo satisfactorio y recíprocamente honroso*".

Con tal autorización, ya Franco no teme ni la posible llegada de García Moreno; y decide nombrar como comisionados a José María Caamaño, Francisco Marcos y Coronel José Sánchez Rubio.

4. Supremo Gobierno establecido en Guayaquil

Caamaño, sintiéndose inseguro frente a la política de Franco, se inhibe de participar en las negociaciones. Con el campo libre, los partidarios de este último se reúnen en la sala principal de la Casa de la Gobernación en la noche del 17 de diciem-

bre de 1859. En un acta dejan constancia de que Caamaño no quería asistir a la asamblea, pues no estaba de acuerdo con la junta de representantes de gobiernos seccionales; que, considerándose las disposiciones propicias del Mariscal Castilla, a fin de llegar al término decoroso de la contienda internacional, acordaban reconocerse con autoridad suficiente para llevar adelante los actos consiguientes al nombramiento de representantes, y para proceder con regularidad elegían secretario ad hoc a don José María Bolaños. A continuación levantan otra acta, a las 10 de la noche, estableciendo que para cumplir el artículo 3º del convenio del 3 de diciembre, quedaba elegido Franco para entenderse con el Mariscal Castilla. El hombre fuerte del Guayas había triunfado. Pero Caamaño hizo llegar su protesta a Castilla, quejándose de que el Perú *"...se allane al arreglo de una cuestión tan grave, con los representantes de la minoría"* del Ecuador. Castilla no acepta la protesta de Caamaño y le acusa de encerrarse en un círculo de negativas y embarazos. La nota respectiva, de D. Manuel Morales, termina con una frase concluyente: *"Poniendo término, con este oficio, por orden expresa de S. E., a toda ulterior comunicación con US"*.

El Mariscal Castilla mostró su beneplácito por el sesgo que iban tomando los acontecimientos. En adelante llamaría a Franco Jefe Supremo del Gobierno del Ecuador. Franco devolvió la cortesía, suspendiendo el entredicho diplomático al Ministro peruano Juan C. Cavero (21 de diciembre). Se hace eco de esta victoria diplomática del Perú el *Boletín del Ejército*. En el N° 9 del 20 de diciembre se lee:

"El gobierno del Excmo. Señor General Franco se ha instalado en virtud de la autorización, y su primer acto ha sido declarar que estaba llano para entablar sus relaciones diplomáticas con el Perú, levantando el entredicho que la administración aciaga de los generales Robles y Urbina había puesto a nuestro ministro residente Dr. D. Juan Celestino Cavero. El ultimátum de 12 de setiembre formulado por el gobierno peruano ha sido, pues, aceptado y es dable mirar en este hecho, el indicio de que la administración del Sr. General Franco seguirá en sus relaciones con el Perú el camino que le tiene trazado la justicia, la razón y los intereses bien comprendidos del Perú y del Ecuador, Las demandas del Perú es probable, según esto, que sean satisfechas en todo lo que tienen de justas, removidos con la recepción del Dr. Cavero que tendrá lugar muy breve, los inconvenientes de honor que hacían imposible la vía de las relaciones diplomáticas".

**REINSTALACION DEL MINISTRO CAVERO.
RENUNCIA DE ESTE Y NOMBRAMIENTO DE MORALES**

El 21 de diciembre de 1859 notificaba el doctor Manuel Morales al Contralmirante Mariátegui que, debiendo ser reinstalado el Ministro Caveró en el pleno ejercicio de sus funciones diplomáticas, el Gran Mariscal había dispuesto que "*...inmediatamente después de que sea saludado nuestro pabellón por la plaza de Guayaquil, al izarse en el alojamiento del ministro peruano, se conteste con igual número de tiros por la fragata que US. designe, en prueba de que el Perú acepta la reparación que hace el Ecuador por la ofensa que se le irrogara cuando se intimó a nuestro ministro el formal entredicho que ahora se levanta*".

A las dos de la tarde del 22 salió de la fragata *Callao* el Ministro Caveró, en una de las falúas de ese buque con la insignia que le correspondía, acompañado del Oficial Mayor de la Secretaría del General en Jefe; del doctor Manuel Nicolás Corpacho; de los tenientes coroneles Miguel Valle-Riestra, Manuel Tafur y Manuel Castro y Baralt; del Sargento Mayor José González y de varios oficiales de la Escuadra. Al desatracar la embarcación del costado de la fragata, hizo ésta una salva de trece tiros, según le correspondía por ordenanza. Caveró se dirigió a su alojamiento con su comitiva, atravesando por entre el gentío que se había aglomerado. Entretanto formaba en el malecón una batería de montaña de seis piezas y su respectiva dotación, una compañía de infantería perteneciente al batallón Artillería y la banda de música del cuerpo. Al izarse el pabellón, saludó la batería de tierra con una salva de veintiún cañonazos. "*La fragata Callao —narra el Boletín del Ejército— contestó el saludo con igual número de tiros, izando al tope del trinquete la bandera ecuatoriana que arrió con el último y hasta cuya operación se mantuvo flameando el pabellón peruano en tierra*". Después del desfile y una tocata festiva, el Ministro ecuatoriano Boderó acudió a saludar a Caveró, quien luego devolvió la visita. Tanto Caveró como el Contralmirante Mariátegui escribieron sendas notas a Castilla felicitándolo por la forma tan airosa como había cancelado la humillación y el agravio que el gobierno de Robles había causado al Perú en julio de 1858. Caveró añadía satisfecho que el Gobierno de Guayaquil había recibido y abierto "*...las mismas comunicaciones que el gabinete de Quito de la administración anterior me devolvió cerradas*"⁸.

Cuando menos se esperaba, se produjo la renuncia del Ministro Caveró, el 26 de diciembre de 1859. ¿Fue la causa, como adujo Caveró, la inconveniencia del clima de Guayaquil para

su salud? ¿Fue éste un pretexto? ¿Era cierto el rumor de un acuerdo entre Castilla y Franco para cambiar a Caveró de inmediato a su aceptación como Ministro residente? Lo ignoramos.

El mismo día de la renuncia, Castilla la acepta y ofrece recomendar al dimitente para que se le acuerde una digna colocación. En reemplazo de Caveró, Castilla nombra a Manuel Morales como Ministro plenipotenciario. Corresponderá a Morales continuar las negociaciones con el Ecuador; pero, por lo pronto, estima innecesaria la ceremonia de recepción pública, aun cuando le fue ofrecida esta muestra de cortesía diplomática por parte del gobierno guayaquileño.

Se había alcanzado, en resumen, con la reinstalación de la Legación peruana en el Ecuador, el principal resultado de la campaña que emprendieron las fuerzas armadas de nuestro país bajo las órdenes inmediatas del Mariscal Castilla.

VISITA DEL MARISCAL CASTILLA A GUAYAQUIL. LA VIDA EN EL CAMPAMENTO DE MAPASINGUE

El cronista del *Boletín del Ejército* relata, como muestra de cordialidad y buena inteligencia entre los dos países, la visita del gobernante peruano a Guayaquil realizada el 29 de diciembre de 1859 con la mayor solemnidad.

Acompañaban a Castilla el Jefe del Estado Mayor General, General Juan Antonio Pezet; el Comandante General de la 2ª División, General Manuel Beingolea; el Comandante General de Artillería y Caballería, Coronel Manuel Vargas Guimet; los Ayudantes del E. M. G., Tenientes Coroneles Mariano Noriega, Francisco Gómez y Santiago Contreras; los Ayudantes de Campo del Mariscal Castilla, Sargento Mayor Manuel Sixto Laza, Agustín del Castillo, Gregorio Romero y Gabino Sierra; y una escolta del regimiento *Lanceros de la Unión*, compuesta de una mitad, al mando del Sargento Mayor Mariano Alejo Besada y dos oficiales.

El General Guillermo Franco envió para recibir a Castilla al Teniente Coronel Cornelio Vernaza, con una escolta del regimiento *Taura* del ejército ecuatoriano. "Su Excelencia —anota el cronista peruano— entró a la ciudad precedido de cuatro batidores, llevando a su derecha al Sr. General Beingolea, a la izquierda al coronel Mariano Ignacio Prado, que lo alcanzó al principio del malecón, y a retaguardia al resto de la comitiva. Los balcones, los portales, y el centro mismo de la calle, cubiertos de personas de todas clases, manifestaban la curiosidad que despertaba el caudillo peruano, a quien se contemplaba con avidez y muestras de respeto. S. E. se dirigió directamente a la casa de la Legación; descansó en ella un corto rato y en

seguida pasó a la de Gobierno, en la que se había colocado de antemano y exprofeso una guardia de honor. Allí permaneció hasta las cuatro de la tarde recibiendo las demostraciones de un trato cordial y franco de todos los miembros del gabinete, y concluido un ligero refresco que se preparó al objeto, regresó a la casa de la Legación acompañado del Jefe Supremo, del Ministro General, de los Oficiales Mayores de los Ministerios y de la comitiva de ambos Generales en Jefe, en la que permanecieron hasta las seis de la tarde. Las tropas de los dos ejércitos, siguiendo el ejemplo de sus generales, se entregaron a manifestaciones fraternales, simpatizando mutuamente y estableciendo relaciones de amistad. Cuando S. E. volvió sobre su campamento de Mapasingue, el Jefe Supremo deseando agradecerle, lo condujo por la ruta del Estero Salado, con el objeto de hacerle conocer las dos avenidas de la ciudad, y lo despidió en los puestos avanzados de su ejército”.

Calor húmedo y sofocante soportaban las tripulaciones de los buques peruanos fondeados frente a Guayaquil. En el fondo de la existencia de esas gentes, quizás el aburrimiento constituyó la nota dominante. La única esperanza para soportar el servicio —que era una verdadera noria— estaba en aguardar la orden de zarpe con rumbo a Paita y, a veces, al Callao. Otra de las formas de evasión consistía en enfermarse seriamente, con la perspectiva de ser desalojado de la extenuante zona de operaciones.

Sin embargo, en este conflicto, los soldados envidiaban a los marineros, pues decían que éstos *“...caminaban con la casa a cuestras, como las tortugas; mientras que ellos no tenían choza alguna”*.

Casi a las dos semanas de haberse instalado en Mapasingue, se celebró el 35º aniversario de la gloriosa batalla de Ayacucho. En memoria de tan señalado acontecimiento procuróse hallar para todos los Cuerpos una diversión que alejara el pensamiento de las miserias que experimentaban. Al efecto, ordenó el Comando que tanto el Ejército como la Escuadra saludaran el clásico día 9 de diciembre con el himno nacional y tres salvas, iniciándose cada una de éstas en el cuartel general y continuando en los buques. La primera salva se hizo a las ocho de la mañana al izarse el pabellón nacional; la segunda a las doce del día, y la tercera, a las seis de la tarde al arriarse las banderas. Asimismo se ordenó poner en libertad a los arrestados o enjuiciados, y cortar las causas incoadas *“...con excepción de los que se hallen por delito de insubordinación y los relativos a derechos claros de un tercero dándose cuenta con los sumarios que existen, por conducto del E.M.G.”*; además se recomendó que *“...los individuos del Ejército y la Escuadra se entregaran al regocijo que demanda la fiesta militar”*.

*que se celebra, permitiendo los señores Generales, Jefes y Oficiales, que los soldados y tripulación de los buques no se ocupen en el ejercicio ni en faena alguna del servicio; pero que al entregarse al regocijo público lo hagan sin faltar a las reglas que la moral y disciplina los sujetan, como dignos hijos de los vencedores de Junín y Ayacucho, cuya memoria se recuerda, y cuyos hechos desea su Excelencia que no olviden y siempre imiten"*⁹.

Para la completa ejecución del convenio peruano-ecuatoriano, sugirió el Mariscal Castilla al Jefe Supremo de Guayaquil el nombramiento de inspectores por ambas partes, con la misión de recorrer, visitar y vigilar los campamentos, cuarteles y demás establecimientos y puntos militares. Franco aceptó la propuesta y designó para tal objeto a los comandantes Francisco Gutiérrez y Augusto Dillon. El 26 de diciembre Castilla nombra al Coronel Juan Antonio Egúsquiza y al Teniente Coronel Miguel Valle-Riestra.

Respecto a las condiciones sanitarias del acantonamiento peruano, quedó nombrado el cirujano Francisco Alvarado, quien recibió órdenes de encaminarse a Guayaquil para que, poniéndose de acuerdo con el General Ayarza, "*...inspeccione los establecimientos hospitalarios, para que allí sean trasladados los enfermos de este Ejército que crea necesiten de más abrigo y mejor asistencia*". El Cirujano Mayor, don José Mariano Macedo, redactó un informe el día 27 de diciembre. En él decía que el estado sanitario de la expedición peruana, "*...bajo la influencia de un clima cálido húmedo...*" debía afectar "*de un modo mortífero*" sobre la tropa aún no aclimatada a esos lugares. Comprobó Macedo la existencia, en ese mes de diciembre de 1859, de 148 enfermos en un total de seis mil hombres. La disentería era la única enfermedad de cierta gravedad que predominaba entre las tropas. Las posibles causas del mal también son precisadas por el Cirujano Macedo: "*...el soldado que a más de su rancho y ajuste mensual dispone de cuatro reales diarios que invierte en las frutas malsanas y a horas incompetentes, apesar de la vigilancia de los jefes y de las órdenes represivas que para el efecto se han dado, no es pues extraño que contraiga esta enfermedad, que reconoce por causa los desórdenes alimenticios*".

Se habilitaron como hospitales militares la fragata *General Plaza* y el transporte *Nicolás Rodrigo*. Pero hay que anotar que, además de los enfermos internados en los hospitales, existían muchos enfermos ambulantes con resfriado y otros males contraídos por dormir al raso expuestos a insectos tropicales. Por este motivo y por la falta de médicos se recurrió al auxilio ecuatoriano, lo cual en aquellas circunstancias no

era muy halagüeño para la expedición peruana. La respuesta afirmativa del General Ayarza fue la siguiente, fría y escueta:

"He impartido las órdenes convenientes, a fin de que el Sr. Dr. D. Francisco Alvarado inspeccione los establecimientos hospitalarios de esta ciudad, según lo solicita U.S. apoyado en el artículo 11 del convenio celebrado entre los HH. Comisionados de ambos generales en jefe".

Que la situación del acantonamiento en Mapasingue no era muy favorable para las fuerzas peruanas, se desprende de los términos del mismo *Boletín del Ejército*:

*"Aunque el soldado peruano ha dado pruebas de su fortaleza física en la resistencia con que soporta el clima extraño y los rigores de la estación, expuesto, sin embargo, a la intemperie; aunque gran parte del Ejército del Norte es el mismo que durante nueve meses asediaba a Arequipa, en los cantones de Socabaya, Sachaca y Porongoche, sin otra tienda que los pabellones de los fusiles; y las barracas que han formado los ingenieros militares los pondría a cubierto de la lluvia, que ya se ha saludado con dianas cuando ha sido más fuerte, para demostrar que se desprecian sus efectos, S.E. el General en Jefe ha creído necesario hacer uso del artículo transitorio del convenio de 4 de diciembre, por tener que estar cerca de la ría para las operaciones del embarco y regreso a la Patria de la Expedición"*¹⁰.

El motivo citado para pedir cuarteles en Guayaquil no era muy persuasivo. Si se estaba bien en Mapasingue y se había desembarcado allí con tanta facilidad, podía continuarse en dicho lugar y esperar el embarque de regreso. Pero ese *aunque* del *Boletín* demuestra cómo el trópico es el trópico, por muy robusta que fuera la fuerza de nuestras tropas. Además no se completaron las barracas para todos los cuerpos, y si las dos primeras lluvias se recibieron con dianas, no podía suceder lo mismo cuando se entablaran hasta el punto abrumador como suele acontecer en esos parajes al avanzar la estación. Los ingenieros militares Elías Bonnemaïson y Maximiliano Sibert trabajaron con asiduidad en las tareas asignadas por el Estado Mayor General: construcción de un muelle provisional, levantamiento de grandes barracas, calculadas para la estación de lluvias, en las que pudiesen acomodarse los batallones; tirar puentes sobre los esteros que interrumpían el paso abriendo un espacioso camino y despejando el bosque y facilitando una comunicación militar entre el campamento y la ciudad, preparando la trocha de modo que pudiese rodar por ella artillería de grueso calibre. *"Con estos recursos —dice el Boletín— y la acumulación de cabañas construidas por los vivanderos y comerciantes de todo género que acudieron al campa-*

General Juan Antonio Pezet.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: *Victor Chambi*).





RTADORES PICHINCHA
VE ZEPITA
UNIN
YACUCHO SITIO DEL CALLAO
ORDEN DEL SO MECAPACA
RESTAURACION BUSTO DE BOLIBAR

PLAN TI

General Miguel de San Román.
Museo Nacional de Historia,
Magdalena Vieja — Lima.
(Foto: *Victor Chambi*).



mento, Mapasingue llegó a presentar el aspecto de una aldea con sus calles provisionales, su incesante tráfico de embarcaciones menores de todas las clases conocidas, y sus establecimientos mercantiles... Sucedió que aún no construidas las barracas, cayeron en algunos días, fuertes lluvias; y los soldados para manifestar que no les arredaban y no disgustar a su general que saben se interesa por su salud, tocaron espontáneamente diana, y los Cazadores del Rimac se reunieron en torno del pabellón para cantar el Himno Nacional”.

El General Pezet en sus *Memorias* afirma que, por ciertos motivos (que no explicita), cundió el descontento entre los altos jefes militares peruanos, quienes prácticamente decidieron deponer del mando al Gran Mariscal Castilla y enviarlo en uno de los buques de la Escuadra rumbo al Callao, a disposición del Vice-Presidente Del Mar. Añade Pezet que fue el General Buendía quien le habló a Castilla en nombre del Ejército y hasta le presentó un documento suscrito por los que pretendían la revuelta en Mapasingue, teniendo él (Pezet) que ejercer toda su influencia para detenerlo¹¹.

Como Pezet califica el asunto de secreto, no lo confirma con testimonio alguno. Ni en los documentos del archivo del Museo Naval del Perú ni en las obras que conocemos se ha encontrado pruebas o huellas capaces de confirmar la seria denuncia del Jefe del Estado Mayor General de entonces.

MOVIMIENTO MARITIMO EN EL CALLAO EN DICIEMBRE DE 1859

El último mes del año 1859 estuvo marcado por un intenso tráfico naviero en el Callao, apartado varios centenares de millas del teatro de operaciones.

El día 1º entró al primer puerto el bergantín nacional *Rosario*, procedente de Tumbes, su Capitán Gianella. El día 2 avisaba la Comandancia General de Marina al Ministerio que, notificado el agente de la Compañía de Vapores —se trata de la *Pacific Steam Navigation Company*, única que existía— de que ya se había estacionado en Arica el pontón *Margarita*, el cual quedaba expedito para recibir carbón, contestó el agente que necesitaba el pedido y orden suprema que correspondían; hacía ver la Comandancia General cómo el *Margarita* llevó a su bordo 500 toneladas que habían comenzado a consumirse ya por el *Loa*, que tomó poco más de cien tons., por lo cual debía prontamente ponerse unas 600 tons. mientras viniera de Inglaterra otra cantidad. Plazo entre la solicitud y la llegada del pedido: cuatro meses.

El sábado 3 publicó *El Comercio* de Lima la siguiente crónica del Callao bajo el epígrafe “*Dique flotante*”:

"El lunes próximo de 7 a 11 de la mañana tendrá lugar el estreno de éste. El primer buque que entrará en él será el británico, fragata Minnehoba de 800 toneladas de registro, el que, como primero, obtendrá gratis durante dos días el resultado de poder limpiar su casco como mejor le parezca; pasado este tiempo pagará a razón de 3 reales diarios por tonelada. Para los buques que en adelante deseen repararse, será de 4 reales tonelada por el primer día y 3 por cada uno de los siguientes".

El día 5 entraron al Callao el bergantín nacional *Colón* de 82 toneladas, procedente de Arica, su Capitán Fábregas, y la goleta nacional *Carolina* de 93 toneladas, procedente de Chala, su Capitán Falcón. Ese mismo día se remitieron por el Ministerio del ramo tres cronómetros al Colegio Naval, llegados de Europa el 7 de octubre en el buque *Vicar of Bray*. Los cronómetros estuvieron guardados en los almacenes y ahora se efectuaba lo anotado a fin de que se cuidara de su marcha y conservación, encomendándose estas operaciones "a un jefe u oficial inteligente".

El 6 bajo el título "*Dique flotante*", publica *El Comercio* la noticia de que al entrar el primer buque para reparaciones, se rompió uno de los travesaños o cuñas destinadas a sostener la embarcación. Se sugiere que el daño no fue grave.

El 7 entraron en el Callao la fragata nacional *Maria Natividad*, de 450 toneladas, procedente de Pisco, su Capitán Corrochano; el bergantín nacional *Bárbara Gómez*, de 172 toneladas, procedente de Pisco, su Capitán Pené, y la goleta nacional *Joven María*, de 30 toneladas, procedente de Paita, su Capitán Durán.

El proceso de alistar el cargamento del bergantín nacional *Fanny* se inició el día 2 y terminó el 8. Nos muestra típicamente la manera como se procedía en la época, cuando era obligatorio informar paso a paso al Ministro de cuanto detalle se presentaba. Así el día 3 explica la Comandancia General cómo el 2, en que recibió la aprobación del contrato celebrado con el capitán del buque, procedióse a alistar y pesar los artículos que debían remitirse en él, cuya operación era indispensable a fin de conocerse el número de toneladas que habían de ser de abono y por mucho que se trabajó con la mayor actividad, sólo se terminó el día 3 a las dos de la tarde, cuando se dio principio al embarque. El día 4 se suspendió la faena porque el capitán tenía que estibar la carga y todo el día lo empleó en esa diligencia. El 5 prosiguió el embarque y se nombró al Oficial 1º del Cuerpo Político don José Suárez para que se hiciese cargo de aquélla. El 6 continuó la carga y el 7 quedaron a bordo estibados los víveres y artículos navales para que fueran conducidos a la Escuadra en Guayaquil.

Sin embargo el buque no podía zarpar, pues el consignatario debía llevar a cabo algunas diligencias y sólo el día 8 a las 2.30 p.m. abandonó el puerto la nave.

El 9 a las ocho de la noche fondeó en el Callao el vapor *Bolívar* procedente del Norte y cerca de la medianoche lo hizo el *Bogotá*, que venía del Sur. En el primero de los nombrados remitía el Comandante General de la Escuadra, por enfermo, al Oficial 1º del Cuerpo Político Juan de Dios Carreño, y con licencia al Maestre de Víveres Enrique Barrón. En el mismo vapor *Bolívar* llegó al Callao el Capitán de Ejército Pedro Ruiz, a quien se le advirtió que por disposición del Prefecto de Amazonas, Francisco Alvarado Ortiz, debía presentarse al Ministerio después de haber permanecido algún tiempo enfermo en Chachapoyas.

El 11 fue llamado al servicio de la Armada, en la clase de Capitán de Corbeta efectivo (que obtuvo el 21 de junio de 1854), Juan Manuel Fanning, disponiéndose que fuera considerado en revista en el Departamento de Marina como desembarcado, mientras se le destinaba.

El 12 publicó *El Comercio* algunas noticias procedentes de la zona del conflicto:

"Guayaquil, diciembre 2.— Se había dispuesto que para la salida del vapor Bolivia salgan los vapores Ucayali y Huaraz remolcando a los buques pontón Tyrone y Rosalía al objeto de traer de Paita a Guayaquil al regimiento Húsares, de que por fallecimiento del coronel Cobos se había hecho cargo el coronel Zavala (D. José), quien para realizar esto fue del segundo punto al primero en el vapor último".

El mismo día 12, el empleado de la Secretaría General del Mariscal Castilla, Juan Cruz Sánchez, quien había llegado a Lima de Correo de Gabinete con las comunicaciones de dicho General en Jefe y en esta fecha regresó en el vapor de la carrera, llevando la correspondencia oficial del Gobierno de Lima; sin embargo, como la nave no tocaba en Guayaquil, por dicho motivo ordenó el Ministerio de Guerra al Capitán del puerto de Paita que se le proporcionara a Cruz Sánchez su marcha para aquel puerto.

También el 12 ordenaba el Ministro General Nicolás Freyre:

"No conviniendo que el general Robles, ex-Presidente del Ecuador, desembarque en ninguno de los puertos de la República, dirija US. a los capitanes de puerto órdenes terminantes para que no le permitan saltar a tierra en caso que lo intentase, haciéndolos responsables del cumplimiento de dicha orden. Para que los expresados capitanes de puerto puedan recibir el oficio de US. en el acto de la visita, he dado orden al capitán don Gregorio Alza-

mora para que se ponga a disposición, con el objeto de que reciba sus comunicaciones y las entregue, siguiendo al efecto su viaje hasta Iquique, de donde regresará a Islay para continuar su marcha a Puno”.

El 13 de diciembre se ordenó que siete cajones de rifles pertenecientes al Estado —los cuales fueron traídos por la fragata inglesa *Skidans* en el mes anterior— se depositaran en el Almacén de Marina. En la misma fecha entraron al Callao las goletas nacionales *Sicán* de 102 toneladas, procedente de Pacasmayo, su Capitán Bastarrechea, y *Rosarito*, de 89 toneladas, procedente de Arica, su Capitán Ballén; además el pailebote *Eglantina*, de 55 toneladas, procedente de Ilo, su Capitán Casanova y el bergantín nacional *Roberto*, de 109 toneladas, procedente de Huanchaco, su Capitán Erquiaga.

El 15 se remitieron a la Comandancia General de Artillería, por disposición de la Prefectura del Callao, veinte cajones de correajes completos para la infantería, que había traído la barca *Normandia*, siete cajones de rifles que vinieron en la *Skidans* y trece barrilitos con balas cónicas llegados en el vapor *Bolivia*. Ese mismo día entró al Callao la goleta nacional *Felicia* de 50 toneladas, procedente de Cerro Azul, su Capitán Barbagelata, y salió la goleta nacional *María* para Paita.

El asunto de los haberes de los jefes del Cuerpo Político de la Armada y su relación con el costo de vida fue tratado ampliamente por el Comandante General de Marina en su nota de 16 de diciembre de 1859 al Ministro de Guerra y Marina, cuyo texto transcribimos:

“A pesar de que esta Comandancia tuvo el honor de dirigirse a V. S., por la nota de que acompañó copia, exponiéndole las poderosas razones que a mi juicio existen para que se nivelen los haberes de los Jefes del Cuerpo Político de la Armada con los del Ejército según a sus consideraciones militares, y se declare, al mismo tiempo, a favor de cualquier empleado que desempeñe alguna colocación de Marina, la gratificación que en igualdad de circunstancias percibe el Cuerpo de Guerra de la Armada; no puede prescindir de llamar nuevamente la atención de V.S. sobre este particular, movido por un sentimiento de justicia que espero sea acogido con benevolencia por V.S.

“Sabido es que la causa general que inclinó el ánimo del Supremo Gobierno a aumentar los sueldos del Ejército y Armada, fue la carestía de los víveres de primera necesidad para la subsistencia, que todavía se está experimentando, y la notable alza en los arrendamientos de fincas y en el precio del servicio doméstico, que cada día toman mayores proporciones. Siendo, pues, indudable que los empleados del Cuerpo Político también sufren las consecuen-

cias de tan apurada situación, parece de rigurosa justicia que se les atienda, con tanta mayor razón cuanto que ellos son los únicos que han sido perjudicados con la rebaja de sus haberes.

“El Cuerpo de Cirujanos ha obtenido por las escalas de 1855 y 1857 un aumento tan considerable, aunque bien merecido, sobre el sueldo que se les fijó en la de 1839, que equivale en unos al doble, y aún más en otros, del que por ella gozaban, y que es mayor en los de Primera y Segunda Clase de aquel que corresponde a las clases de cuyas consideraciones gozan. Las dotaciones de varios de los empleados de esta Tesorería también han sido elevadas recientemente, habiéndolo sido antes las de ese Ministerio. Finalmente los mismos subalternos del Cuerpo Político se hallan de mejor condición en el día que sus jefes, pues mientras que sus dotaciones guardan proporción a las de las clases militares que le corresponden por sus consideraciones, no sucede así con los Comisarios Ordenadores y los de Guerra, que perciben una renta muy inferior a la de los Coroneles con los cuales debieran estar nivelados como antes. Si esta desigualdad tan notable se advierte en cuanto a la renta, no lo es menos la que hay sobre gratificaciones. Esto está dando lugar a frecuentes reclamos, que han apoyado las Oficinas a quienes el Gobierno ha creído conveniente oír, como no podía dejar de suceder, pues efectivamente no parece justo que se prive de la gratificación a cualquier Jefe u Oficial del Ejército o de la Hacienda Militar, que desempeñe una colocación de Marina que la tenga señalada, y que lejos de servirle de mérito el prestar sus servicios en un ramo que no es de su profesión, pero al que se le ha destinado porque así convenga o porque se le haya creído apto, sufra por esto mismo una pérdida positiva, dejando de recibir la cantidad que el Estado tiene señalada para remunerar ese servicio cuando es desempeñado por un Marino.

“V. S. sabe muy bien que cualquiera que haya sido la condición anterior del individuo que sirve un destino en el Ejército o Armada, es gravado con la responsabilidad y el trabajo que le son propios, sufre las mismas privaciones y peligros, si los hay, y finalmente si no cumple sus deberes con exactitud, se le castiga con arreglo a las leyes peculiares del ramo, no teniendo en consideración para eximirlo de las severas penas señaladas en la Ordenanza, el que no conocía las obligaciones que por ellas le estaban impuestas, teniendo el inexcusable deber de saberlas para cumplirlas.

"Réstame solamente ya hacer presente a V.S. que estando destinados la mayor parte de los Comisarios en diversas Oficinas del Estado con un sueldo superior o igual al de las clases militares con las, cuales se pretende que sean nivelados, no pasan de diez o doce el número de los que resultarían beneficiados con el aumento de dotación, ni de cuatro o cinco el de los Jefes y Oficiales destinados en el Arsenal, que está considerado como un navío armado en guerra, gozarían de la gratificación resultando por consiguiente que sea muy pequeña y fácil de liquidarse a punto fijo la cantidad con que por todo gravaría al Tesoro Nacional.

"Ruego a V. S. se digne inclinar el ánimo de S. E. el Vicepresidente a la adoptación de una medida que en mi concepto creo muy justa.

"Dios guarde a V.S.— S.G.M.— Por el Sor. Comandante General.— Antonio de la Haza".

Este día 16 la fragata chilena *Diez y ocho* varió de dominio y cambió su bandera por la nacional según escritura, extendiéndose su respectiva patente de navegación bajo el nombre de *Eva*.

Terminadas las elecciones, fueron electos para diputados por el Callao el ex Intendente del puerto, Teniente Coronel Santa María, y como suplente el Oficial 1º del Cuerpo Político de la Armada, Lorenzo Sologuren.

El Ministro de Guerra y Marina tomó conocimiento que el 16 había llegado el buque *Mercurio*, conduciendo 216 cajones de armamento y ordenó que se desembarcaran y remitieran al parque de artillería de Lima.

El Prefecto del Callao ofició al Ministerio de Guerra y Marina, poniendo en conocimiento de este despacho que, por las partidas asentadas en los libros de la tesorería de su dependencia, el importe de víveres y artículos navales entregados por la casa Bryce para el servicio de la Escuadra, de julio a setiembre de 1859, ascendía a 141,541 pesos con 6 1/2 reales.

El mismo día 17 de diciembre se hizo saber a la Junta de Reconocimiento que no se limitara a la medición de los buques que debían cargar guano por cuenta de Valdeavellano y Cía. para la China, y de Zaraqondegui y Cía. para Cuba, sino que también examinara el estado de las naves, para comprobar si estaban en condiciones de recibir los cargamentos que correspondieran a su capacidad.

El 19 llega a la superioridad naval una relación detallada de los víveres y artículos navales embarcados para el consumo de la Escuadra en la barca peruana *Fanny*, junto con un certificado en el que acredita el peso de todos ellos: 114 toneladas, 14 quintales, 63 libras, cuyo flete debía pagarse al capi-

tán y dueño de la barca, José Sicarde, así como 25 pesos del pasaje del Teniente Coronel Federico Salas.

El 20 arribó al Callao la goleta nacional *Flor de Pisco*, de 48 toneladas, su Capitán Melo. Zarparon la goleta nacional *Sicán* para Huacho, y el bergantín nacional *Roberto* para Guayaquil.

El 21 dispuso el Ministro de Guerra y Marina que el Oficial Político de la Armada, Fernando Gassols, quien se hallaba prestando servicios en la Secretaría de la Comandancia General de Marina, pasara de Ayudante de la Capitanía del puerto de Arica.

Con la misma fecha se quejaba el Contralmirante Forcelledo, Comandante General de la Marina, de recibir con notable atraso los periódicos oficiales y que aún así faltaban algunos ejemplares, lo cual ocasionaba no poder saberse con oportunidad las disposiciones que se dictaban, y que las colecciones quedaran truncas. Además, añade Forcelledo, unas veces se enviaban los ejemplares en número suficiente para las oficinas del Departamento y buques de la Escuadra, y otras veces no.

El 22 entró al puerto del Callao la goleta nacional *Caballo Marino*, de 86 toneladas, procedente de Pisco, su Capitán Haza. En el arreglo de matrículas efectuado por el Capitán de Fragata graduado, comandante del vapor *General Lertzundi* y capitán de las islas de Chincha, se había desestimado el trabajo de los extranjeros, motivo por el cual se le dio a conocer el informe de la Mayoría de Ordenes del Departamento el día 22, redactado en los siguientes términos:

“La práctica constante de acuerdo con la Constitución política de la República, garantiza al extranjero libertad y protección en la industria, siempre que se sujete a las leyes de la Nación. No es justo, pues, que se declare una exclusiva para los hijos del país, porque esto importaría una infracción constitucional. Por otra parte el Supremo Decreto de 5 de agosto de 1840, en su art. 3º inciso 4º, dice que los capitanes de puerto inscribirán en sus matrículas a los individuos de Maestranza naval que se hallen domiciliados en los puertos, en cuyo caso se encuentran los extranjeros que se encargan del carguío en las islas de Chincha. En el caso de que éstos falten a sus deberes, el capitán de puerto tiene designada la atribución de Intendente de Bahía para llamar al orden o borrar de la matrícula al que delinca. En conclusión, señor Comandante General, una exclusiva sería atentatoria y perjudicial para los cargadores porque destruiría toda competencia en el trabajo y aumentaría los gastos para el carguío de un buque”.

El 24 se hace conocer al Comandante General de la Marina que la Compañía de Vapores no tiene inconveniente para conducir hasta Guayaquil dinero, víveres y artículos navales para el Ejército y la Escuadra.

Vuelve con esa fecha a la actualidad el nombre de Felipe Santiago Salaverry. Para el 29 se anunciaron las exequias del caudillo. Una fuerza de cuarenta hombres de gendarmería con banda de música debía marchar al Callao en el tren de siete y media de la mañana para acompañar los restos de Salaverry, sirviéndoles de guardia de honor desde la Iglesia matriz del Callao hasta la estación del ferrocarril. "*Esta fuerza vendrá en el tren custodiando dichos restos hasta la Estación de esta Capital, donde se reunirá a su Cuerpo. Las fuerzas que deben recibir y hacerle los honores correspondientes en esta Capital se compondrán de cuatro piezas de artillería, dos batallones y un escuadrón de gendarmes, cuya línea mandará el Inspector General del Ejército*"¹². Sin embargo de estos preparativos, las exequias fueron diferidas hasta el 30 de diciembre. Este día, el Mayor del Departamento y tres ayudantes acompañaron en el tren a Lima los restos mortales del General Felipe Santiago Salaverry, quien, como se sabe, murió fusilado en la Plaza de Armas de Arequipa el 18 de febrero de 1836. El solemne entierro en el cementerio de Lima se realizó, pues, casi veinticuatro años después del trágico fin del caudillo militar.

El 24 de diciembre, a las ocho de la mañana, fondeó en el Callao el vapor mercante *Callao*, procedente del Norte. A su bordo venía el doctor José Silva Santisteban, a quien se le había concedido su licencia final. Ese día se anotó en la Comandancia General el nombramiento del Guardiamarina Pablo Marcial Luján.

El día de Navidad en la madrugada ingresó en la bahía del Callao el vapor *Lima* procedente del Sur, y se dieron nuevas órdenes al comandante del *Lerzundi* para que continuase sus reparaciones.

El *Callao* traía de Guayaquil noticias interesantes para el público de Lima: dejaba allí toda la Escuadra peruana, con excepción del vapor *Tumbes*, que, con el pontón *Tyrone* y el transporte *Rosalía* quedaban en Paita esperando órdenes para el embarque del resto de la caballería que, se decía, estaba lista en el puerto para subir a bordo.

El 27 entraron en el Callao la goleta nacional *Judio Errante*, procedente de Pisco, su Capitán Grau y Castra; los bergantines nacionales *Ysalco* de 175 toneladas, procedente de Malabrigo, su Capitán Uriarte, y *Mercedes* de 181 toneladas, procedente de Paita, su Capitán Acevedo.

En el vapor de comercio que partía al Norte se embarcó un cargamento de cuatro cajones con quinientos pares de zapatos

EL GRAN MARISCAL CASTILLA AL MANDO DE LA EXPEDICION

destinados al servicio de los cuerpos de caballería situados en La Huaca. Se dio orden al *Lerzundi*, estacionado en las islas de Chincha, de que regresase a la vela al Callao. Se terminó el sumario para el esclarecimiento de lo ocurrido con motivo del naufragio de la barca inglesa *Palmira*.

Una nueva satisfactoria sobre el funcionamiento del dique apareció en *El Comercio* del 28 de diciembre: "*Se anuncia que este día se ha suspendido en el dique la fragata Minnehoba, después de las infinitas dificultades que ha habido antes por vencer*".

El 28, a las 9.30 p.m., fondeó en el primer puerto el vapor de guerra *Tumbes*, al mando del Capitán de Corbeta Ignacio Dueñas. Conducía de pasaje al Teniente Coronel y Correo de Gabinete, José María Molina, al de igual clase militar Constantino Alvarez, al Capitán de Infantería Manuel Elcorobarutia, al Teniente 1º de la Armada Tomás Rees y cuatro artistas.

Finalmente el 29 se anotó en los libros de la Comandancia el nombramiento de Guardiamarina a favor de Luis Enrique Márquez. La barca hamburguesa *Arica* varió de dominio y cambió su pabellón por el nacional, continuando con el mismo nombre.

NOTAS AL CAPITULO

1. Vid. el fragmento de las *Memorias* del General Juan Antonio Pezet, publicado por Félix Denegri Luna en la *Revista Histórica*.— Lima, 1964.— T. XXVII, p. 332.

2. *Ibid.*

3. Oficio del Presidente Castilla al Ministro de Guerra y Marina (Paita, 6 de octubre de 1859).

4. Creemos de sumo interés reproducir los papeles relativos al gran cargamento conducido por el bergantín-transporte *Martina*, y que se hallan en el Archivo Histórico del Museo Naval del Perú (Legajo de 1859): “(Sello del Almacén General de Marina).— *Razón circunstanciada de los víveres, dietas, artículos de guerra y demás, que con las guías correspondientes, ha embarcado de orden superior en el bergantín Martina, todo a cargo de su comandante don Miguel Rios, para entregar al Sr. Capitán de Navío Mayor de Ordenes de la Escuadra. A saber: 981 bultos con lo siguiente: 247 barriles con carne salada y tocino.— 495 sacos galleta.— 87 sacos de arroz.— 92 sacos frijol blanco, negro, garbanzos y pallares.— 8 barriles de manteca.— 10 cajones de manteca.— 6 piedras de sal.— 3 sacos de aji.— 28 barriles de ron.— 5 barriles de vinagre.*

Dietas para 600 oficiales en concepto a diez días.— 135 bultos con lo siguiente: 1 cajón con mil pesos, cerrado y lacrado, que se ha entregado al Sr. Comandante Rios para los siguientes artículos: carnero, pavos, gallinas, huevos, papas, camotes y verduras.— 35 cajones vino Burdeos.— 5 cajones Jerez de dos docenas cada uno.— 4 cajones Oporto con diez docenas (todo).— 6 cajones Cognac.— 28 barriles cerveza blanca y negra.— 2 barriles aguardiente Pisco.— 5 barriles jamones con 125 y 1,200 libras todo.— 5 cajones de quesos con 8 en cada uno.— 2 cajones con 60 cajas grandes, galletitas surtidas.— 3 cajones comidas conservadas con 400 libras.— 2 cajones con 24 botellas aceite de comer.— 2 cajones con 200 cajas grandes de sardinas.— 2 cajones con 4 docenas encurtidos.— 1 cajón con 7 barriles mantequilla y 125 libras todo.— 8 cajones pasas de 28 libras cada uno.— 1 cajón con 8 millares de nueces.— 1 cajón con 32 libras té negro.— 1 cajón con 50 libras de café.— 1 cajón con 300 libras azúcar refinada.— 2 cajones con 290 libras manteca en tarros de lata.— 1 cajón con lo siguiente: 6 botellas salsa, 4 botellas mostaza, 4 tarros sal, 1 docena tarros salmón, 1 docena tarros ostiones y 1 docena tarros langostas.— 1 cajón almendras.— 16 cajas fideos surtidos.

Para el bergantín “*Guisse*” lo que sigue en 147 bultos con lo siguiente: 72 sacos galletas con 6,500 libras todo.— 33 barriles carne salada y tocino con 6,600 libras todo.— 9 sacos arroz con 1,650 libras todo.— 9 sacos frijol con 1,650 todo.— 3 sacos cacao con 4,127 libras todo.— 7 barriles ron con 412 1/2 galones.— 1 1/2 sacos azúcar con 206 1/2 libras.— 1 cajón manteca con 206 1/2 libras.— 1 saco de sal con 103 libras.— 1 saco aji con 56 1/2 libras.— 3 cajones de velas con 137 1/2 libras.— 4 3/4 sacos harina con 471 1/2 libras.— 1 barril vinagre con 66 galones.— Y 49 nueve pesos 4 reales por valor de 99 quintales leña a 4 reales.

NOTAS AL CAPITULO

Con destino al Ejército recibido del Parque General con fha. 13 del corriente, lo que sigue en 85 bultos con lo siguiente:

14 bultos con 800 morriones de zuela.— 28 bultos con 552 mochilas.— 40 bultos con mil juegos de herraduras con sus clavos para caballos.— 1 bulto con 52 cantimploras corrientes. —1 bulto con 56 cantimploras.— 1 bulto con 110 bacados de fierro y 62 pares espuelas de metal.

Recibido con el mismo objeto de la Tesorería Departamental como sigue en 15 bultos con lo siguiente:

5 fardos con 500 pantalones de infantería.— 3 fardos con 80 chabraes y 80 malestas de caballería: son piezas 160.— 3 cajones con 200 pantalones paño grande fino y 200 levitas paño id.— 4 fardos con 130 levitas paño para infantería y 130 pantalones para la guarnición de la fragata Amazonas: 260 piezas.

Con destino a la fragata "Callao" venido de la Factoría de Bellavista, lo siguiente: 2 piezas bronce con 60 libras para el uso del aparato de la mariposa de este buque.

Con destino al vapor "Ucayali" venido de la Factoría de Bellavista lo siguiente:

2 chumaceras de cobre en plancha con 160 libras.— 4 bicheros bronce pulido con 7 libras.— (Arsenal) 1 falúa de diez remos.

Con destino al bergantín "Guise" lo siguiente:

1 percha de 60 pies de largo (medida inglesa) para palo trinquete (por labrar).

Para el vapor "Huaraz" venido de Bellavista lo siguiente:

1 cajón con una pieza de fierro nueva.

Con destino a la fragata "Arica" lo siguiente:

1 palo real labrado y listo para colocarlo donde corresponda.

Con destino al Parque General de reserva del Ejército del Norte, lo que sigue en 22 bultos con lo siguiente:

20 bultos con 1,200 morriones de zuela.— 2 bultos con 32 mochilas.

Recibido de la Tesorería de Lima a cargo del Capitán Matallana lo siguiente: 60 cajones con 2,500 pesos cada uno, siendo su total ciento cincuenta mil pesos (todo).— 3 cajones conteniendo 166 quepies para la Columna Cazadores del Rimac.— 2 fardos conteniendo 250 pantalones grandes para el Ejército del Norte.

Gran total de bultos: 1,450.

En que no están inclusos los útiles para los buques que se registran en la presente llana, advirtiéndose que los artículos que se remiten son todos de buena calidad y completo peso y medida. Los bultos que son útiles de los buques forman un total de 12.— Callao, octubre 22, 1859.— Juan de Dios Pastrana.— Conforme: Haza".

5. Sobre éste y otros puntos del desembarco hay algunas inexactitudes en el artículo del Coronel César A. Velarde B., *La expedición de Castilla al Ecuador*, en: *Revista del Instituto Libertador Ramón Castilla*, año VI, 1961, N° 6, p. 77.
6. Las noticias al respecto las trajo al Callao el vapor de pasajeros *Lima*, que arribó el jueves 24 de noviembre de 1859; y *El Comercio* las entregó al público ese mismo día; eran en el sentido de que la Escuadra nacional se encontraba ya en Guayaquil y "...el Ejército en Matanza al lado derecho del río frente a la población; hasta la fecha de salida del vapor no había podido obtenerse ningún arreglo y aun se decía que la ciudad sería ocupada por las tropas sin que mediase resistencia; mientras tanto el Ejército arreglaba su campamento. Parece que la División Beingolea es la que se hallaba más cerca de Guayaquil". En el mismo número del periódico se da a conocer la carta de un corresponsal de *El Comercio*, informante gratuito de los que nunca fal-

tan y, al parecer, miembro de la expedición a bordo o con las tropas. Dice el anónimo: "Por fin ingresó aquí Don Ramón el día 8 por la noche en la Amazonas; sólo el General Plaza se varó, frente a la Josefina, pero felizmente salió sin novedad alguna remolcado por el Ucayali.—El bien ponderado Franco hizo su simulacro de quererle oponer al desembarco, pero cuando don Ramón le pasó una nota, pidiéndole cuarteles, tembló y le dijo al General que podía tomarlos donde quisiera; que él no era tan imbécil para creer que podía oponerse a fuerzas superiores, pero que de pronto no convendría que entrase en el mismo Guayaquil. Don Ramón, que ha querido por un momento considerar esta petición, ha hecho acampar todo el Ejército, llevándolo en los vapores y lanchas a los puertos de la Matanza, Tornero y Buijo, puntos que están a la vista de la ciudad; ahora mismo se piensa, según se dice, hacer pasar el Ejército al río Daule por Mapasingue, para marchar de allí mismo y entrar en Guayaquil. Este acantonamiento fuera de la ciudad ha tenido por objeto el que la tropa refrescase, saliendo de los buques, y que la caballada se fortaleciese; logrado esto, ya se puede emprender la campaña, como dije a Ud. en mi anterior.—García Moreno se fue para Riobamba a donde tenía sus fuerzas; a poco de haber llegado allí se le sublevaron los pastusos unidos con una parte de sus tropas". En seguida el informante estampa las frases que hemos transcrito en el texto.

7. *Boletín del Ejército* N° 10, Cuartel General en Mapasingue, 23 de diciembre de 1859.
8. El tenor de la comunicación del Ministro Caveró es como sigue: "Legación Peruana en el Ecuador.—Guayaquil, diciembre 23 de 1859.—Al Excmo. Señor Gran Mariscal Libertador del Perú y General en Jefe de su Ejército y Armada.—Consecuente el H. señor Secretario General de S. E. el Jefe Supremo, con lo propuesto en su despacho oficial de 19 del que cursa (que se publicó en el número 9 del Boletín) ha reanudado las relaciones suspensas con esta Legación. Al efecto, a las dos de la tarde del día de ayer desembarqué a tierra de la fragata Callao, y poco después de haberme instalado en la Casa de la Legación, se enarboló el pabellón peruano que fue izado a la vez en la Casa de la Gobernación y saludado con una salva real por la plaza; siendo correspondido por una de las fragatas con una salva igual.—Rendido de este modo el homenaje que se debía en desagravio de nuestra Patria; y habiéndose recibido y abierto las mismas comunicaciones que el Gabinete de Quito de la administración anterior me devolvió cerradas; se han obtenido las reparaciones merecidas y expedida la vía para que continúe funcionando esta Legación.—Acontecimiento tan plausible que contribuye de una manera eficaz a estrechar dulce y cordialmente manos armadas para exterminarse, ha causado sin duda la más pura satisfacción a V. E., que, siguiendo un camino más glorioso y anticipándose a su siglo, ha preferido que la historia consigne una página para perpetuar entrelazados los nombres del Perú y del Ecuador, más bien que divididos por manchas sangrientas.—Dios guarde a V. E.—Juan C. Caveró".
9. *Orden General del Ejército*, Cuartel General en Mapasingue, 9 de diciembre de 1859.
10. *Boletín del Ejército* N° 12, 5 de enero de 1860.
11. En las *Memorias del General Pezet*, publicadas en la *Revista Histórica*.—T. XXVII, Lima 1964, p. 346 se lee lo siguiente:
 "Mientras yo estuve ausente del Ejército, el General Castilla tuvo que hacerlo todo en él, con este motivo, su contacto con los generales de las Divisiones, los Jefes de los Cuerpos y el Estado Mayor, se hizo más inmediato; y sea por su mal genio, porque este General no conoce

el mecanismo militar o porque ciertas sugerencias de Lima habían encontrado acogida, lo cierto es que el Ejército estaba descontento con su Jefe y casi debía estallar una revolución. Se hablaba de haber perdido el tiempo, de estar procurando tratar cuando teníamos un Ejército y una Escuadra para imponer y arrancar una gloria fácil; que se pernoctaba al raso, teniendo al personal expuesto a las lluvias que ya venían o los innumerables insectos de que abunda ese país, antes que combatir; que era cobardía. Que el General Castilla estaba loco, pues sus genialidades, sus desvergüenzas a todas horas y con todos, no podían explicarse de otro modo. El General Lavalle haciéndose el enfermo, se habría separado de su División, pero dejaba cundir la desmoralización que el General Buendía protegía y que el General Beingolea deseaba. Durante este tiempo, el partido de García Moreno en Quito, había formado una Junta de Gobierno, la que en suponiendo a Franco, protegido por las fuerzas peruanas, le llamaba traidor, pero viendo que las tropas peruanas no ocupaban Guayaquil, ni conseguían ventaja alguna, se entendieron oficialmente con Franco, mandándole comisionados, todo lo que influía en contra de nuestra campaña y aumentaba en nuestro campo el descontento y la crítica contra Castilla.— Celebrada la exposición, regresé al campo, donde como he dicho, la moral y la disciplina estaban perdidas. El General Buendía vino a hablarme a nombre del Ejército y sus proyectos y me presentó una carta contenida en estos términos: 'Que atendidos los sacrificios que el país hacía para la guerra actual, a la inacción en que el Ejército se encontraba, no obstante su preponderancia sobre las fuerzas enemigas, a las ningunas disposiciones que el General Castilla tomaba para mejorar su situación y vencer. A que el Gobierno de Quito, hoy se manifestaba enemigo, no obstante de que las armas y recursos que tenían eran los que el General Castilla había franqueado al Sr. García Moreno. Que la estación de lluvias empezaba y entonces si el Ejército no estaba victorioso y en cuarteles, su pérdida sin disparar un tiro sería inevitable; que el General Castilla por su mal genio, sus continuas desvergüenzas con los Generales y los Jefes del Ejército, se había hecho insoportable y casi se le suponía por lo más, que había perdido el juicio. Que siendo un deber salvar a la República ese Ejército, y procurar con él las glorias que se habían venido a buscar, o las cumplidas satisfacciones con más los gastos de la campaña. Y palpando que el General Castilla por inepticia, por capricho, o por locura, lo perdería todo, por unanimidad habían resuelto: Primero: deponerlo del mando general y mandarlo en uno de los buques de la Escuadra al Callao a disposición del Vice-Presidente Mar. Segundo: que el General Pezet se hiciese cargo del Ejército y emprendiese en el acto las operaciones contra la plaza de Guayaquil por mar y tierra hasta tomarla y conservarla en rehén hasta que el Ecuador nos diera las satisfacciones que habíamos venido a pedirle, declarando no tener ningún derecho A NUESTROS TERRITORIOS DEL INTERIOR, QUE SUPONE SUYOS, nos pagase los gastos de la presente campaña, etc.'. Después de oír al General Buendía todo este plan, de enterarme que en él estaba también la Escuadra, puesto que el General Buendía me dijo que el Almirante Mariátegui llevaría al Callao al General Castilla, lo que hizo suponer que ya se había tenido un acuerdo con él para el efecto, pedí al General la acta que me presentó y le dije: 'Ni Ud. ni yo, ni el Ejército todo, tienen responsabilidades de lo que aquí haga el General Castilla, él es el que tiene necesidad de contestar a la Nación de sus operaciones y de sus políticas. Por muy buenas razones que tengan los considerandos que Ud. me ha leído, la deliberación nuestra en este sentido es una revolución, y en el extranjero, podía ser que nos trajese los desórdenes del Portete

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

y de Piura en el año 29. No demos, pues, este escándalo y dejemos que el General, buena o mala, siga su política y su campaña. Nosotros conservaremos la tropa, cuidemos de ella y obedezcamos, que es el papel que nos toca en la cuestión. Respecto de los malos humores y genialidades del General Castilla, ya no se sufrirá mucho, yo ya no me moveré del Ejército y él tendrá poco contacto con Uds. Hoy debe de empezarse las conferencias entre los Ministros para el tratado de que habla la exposición, y no dudo de que él se ocupará de cuanto convenga al honor y conveniencia del Perú, contando con la situación que ocupamos y las Fuerzas de mar y tierra más que suficiente contestamos imponiendo a este pobre país. El pobre Buendía me dijo: '—Pues qué contesto a los que han firmado y cómo se supondrán ellos a cubierto, después de este paso, y siempre que el General Castilla', (sic).— 'Todo tiene remedio, le dije, si es que este secreto no es público'. El me aseguró que nadie lo penetraba y que estaba seguro que cada Jefe lo guardaba en su corazón '—Pues bueno, Ud. puede decirles, que yo ni he visto estas firmas y que por ellos, por el país y por mi, yo no he podido hacer mejor cosa que romper este documento y echar al fuego estos fragmentos para que no quede de él ni vestigios. No se hable más de esto, General, y vamos a cumplir con nuestro deber'. Me dio un abrazo el General Buendía y nos separamos.— Nadie me volvió a hablar sobre el particular, solo el General Mariátegui me dijo un día, quejándose de las genialidades de Castilla: '—Cuándo me manda Ud. a este loco a bordo, que yo me encargaré de llevarlo al Cercado'. Pero este dicho fue como una chanza y así mismo la recibí yo; mas recordé con este motivo que el Almirante estaba en autos del proyecto pasado".

12. Archivo Histórico del Museo Naval del Perú.— Oficio de José Javier Melgar al Prefecto del Callao, 24 diciembre 1859.