HISTORIA MARITIMA DEL PERU

La República – 1850 a 1870

Fernando Romero Pintado

TOMO VIII VOLUMEN I

MINISTERIO DE MARINA
MINISTRO

Proemio

La figura de un navegante mochica surcando el mar en un caballito de totora, destacaba en un pequeño letrero luminoso de forma circular, que existía hace veinte años en una oficina del Centro Naval del Callao, local donde funcionara la "Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú", entidad precursora del actual Instituto.

Desde entonces, es mucho lo que ha navegado e iluminado el Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú.

Recordamos que fue justamente en los salones del Club donde un grupo de Oficiales de Marina en conjunción con directivos del Museo Naval del Perú propiciaron la idea que germinaría después en lo que es hoy la hermosa realidad de la Historia Marítima del Perú.

Tarea gigantesca la entonces proyectada, y que habría que afrontar para llegar a los confines de nuestro pasado marítimo, a los secretos de nuestra Historia Naval, a la génesis del mar.

La firme decisión de llevar adelante tan notable empresa, la calidad de los hombres que la concibieron y la noble finali-

dad que los motivaba, permitió armar la imaginaria nave que emprendería este maravilloso viaje a través del pasado, con una tripulación de marineros, historiadores, científicos e investigadores que desplegaron velas y cargados de optimismo pusieron rumbo en demanda de mar abierto.

Extraña mixtura la de esta tripulación: hombres de armas y de ciencia, investigadores del pasado y estudiosos del porvenir, costeños y mediterráneos. Gentes de distinta formación y origen geográfico, pero con un hermoso denominador común: profundo amor a la patria y acendrado espíritu naval.

Izadas las velas y propicios los vientos, la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú desarrolló una ardua labor que contó desde el minuto primero de su difícil navegación con la participación activa de la Marina de Guerra del Perú.

El entonces Presidente Constitucional de la República arquitecto Fernando Belaúnde Terry, recibió en 1968, en la Casa de Gobierno, a este grupo de aventureros de la historia. Oyó de sus propios labios el proyecto y se enroló con ellos.

Y es que el espíritu bulle, gigante el ánimo y alquitarado el esfuerzo, cuando la motivación es la Patria.

"En la idea de escribir una Historia Marítima del Perú paréceme descubrir dentro del contexto sociológico peruano un claro síntoma de madurez de la Nación. Es el gesto de quien tras un lapso de ensayos y esfuerzos juveniles se detiene en mitad del camino para hacer el alto de la reflexión; para inventariar vueltos los ojos al pasado los elementos que le permitieron forjar la parte ya cumplida en la obra de búsqueda del destino nacional". Es este el mascarón de proa del hermoso bajel, con el verbo preclaro y esclarecedor de José Luis Bustamante y Rivero, en el prólogo de la obra.

A él y a aquella magnífica tripulación de esa nave de la historia, rendimos hoy ferviente homenaje.

Así, en 1972, la nao hizo su primera recalada para entregar doce tomos de profundo contenido y primorosa factura que constituían su cargamento tras nueve años de meritoria labor.

Esforzados nautas que arribaron al puerto siempre abrigado del buen cumplir. El de las auténticas realizaciones, aquellas que oprimen el pecho, hacen difícil la expresión y acuosa la mirada.

Llegó la hora de emprender, entonces, una nueva etapa en este imaginario viaje. Previo al zarpe el enrolamiento de otros hombres, especialistas para los nuevos mares a enfrentar y tripulantes de relevo en plazas de los ausentes, necesario reemplazo de los recordados maestros de los días aurorales que no partirían nuevamente y que nos enriquecieron al entregarnos parte de sus vidas en las páginas brillantes de sus libros memorables.

La bitácora de a bordo registra nuevas labores incansables, silenciosas, tenaces. Con ellas sus frutos de minuciosa investigación. El recuerdo surcado a sus fuentes de origen, camino esclarecedor a veces deslumbrante. Las luces y los eclipses. El dato piadosamente enterrado y aquel otro, puesto en la misma cumbre para que ilumine y propicie nuevas luces.

El nuevo, zarpe, con data de 1975, recoge los avíos del siglo XIX con que culminara, en 1850, la primera etapa de la Historia Marítima del Perú.

Atrás ya los años de "El Mar Gran Personaje", aquel libro de comunión con el azul nuestro de cada día advenido con nombre de justa grandeza.

Y los que lo continuaron, testimonio de las raíces marítimas del Perú, origen, destino, supervivencia, tragedia.

Atrás con niebla de misterio, las fascinantes revelaciones de la era precerámica, las migraciones, los mitos y las creencias religiosas que emergieron con la espuma marina.

Las leyendas de reyes y gigantes. La navegación. Nuestros padres mochicas. El viaje de Tupac Yupanqui al poniente con su armada de balsas y veinte mil guerreros.

En lontananza el descubrimiento del Mar del Sur, los hombres, su transcurrir azaroso a bordo de frágiles naves y los puertos que los acogieron.

Y los hitos de la certeza histórica: el siglo XVI de descubrimientos, fundaciones. La España de Carlos I y Felipe II. Los

siglos XVII y XVIII virreinales hasta Carlos IV. El XIX del desafío, las rebeliones y la libertad.

Asistimos ahora a las guerras con Ecuador y España, y a la infaltable carcoma de la guerra civil. La prosperidad fantasma que ocasionó el mal atendido negocio del guano que sin enriquecer al Perú logró sin embargo algún desarrollo, dentro de ello programas económico sociales en el norte y sur, del oriente peruano.

Cuatro partes, "El siglo XIX y el Perú Marítimo", "En busca del Poderío Naval", "El Poderío Naval en Acción" y "La Armada Peruana y el Perú Profundo", enmarcan el fascinante relato que tan pronto nos transporta al transcurrir de 1850 y su historia, economía, política, hechos sociales y acaeceres marítimos, como nos presenta, aún inéditos, importantes documentos de la Guerra con España, con ella el Combate del 2 de Mayo de 1866, posiblemente nunca mejor documentado y una relación de todo el personal de la Marina que participó en la bizarra defensa del derecho americano, frente al pretendido tornaviaje hispano.

1870 a 1876, es signado por el véspero de la Guerra con España. El rodomiel triunfalista de 1866, no impidió a lúcidos peruanos la vital consideración de defender nuestro mar con los medios adecuados.

Don José Balta, es muerto por el nefando fenómeno de la sedición, en circunstancias de los trámites de adquisición de los buques que sin duda hubieran neutralizado la deflagración de 1879.

Manuel Pardo, el primer presidente civil de nuestra historia.

La pérdida del poder en el mar que signó en 1879 el destino de un Perú deslumbrado por el coruscar añoso de sus bronces navales. A bordo los capitanes de la defensa amaricana frente a España. Tragedia nacional que ennoblecería el linaje de los marinos peruanos y daría a la Nación sus muertos más gloriosos.

La crisis fiscal, la adquisición paradójica de los monitores fluviales. El importantísimo aporte de la Marina al conocimiento de la Amazonía.

Mariano Ignacio Prado, cabeza del escenario político en el período de 1876 a 1879. Presidente que enfrentó a España y encarnaría diez años después la crisis económica que impedirá el repunte naval. Drama pasmado en las naves que mecen su silueta en el fondeadero del Callao. Los mismos buques de 1866, pero erguidos en sus hombres. Notables profesionales del mar. Ases reconocidos por su generación. "Denonados Vencedores de Abtao".

Con Pacocha el 29 de mayo de 1877 retumbarán temprano los cañones del "Huáscar" en el Pacífico. Punta Coles soberbio molón en el sur peruano dará fe del épico encuentro, puesta de lado la razón política y afianzado el pabellón nacional en el mayor. Gualdrapeo airoso, cántico a la libertad, presagio.

En Chipana, el 12 de abril de 1879, tan sólo a siete días de la declaración de guerra por Chile, se cruzarán los primeros fuegos de la contienda, honor que cabe a la cañonera "Pilcomayo". Un largo transcurrir hasta el 16 de enero de 1881, fecha del hundimiento de la flota peruana en el Callao, encontrará prolijo añalisis en páginas de antología.

Antes, los prolegómenos del conflicto aportando al conocimiento sólido del hecho más trascendental en la historia de la república.

Emergiendo de tan severa prueba nacional, un nombre: Grau.

Nombre límpido, sonoro como los cañonazos de trescientas libras del monitor "Huáscar", nave legendaria de 1,130 toneladas. Sarcófago de héroes, privado sin embargo de contener el cuerpo de su comandante.

El mar universal cobijará eternamente al Gran Almirante, para quien la patria y sólo ella inspiraban sus actos.

Con 1883 las primera luces de la Reconstrucción Nacional y con ella los veteranos del 79 conduciendo los destinos de la república. Dinastía que encuentra fin en Piérola, el insurgente de Pacocha, a quien sucederán conspicuos presidentes civiles.

Es el período de la repatriación al país de los restos gloriosos de Grau y los Héroes de Angamos a bordo de la cañonera

"Lima" el 14 de julio de 1890. El mismo día el transporte "Santa Rosa" portará desde Salaverry los despojos mortales de los invencibles de la Resistencia, que en Huamachuco se inmolaron con Luis Germán Astete, el comandante del "Huáscar" en Pacocha y que acompañó a Cáceres hasta morir cara al enemigo en el campo de batalla el 10 de julio de 1883.

Es también era de realizaciones que directa o lateralmente tienen relación con la Institución y auguran su resurgimiento.

La enseñanza naval y los primeros pasos de conciencia marítima nacional, reto formidable en el que cabe a la Marina rol protagónico.

El Centro Naval del Perú, instalado en el Callao en la primera cuadra de la calle Ramón Castilla el 12 de noviembre de 1900 con el Capitán de Navío Ramón Freire en la presidencia.

Y la alborada de nuevo día, dada por un año—símbolo en la historia de la Marina de Guerra, 1906, el del arribo al Callao de los cruceros exploradores "Grau" y "Bolognesi" que encargó don José Pardo, visionario gobernante, a quien la Marina guarda especialísimo reconocimiento.

La constante labor en el área amazónica, los permanentes conflictos de fronteras, esta vez con Ecuador en 1910 y Colombia al año siguiente.

La adquisición de los sumergibles "Ferré" y "Palacios", constituyendo con Federico Blume y su invento de 1879 la raigambre origen, de nuestra estirpe submarinista, vanguardista en América.

Las nuevas implicancias que al país conlleva la apertura del istmo de Panamá en 1914 acortando distancias y tiempos con su tremendo impacto sobre la costa occidental en Sudamérica y los 3,079.5 kilómetros del litoral peruano.

La creación del Ministerio de Marina en el año de 1919 señala un hecho de profundo significado en la historia de la Marina de Guerra del Perú, abre una nueva era institucional y define un rumbo de trascendencia.

Don José Luis Bustamante y Rivero inmanente a la Historia Marítima del Perú, saluda una vez mas la aparición de és-

ta en su Segunda Parte y con la nobleza que lo caracteriza, alude generosamente a la "benevolente distinción" con que la Marina, afirma, lo favoreció en 1972 al encargarle prologar la Historia Marítima del Perú.

Con su "Mensaje hacia el Povenir", contenido en las líneas con que engalana el doctor Bustamante este libro, bogavante de la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú, invita a una profunda meditación, constituye un legado para las generaciones que nos continuarán y señala un concepto que aureola el trabajo ya frondoso en que ha devenido aquella inquietud de 1963: "La lección moral y cívica...hermosa lección de persistencia en el trabajo, de ahínco en el empeño, de profundidad en la búsqueda, de perseverancia en el propósito, de consistencia en atisbar las sorpresas del porvenir" y así, tras disquisiciones magisteriales en torno a ese "ser perenne sin un día final previsible" arenga a los tripulantes de esta hora para continuar "confiadamente nuestro ritmo de obreros de una Historia del Mar"

Ritmo severo, pues ya sabemos de emprendidos preparativos y nuevas tripulaciones designadas para marinar la imaginaria nave de la historia que cubrirá una tercera etapa del viaje abarcando el lapso 1920 a 1960 y a la cual sucederán nuevas navegaciones de estos nautas infatigables y acuciosos.

Trazados los rumbos y estudiados los derroteros se estima no menos de cuarentiún volúmenes, bordeando los años finiseculares de este milenio.

Y es que el sujeto de esta obra es el Mar.

El Mar que aporta a que "los peruanos de todas las generaciones" conociéndolo mejor conozcan a plenitud su historia.

Yes que en ese Mar, en sus abismos inexplorados, en las rutas que surcan los navíos, en esa gran masa líquida dadora de vida que en lontananza besa el firmamento y lo condiciona; en ese Mar de nuestros padres, heredad de nuestros hijos, en ese nuestro Mar, radica el futuro de la patria.

Lima, 15 diciembre 1983

Jorge DU BOIS Gervasi
Vicealmirante
Ministro de Marina

José Luis Bustamante y Rivero

Palabras liminares

"Mensaje hacia el Porvenir"

Lima, 13 de mayo de 1983

Señor Almirante
Don Federico Salmón de la Jara,
Presidente del Instituto de Estudios
Histórico–Marítimos del Perú.
L I M A.

Señor Presidente:

Una benevolente distinción –que siempre tuve en alta estima– fue la que me otorgaron en el año 1972 las Instituciones Oficiales de la Marina de consuno con la entonces llamada "Comisión para escribir la Historia Marítima del Perú" –precursora del actual Instituto que dignamente Usted preside– al confiarme la redacción del Prólogo de la Primera Parte de esa Historia. Y hoy, mi fervor por aquella magna obra editorial se siente estimulado cuando llega el momento de la impresión de la Segunda Parte, cuyo bosquejo, adelantado en un primoroso folleto de pre–publicación, me permite columbrar la importancia y valía de ese segundo esfuerzo de los insignes promotores del conocimiento histórico del Mar Peruano.

El entusiasta interés intelectual que en la hora de su aparición despertó en los lectores el examen de los primeros tomos, no hizo sino confirmar la certidumbre que aquellos promotores alentaban de que la Historia Marítima del Perú estaba destinada a ser una obra de ilimitado alcance futuro, no sólo como medio de divulgación de sustantivos episodios

de nuestra vida nacional, sino primordialmente como testimonio del señaladísimo influjo que en el curso del tiempo hubo ejercido y seguirá ejerciendo nuestro Mar costero sobre la suerte del país, tanto por el hecho de poseer muy peculiares atributos físicos, químicos y meteorológicos, como por ser paraje de variadas perspectivas e imprevisibles contingencias para el ignoto porvenir, sea en materia de peligros externos, sea a modo de vital instrumento de defensa o como fuente de preciosos recursos.

Ante este panorama de sugerentes y complejas proyecciones, el Instituto y los historiadores del área marítima de nuestro territorio prosiguieron su patriótico empeño de abordar la impresión de la Segunda Parte de la obra y designar el elenco de quienes como autores habían de afrontar esa tarea con el doble requisito que presidiría su elección: especialización del escritor en cada tema y una discreta mixtura de madurez y juventud en los criterios, que lograse como resultante una aleación de experiencia histórica en relación a cada época y un frescor de actualidad o modernismo en la concepción tecnológica para ponerse al día con el adelanto científico.

El Cuadro de Autores quedó acordado en esta forma:

Autor	Período
C. de F. Dr. Fernando Romero Pintado	*1850/70*
Dr. Félix Denegri Luna	*1870/76*
Dr. Héctor López Martínez	*1876/79*
R. P. Armando Nieto Vélez S. J.	*1879/83*
Dr. Raúl Palacios Rodríguez	*1883/1906*
Dr. Percy Cayo Córdova	*1906/20*
C. de F. Miguel Flórez	*Monografía*

Ha sido menester un lapso de alrededor de ocho años consecutivos para que el personal auxiliar de investigaciones dejara terminadas sus tareas en bibliotecas y archivos extranjeros y nacionales, y para que en un siguiente avance los Auto-

res lograsen dar cima a sus labores de producción intelectual a fin de dejar expedito el material íntegro de la edición de esta esperada Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú.

Un vivo sentimiento de placer espiritual presta justo solaz a mi afán de observador cuando, tratando de empalmar las dos etapas cumbres, procedo a eslabonar en un solo engarce la Primera con la Segunda Parte de la Obra, para medir en tiempo y en contenido la trayectoria total de su laboriosa gestación. Y con cierta ufanía me complazco al descubrir que en el esfuerzo sucesivo de la emisión de las dos Partes se ha utilizado el espacio aproximado de 20 años, de 1963 a 1983; y que las prensas han impreso en total 14 Tomos, distribuidos en 21 Volúmenes. A mi sentir, estos resultados, ricos en cuanto a la copiosa magnitud de lo hecho, son especialmente admirables en la lección moral y cívica que ellos van a dar al país: una hermosa lección de persistencia en el trabajo, de ahínco en el empeño, de profundidad en la búsqueda, de perseverancia en el propósito, de constancia en atisbar las sorpresas del Porvenir. No suelen ser éstas, ciertamente, características usuales ni inherentes a la mentalidad nacional. Ejemplos nos ofrece nuestra historia de una propensión diferente: siempre entusiastas al comienzo, solemos luego aflojar el brío y rendir parias al cansancio o al aburrimiento cuando aún la empresa iniciada está en trance de ejecución. Nuestra acción no remata, no culmina. No son todas, ni con mucho, las veces en que gozamos el placer de la obra lograda. Forzoso es persuadirse de que no hay, por lo general, logro sin porfía ni final sin tesón. No supimos tal vez aprender el desprecio o la superación de las dificultades; y por eso ellas tienen en nuestro horizonte una dimensión de fantasmas omnipotentes. Pero el vigor anímico del Hombre es capaz de sobrepujar todo eso. La decisión del ánimo es heraldo del éxito. Esta es la escuela en que nos introduce nuestra flamante Historia Marítima del Perú.

La publicación de este Libro en sus dos primeras entregas bajo tan marcadas condiciones de ahínco e insistencia va a permitir a los peruanos rememorar vívidamente muchos disímiles pasajes de nuestra vida republicana, gratos y rudos,

ásperos o amables, equivocados o gloriosos; y al incitarnos a una seria meditación retrospectiva y de conciencia, puede infundir en nuestras mentes y actitudes un nuevo hábito de acción y un nuevo cuño de carácter que nos recuerde el viejo y varonil adagio de que "querer es poder", no ya sólo en algún aspecto aislado del acontecer diario, sino en todas y en cualquiera de las circunstancias de nuestra trayectoria ciudadana, para imprimir a los actos del mundo actual en que nos toca ser actores un sello de definida, porfiada y provechosa creatividad.

Cuántas veces, a lo largo de los episodios que narran nuestros historiadores, han podido ellos mismos descubrir en la entraña de los acontecimientos la filosofía de esta verdad. Son muchas las ocasiones en las que los traspiés de la política o las fallas éticas de la conducta humana se han debido más bien a la impremeditación que a la malicia de la mente, más al gesto apasionado que a la reflexión serena o la firme definición de un carácter entero y perseverante. Ese frecuente debatirse en un pequeño mundo de dislocadas posturas, de sórdidas conspiraciones, de luchas fratricidas o de golpes dictatoriales, ha traído como secuela un deplorable debilitamiento del país y ha cortado a menudo visibles oportunidades de consolidación cívica y de engrandecimiento económico. Todo por no adoptar como norma genérica de conducta el imperio de la ley moral y la firmeza del criterio en la consecución de los objetivos del verdadero interés público.

En lo tocante a la Política Exterior, se percibe también truncada la normalidad del progreso y el bienestar humanos en escala casi mundial, ya sea a causa de la candente y enfermiza proliferación de las guerras, frecuentemente promovidas a espaldas de los formalismos reguladores del Derecho Internacional; ya como consecuencia de la culpable abulia de los Estados al descuidar a un mismo tiempo el fomento de sus mutuos vínculos amistosos y el olvido de pasadas desavenencias; todo ello en resguardo del don precioso de la paz.— Se presenta, asimismo, titubeante y aún receloso el estímulo de la tendencia integracionista de los Estados, que incluso parece estar a punto de convertirse en una necesidad vital de las

poblaciones del mundo, sofocadas por su desmesurado crecimiento, por sus divergentes condiciones de vida y por la compleja variedad de sus sistemas económicos. Esta nueva filosofía integracionista, inspirada en la comprensión, la coasociación y la recíproca ayuda, se traduce ya en una cada vez más extendida vocación de cosmopolitismo entre los pueblos y en la notoria aspiración a un supremo desiderátum de unificación universal. Tiene esta tesis como portavoces en nuestro continente latino—americano a respetables organismos regionales; y está, acaso, llamada a prevalecer andando el tiempo en busca de más amplias perspectivas humanas. He aquí un tema de aguda oportunidad cuyo enfoque y orientación no puede ser ajeno a los estudios próximos de los historiadores del Perú.

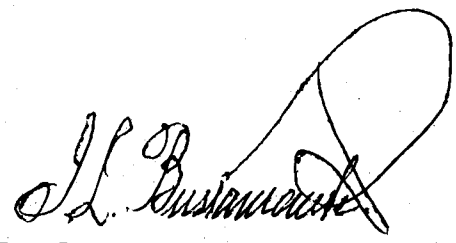
Fecunda es, pues, y meritoria la obra de la Historia Marítima del Perú en el apreciable recorrido que ya tiene avanzado. Mas su misión no está aún totalmente cumplida. No pocas jornadas quedan por delante para que nuestros historiadores lleguen a colmar, entre los años 1920 y el actual, el vacío de realidades y de sucesos nacionales que todavía no han pasado por la criba de los análisis del historiógrafo. Para después, habrán ellos de recurrir a otras necesarias etapas de preparación, imprenta y publicidad, con los mismos esforzados impulsos de voluntad y de optimismo que pusieron en ejercicio para alcanzar las dos metas ya logradas. Desde ahora imagino una Tercera, una Cuarta, una Quinta Parte del Libro..... Yo confío firmemente en la incorporación de las siguientes etapas como obligado corolario de la vigorosa tradición ya establecida.

No hay que olvidar que en nuestro caso el sujeto de esta obra es el Mar, el Mar Peruano; y que el Mar —ontológicamente hablando— es un ente o sér perenne, *sin un día final previsible, con duración tan larga en este caso como la del planeta en que vivimos y cuya compenetración con la Tierra, la morada del Hombre, establece entre Hombre y Mar una vinculación inseparable y casi orgánica. Dejemos libre el vuelo de la imaginación para atisbar o descubrir cuándo llega el final de*

lo perenne; pero entretanto, continuemos confiadamente nuestro ritmo de obreros de una Historia del Mar. Con lo hecho hasta aquí, no cabe duda de que existe ya para los hombres líderes de esta loable empresa un compromiso natural con el público y con las generaciones del mañana. Mi mensaje a la Marina, al Centro Naval, al Museo Naval, al Instituto de Estudios Histórico—Marítimos del Perú, a los Historiadores de la Historia Marítima del Perú y a sus Investigadores y Auxiliares; mi mensaje —digo— exhorta a todos ellos a que imperturbablemente continúen la obra comenzada con este grato lema : "Por el Perú, para el Perú".

No puedo poner término a esta carta sin expresar públicamente y una vez más mi profundo agradecimiento como peruano a los señores Promotores, Historiadores y Colaboradores que han tenido a su cargo la preparación de los volúmenes de la Segunda Parte de la Historia Marítima del Perú que va a entrar en circulación, por el valiosísimo aporte con que de ese modo han enriquecido la bibliografía nacional. Yo, al despedirme, les digo : "¡Hasta la Tercera Parte, Amigos!"

Ofrezco a Usted, Señor Presidente, mi cordial y respetuosa consideración,



José Luis Bustamante y Rivero

HISTORIA
La República

MARITIMA DEL PERU

1850 a 1870 / TOMO VIII VOLUMEN 1

Fernando Romero Pintado

Indice

Pág.

PROLOGO 15
INTRODUCCION 21
PRIMERA PARTE. EL SIGLO XIX Y EL PERU MARITIMO

CAPITULO I. EL MUNDO, EL MAR Y EL PERU

I A. EL MUNDO 31
1. Precedentes geopolíticos.—2. Nuevas categorías conceptuales.-3. El tiempo del cacareo y el tiempo mecánico.—4. Evolución científica decimonónica.—5. "Progreso" y campo de la técnica.— 6. Desarrollo científico y desarrollo técnico.—7. La técnica y el progreso en el Perú histórico.—8. El tesoro del conocimiento decimonónico.— 9. El mundo de tres grandes potencias.

I B. EL MAR 73
1. La apertura de los océanos.—2. Las ciencias decimonónicas del mar.— 3. El buque.— 3a. Construcción naval.—3b. El *clipper*.—3c. De la vela al "tornillo".—3d. De la culebrina al "bombero".— 4. El hombre del mar.—4a. Dioses, voces y espíritus.—4b. Tripulaciones, rasgos sicológicos, vida a bordo.— 4c. Crónica roja y disciplina.— 4d. Desertores.— 4e. Despedidos, enfermos y menesterosos.—5. La guerra en el mar.—5a. Industria bélica y armas menores.—5b. De la pólvora a la dinamita.— 5c. Las acoquinantes "instrucciones de batalla".— 5d.

Pág.

La táctica especulativa decimonónica.— 5e. Las señales.— 5f. Sinope, Crimea y Lissa.— 6. Del maniobrista al científico.—7. *"¡Rule, Britannia!"*.

I C. EL PERU 212

1. Contacto entre dos mundos.— 2. La visión directa.— 3. Las influencias exógenas.— 3a. Los marinos extranjeros.— 3b. Los viajeros.— 3c. Los refugiados.- 3d. Los comerciantes.- 3e. Grace, Gibbs y Dreyfus.— 4. El proletariado intelectual.— 4a. La *intelligentza*.— 4b. Las personalidades creadoras, la "corteza del uso" y la "mimesis" de Toynbee.— 5. "Conócete a ti mismo".— 5a. La geografía delirante del siglo XIX.— 5b. El inédito Perú geográfico.— 5c. La *Guía* y los itinerarios.— 5d. Presentación del Perú en el mundo: de Ledesma a Paz Soldán.— 6. Vida internacional.— 6a. Difícil equilibrio.— 6b. Un Valle Riestra marino contra Walker.— 6c. El Perú aspira a coposeer un canal interoceánico y a organizar la defensa continental.— 6d. Las escuadras de gendarmería internacional.— 6e. Las secuelas de las revoluciones.— 6f. Confiscaciones y apresamientos de nuestros buques de guerra.— 6g. Asilos diplomáticos y en los buques de guerra extranjeros.— 6h. Gratas memorias.— 7. Gobierno, militarismo, liberalismo, oligarquía y grupos sociales.— 7a. Gobierno de la Nación.— 7b. Antimilitarismo, movimientos sociales y emergencia plutocrática.— 7c. El artesanado y el proletariado urbano.— 7d. La burguesía.— 8. Economía, finanzas y hacienda, y la administración pública.— 8a. Tres etapas de la economía nacional.— 8b. Una economía esclava.— 8c. El Estado como entidad financiera y gestora.— 8d. La gran empresa fiscal.— 8e. Patrón de vida.— 8f. El gasto gubernamental.— 8g. Economía individual.

ANEXO. TRABAJOS DE TACTICA NAVAL ESPECULATIVA, DE MAYOR IMPORTANCIA, PUBLICADOS DURANTE EL LAPSO 1763 A 1867 288

NOTAS AL CAPITULO 290

CAPITULO II. LA GRAN VIA ACUATICA

II A. OLOR A MAR Y LA OCEANOLOGIA DEL PERU 313

II B. LAS ABERTURAS AL ATLANTICO 314

INDICE

Pág.

1. La abertura austral.— 2. El ferrocarril istmeño y la red de vapores.- 3. El canal interoceánico y Centro América.— 4. El ensueño fluvial del Perú andino y selvático.

II C. LOS POSIBLES RUMBOS 323

1. El rumbo hacia el Hemisferio Norte.— 2. El Perú, Gran Bretaña y el negocio del guano vistos por un serio investigador inglés.— 3. Hacia la Francia napoleónica.— 4. El Perú, el Departamento de Estado y el ministro Hovey.— 5. Arrumbamiento en el Pacífico: Bolivia, Ecuador y Nueva Granada.— 6. Chile.

II D. ¿INCITACIONES HACIA EL MAR? 364

1. Los finales del siglo XVIII.— 2. Los mediados del siglo XIX

ANEXO. LA ACTIVIDAD PORTUARIA EN CHILE DURANTE 1866 369

NOTAS AL CAPITULO 378

CAPITULO III. EXAMEN DE CONCAUSAS

III A. LA COSTA: IMAGEN Y REALIDAD 387

1. Imagen, realidad y encuadramiento físico.— 2. La costa en las descripciones.— 3. Desconocimientos, errores e incertidumbres en las imágenes y coordenadas.— 4. Características del mar litoral.— 5. Las derrotas.— 6. Los flagelos.

III B. RECURSOS COSTEÑOS DE NATURALEZA Y SU EXPLOTACION A MEDIADOS DEL SIGLO XIX 415

1. Recursos agrícolas.— 2. Recursos minerales.— 3. Recursos biológicos.— 4. Recursos energéticos.— 5. Recursos de transformación: la industria de la pólvora.— 6. La industria del guano y su muy importante relación con el mar: propiedad, defensa patrimonial, cantidad, calidad, intentos marítimos de despojar al Perú, el monopolio, la gestión empresarial y papel de la Marina de Guerra en ella, mano de obra, extracción, carguío, embarque, despacho de buques, competencia en el mercado mundial, utilidad en la venta al exterior, los usufructuarios de las ganancias, pequeña fracción del consumo nacional, La nieve.

Pág.

III C. RECURSOS HUMANOS DE LA COSTA Y SU EMPLEO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX 498

1. Recursos humanos, su empleo y el "progreso".— 2. El crecimiento de la población y los censos decimonónicos.— 3. El crisol racial costeño: los negros, los combativos *culís*, los dulces kanakas isleños, los europeos, inmigraciones.— 4. Calidad de esos recursos humanos.— 5. Ocupaciones y situación social.— 6. Matrícula de mar.— 7. El hombre peruano frente al mar.

NOTAS AL CAPITULO 550

CAPITULO IV. LA INFRAESTRUCTURA

IV A. LAS COMUNICACIONES EN LA COSTA Y LOS MEDIOS DE QUE SE DISPONIA 569

1. Las comunicaciones terrestres en la costa.— 2. Las comunicaciones marítimas en la costa.— 3. Los pasajeros.— 4. El correo.— 5. El telégrafo.— 6. El servicio cablegráfico.— 7. Los ferrocarriles.— 8. El transporte marítimo de carga.— 9. Provisión de embarcaciones menores y naves.— 10. Avío, recorridos, carenas y reparaciones en diques.

IV B. LA COSTA HIDROGRAFICA Y LA COSTA COMERCIAL 595

IV C. LOS PUERTOS, CALETAS E ISLAS Y SUS AREAS COMERCIALES DE INFLUENCIA 601

1. El área salitrera del Sur.— 2. La provincia litoral de Tarapacá.— 3. Los puertos tarapaqueños. Loa, Quillagua, Chipana, Pabellón de Pica, Patillos, Chucumata, Molle, Iquique, Mejillones del Norte, Junín, Huaina-Pisagua, Pisagua, Camarones, La Puntilla.— 4. El área de Tumbes-Piura.— 5. Los puertos norteños. Amotape, Tumbes, Talara, Paita, Sechura.— 6. El área del Callao.— 7. La subárea agro-industrial del Norte o "de los Valles".— 8. Los puertos de los valles. San José de Lambayeque, las islas de Lobos, Pimentel, Eten, Chérrepe, Pacasmayo, Malabrigo, San Bartolomé de Cao, Huanchaco.— 9. La subárea de Lima.— 10. El norte de Lima. Santa, Ferrol, Chimbote, Samanco, Casma, Huarmey, Gramadal, Barranca, Supe, Bégueta, Carquín, Huacho, Huaura, Chancay, Puerto Echenique, Ancón.— 11. El Callao.— 12. El sur de Lima. Chorrillos, Chira, Lurín, Chilca, Mala, Cerro Azul, Cañete, Tambo de Mora, Chincha, las islas Chincha, Pisco, Paracas, Salini-

Pág.

llo o Salinillas, Independencia, Nasca, San Nicolás, San Juan.— 13. El área agrícola-ganadera y minera del Sur.— 14. La subárea del puerto de Arica. Arica, La Capilla, La Licera.— 15. La subárea del puerto de Islay. Mollendo, Mejía, Tambo, Cocotea, Pacay, Ilo-Pacocha, Yerbabuena, Sama.— 16. La subárea Matarani-Lomas. Lomas, Acarí, Chala, Atico, Ocoña, Camaná, Quilca, Guata y Nonatos, Vítor, Matarani.

IV D. LAS AYUDAS AL NAVEGANTE 827

1. Cartografía española.— 2. Las cartas británicas de navegación.— 3. Las cartas comerciales.— 4. Las cartas norteamericanas.— 5. Paz Soldán, García y García y las cartas.— 6. Los derroteros españoles.— 7. Los derroteros británicos y sus traducciones.— 8. El derrotero de García y García.

IV E. LAS CAPITANIAS DE PUERTO 879

NOTAS AL CAPITULO 883

CAPITULO V. MOVIMIENTO MARITIMO Y GENTE DE TRATO

V A. CARACTERIZACION OFICIAL 903

V B. LOS ANTECEDENTES Y LA COYUNTURA COMERCIAL DEL SIGLO XIX 910

1. La coyuntura y el impulso.— 2. La anemia mercante de 1750-1820.— 3. Transfusiones y hemorragias.— 4. La matrícula en 1850-1870.

V C. TRAFICO MARITIMO DE MERCADERIA GENERAL A MEDIADOS DEL XIX 935

1. El cabotaje.— 2. La P.S.N.C..— 3. Las compañías nacionales de navegación a vapor.— 4. El *Primero* y la Compañía Americana de Vapores.— 5. Intentos estadísticos.— 6. El comercio marítimo de exportación.— 7. El comercio marítimo de importación.

V D. DEL PROTECCIONISMO AL LIBERALISMO 971

1. Códigos de comercio.— 2. Asoma el liberalismo y se asienta.— 3. La reglamentación del tráfico marítimo.

V E. LAS LANAS, EL GUANO Y EL TRAFICO MARITIMO 976

1. Las lanas.— 2. El tráfico del guano.— 3. Los fletes.— 4. El comercio invisible.— 5. El salitre.

ANEXO A. LA MARINA MERCANTE DEL PERU EL 1º. DE AGOSTO DE 1851 999

ANEXO B. ESTADO GENERAL DE BUQUES MERCANTES

Pág.

NACIONALES EN 1860, SEGUN LEUBEL 1002

ANEXO C. RESUMEN DEL ESTADO GENERAL DE LA MARINA MERCANTE DE CHILE EL 1° DE SETIEMBRE DE 1865 1005

ANEXO D. MERCADERIAS EXPORTADAS DE LA REPUBLICA PERUANA EN TODO EL AÑO 1851 1007

ANEXO E. LISTA Y TONELAJE DE BUQUES NORTEAMERICANOS EMPLEADOS EN EL CALLAO EN EL TRAFICO DE GUANO A LOS EE. UU. EN 1854 1014

ANEXO F. MOVIMIENTO MARITIMO GUANERO EN LAS ISLAS CHINCHA EN MARZO DE 1854 1017

NOTAS AL CAPITULO 1021

Para ofrecer una imagen completa de la Historia Marítima del Perú, *"LA REPUBLICA—1850 a 1870", se presenta el sumario de los tres volúmenes. Como es obvio, no aparece la indicación de páginas correspondientes al segundo y tercer volumen.*

SEGUNDA PARTE. EN BUSCA DEL PODERIO NAVAL

CAPITULO VI. POLITICA NAVAL, REPRESENTATIVIDAD Y HETERODOXIA ESTRATEGICA

1. Políticas navales y no política naval.— 2. Crisis de representatividad.— 3. Los heterodoxos procedimientos de las adquisiciones navales: *Rímac* y *Amazonas*, *Ucayali*, *Quickstep*, *Apurímac*, *Loa*, *Tumbes*, *América* y *Unión*, *Independencia* y *Huáscar*, *Manco Cápac* y *Atahualpa*.— El *Monadnock* en el Callao.

ANEXO. LA TRAVESIA DE LOS MONITORES *ATAHUALPA* Y *MANCO CAPAC* POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES, SEGUN UN RELATO DEL ALFEREZ DE FRAGATA JUAN SALAVERRY

NOTAS AL CAPITULO

CAPITULO VII. LAS ESTRUCTURAS Y LA ORGANIZACION

1. Leyes, ordenanzas y reglamentos.— 2. El Comandante General de Marina.— 3. El Comandante General de la Escuadra.— 4. Organización del servicio a bordo.— 5. Comandancia de Arsenales y Mayoría de Ordenes.—6. Auditoría de Marina.— 7. Juzgado Militar de Marina.— 8. Código de Justicia Militar.— 9. Hacienda.— 10. Contaduría Principal.— 11. Contabilidad de víveres y "estraordinarios".— 12. Detall.— 13. Comisaría General.— 14. Junta Departamental.— 15. Dirección de Obras Navales y Junta de Reconocimiento.

NOTAS AL CAPITULO

INDICE

CAPITULO VIII. EL PERSONAL

1. De contralmirante a guardiamarinas.— 1a. El personal de jerarquía superior.— 1b. Ingreso al servicio.— 1c. El estudio-aprendizaje y el adiestramiento en el lugar de trabajo.— 1d. Embarque de guardiamarinas.— 1e. La Escuela Náutica de Paita.— 1f. Empleo.— 1g. Estabilidad.— 1h. Promociones.— 1i. Escalafón y rotación del personal.— 1j. Ayuda post-servicio.— 1k. El Cuerpo Político.— 1l. Los maquinistas.— 1ll. El uniforme.— 2. Los oficiales de mar.— 3. Los marineros y grumetes.— 4. Comienzos de la "instrucción".— 5. Los haberes.— 6. La ración de armada.— 7. Uniformes de la tripulación.— 8. Las armas menores.— 9. Carreras de baqueta, azotes y consejos de guerra.— 10. Los valiosos extranjeros.— 11. "El reclutamiento es un crimen".— 11a. Abusos y crueldades de la leva.— 11b. Milicias y tercios de la gente de mar.

ANEXO. CUADRO DE JEFES, OFICIALES Y ALUMNOS DEL COLEGIO NAVAL MILITAR EN 1863

NOTAS AL CAPITULO

CAPITULO IX. EL MATERIAL A FLOTE

IX A. LOS BUQUES

1. Inspección y mantenimiento de los buques.— 2. Algunos casos típicos en los nuevos buques de vapor.— 2a. *Rímac.*— 2b. *Amazonas.*— 2c. *Quickstep.*— 2d. *Apurímac.*— 2e. *Tumbes.*— 2f. *Loa.*— 2g. *Ucayali.*— 2h. *Huaraz.*—2i. *Caupolicán.*— 2j. *Noel.*— 2k. *Tirone.*—3. El especial caso del *Guise.*— 4. Pontones y lanchas.—5. Los cuadros de material a flote de 1858, 1862 y 1864.

IX B. LOS CAÑONES

1. De culebrinas a cañones "monstruos".— 2. Cuadro de la artillería de los buques en el lapso 1850-1870.

IX C. ESTOPINES Y ESPOLETAS

IX D. "ARMAS DE CHISPA Y BLANCAS"

IX E. EL FUSIL DE AGUJA

ANEXO. MATERIAL A FLOTE EXISTENTE EN LA MARINA DE GUERRA DURANTE EL PERIODO 1850-1870

NOTAS AL CAPITULO

CAPITULO X. LOS ELEMENTOS DE APOYO

X A. APOSTADEROS

X B. ARSENAL

X C. FACTORIA

X D. EL BATALLON DE MARINA. LA BRIGADA DE ARTILLERIA

ANEXO: EL PATRIMONIO INMUEBLE DEL MUSEO Y ARCHIVO, DEL CENTRO NAVAL Y DE LA FARMACIA CENTRAL

NOTAS AL CAPITULO

HISTORIA MARITIMA DEL PERU

CAPITULO XI. QUEHACERES INGRATOS Y REVOLUCIONARIOS
1. S.M. El Guano.—2. Prisiones sin muros.—3. El proceloso océano revolucionario.— 4. "Nada la voz de su deber sofoca...".— 5. Un rumbo hacia el naufragio.— 6. Vivanco contra Castilla.— 7. ¿Castilla contra Castilla?.—8. "¡Bravos marinos, vuestro noble aliento...".—9. Una "calaverada" y un motín en el extranjero.— 10. Tragedia en la *Amazonas*.

ANEXO. "A LA MARINA PERUANA POR SU RESPETO A LA LEY"

NOTAS AL CAPITULO

TERCERA PARTE. EL PODERIO NAVAL EN ACCION

CAPITULO XII. EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON EL ECUADOR

CAPITULO XIII. EL PODERIO NAVAL Y LA GUERRA CON ESPAÑA
1. La España grande y decadente.— 2. Laureles, derroche y sangre.— 3. Los desaprensivos gastos militares.— 4. La marina de guerra española.— 5. Una "expedición científica" inquietante.— 6. "Lobo, ¿dónde estás?".— 7. El Perú ante la agresiva España isabelina.— 8. Un nombramiento "inoportuno y descabellado".— 9. La guerra fría.—10. Un poderoso esfuerzo.— 11. El Almirante se suicida.— 12. La fase bélica.— 13. La hora de Villar.— 14. Huito.— 15. La "vibración popular".— 16. Gálvez y Méndez Núñez: los campeadores.— 17. Testimonios de vista.— 18. ¿Campaña transcontinental?.— 19. La escuadra presuntamente aliada.— 20. La Escuadra Aliada no ataca las Filipinas.— 21. Méndez Núñez continúa enmendando errores de Madrid.— 22. Augurios navales y degolladero económico.

ANEXO A. BREVE BIOGRAFIA DEL CONTRALMIRANTE J.R. TUCKER, HASTA 1867

ANEXO B. LISTA DE LOS PRINCIPALES DOCUMENTOS OFICIALES RELACIONADOS CON EL COMANDO EN EL PERU DEL ALMIRANTE TUCKER, QUE SE ENCUENTRAN EN EL ARCHIVO NACIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS

ANEXO C. CUADROS NUMERICOS Y LISTAS NOMINALES, ASI COMO POR GRADOS Y CARGOS, DE TODO EL PERSONAL RELACIONADO CON LA MARINA DE GUERRA DEL PERU QUE ASISTIO A LOS COMBATES DE ABTAO (7 DE FEBRERO DE 1866) Y DEL CALLAO (2 DE MAYO DE 1866)

ANEXO D. CONTRATO PARA LA ADQUISICION DEL *MANCO CAPAC* Y DEL *ATAHUALPA*

ANEXO E. DOTACION DEL *HUASCAR* EN JUNIO DE 1866 Y DE LA *INDEPENDENCIA* EN JULIO DEL MISMO AÑO

NOTAS AL CAPITULO

CUARTA PARTE. LA ARMADA Y EL PERU PROFUNDO

INDICE

CAPITULO XIV. LA SAGA NORORIENTAL

1. El Amazonas disparatado, el legendario y el de los extranjeros.— 2. Nuestro Oriente ignoto.— 3. Comienza el ensueño atlántico.— 4. *"Manifest destiny"* y el Amazonas.— 5. Esbozo de una polarización.— 6. Invasiones, asaltos y soldados.— 7. Dos pobres vaporcitos.— 8. El patrocinio naval de Loreto.— 9. "Bravo como Ferreyros".— 10. Dioramas selváticos.—11. Alzamora: el infatigable fundador.— 12. Ciencia y antropofagia.— 13. El engrandecido patrimonio.— 14. Como a caballos viejos.

ANEXO A. OBRAS RELACIONADAS CON EL AMAZONAS, Y COMENTARIOS TALES COMO APARECEN EN LA *GEOGRAFIA DEL PERU* DE MATEO PAZ-SOLDAN, QUE EN 1862 SE HALLABAN A LA MANO EN EUROPA

ANEXO B. PRINCIPALES LIBROS EN ESPAÑOL Y MAPAS EN LOS QUE SE DESCRIBE O REPRESENTA LA REGION AMAZONICA Y SUS RIOS, QUE A MEDIADOS DEL SIGLO XIX PUDIERON ENCONTRARSE EN EL PERU

ANEXO C. PERJUICIOS CAUSADOS AL PERU POR LA COMPAÑIA DE NAVEGACION DEL AMAZONAS, SEGUN RAIMONDI (1862)

ANEXO D. DIORAMAS DE LA SELVA

ANEXO E. HABITANTES DE LA PROVINCIA LITORAL DE LORETO EN 1862, SEGUN RAIMONDI

ANEXO F. LOS REINOS MINERAL, VEGETAL Y ANIMAL DEL NORORIENTE EN 1862, SEGUN RAIMONDI

NOTAS AL CAPITULO

CAPITULO XV. EN LA MATRIZ ANDINA

1. El lago sagrado.— 2. Los anfibios urus.— 3. El altiplano de Pentland y de Squier.— 4. Una larval geopolítica lacustre.— 5. El carguío de los buques para el Titicaca: una difícil tarea.— 6. El muelle, el apostadero y el combustible para los vapores.— 7. El problema del personal.— 8. Las rebeliones indígenas en Puno.— 9. Se reanuda la tarea, se arma el *Yavarí* y comienzan los viajes.— 10. El cáncer financiero.— 11. Los pilotos y la *Peruvian Corporation.*

NOTAS AL CAPITULO

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFICAS

INDICE DE ILUSTRACIONES Y CUADROS ESTADISTICOS

INDICE ANALITICO

INDICE TOPONIMICO

INDICE DE PERSONAS

Prólogo

Cuando en 1963 se me solicitó integrar la comisión que preparó el proyecto destinado a escribir una amplia y documentada historia marítima del Perú, y luego lo puso en obra con entusiasmo y eficacia que merecen el mayor encomio, accedí de inmediato a tan honrosa petición. Mediante artículos publicados en la Revista de Marina, *desde mis años de cadete naval, y al obtener en la Universidad de San Marcos un grado doctoral en esa rama del saber, había yo mostrado mi interés en la Historia. Mas lamentablemente para mí, serias responsabilidades que exigían mi íntegra consagración a los cargos que por entonces desempeñaba me impidieron contribuir al valioso esfuerzo, coronado con el mayor éxito, que significó la preparación de los siete tomos iniciales de la* Historia Marítima del Perú *ya publicados.*

Diez años después, deseoso de gozar de un descanso que me permitiera volver a cierta actividad literaria, renuncié a los varios cargos directivos y académicos que desempeñaba, y esta circunstancia llevó al contralmirante Federico Salmón, Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del

Perú, a insistir en su pedido de colaboración que comencé a prestar de inmediato, impulsado por un grato deber para con la institución a quien había servido en forma activa durante casi veintiocho años. Me complació también que se me solicitara realizar el análisis del lapso 1850-1870, porque consideraba yo que la historia marítima peruana de esa veintena de años explicaba varios fenómenos contemporáneos hasta ahora no estudiados en cuanto al aspecto marítimo, y aclaraba acaecimientos importantes de los finales del siglo XIX, a pesar de lo cual la historiografía de ese período no lo había evaluado muy afortunadamente en cuanto a la atención que le era debida. Jorge Basadre ha tratado de varios de sus aspectos, pero en la escueta forma que corresponde a una historia general del Perú. No había merecido mejor suerte en las obras de historia naval. En las 432 páginas que abarcan los volúmenes I y II de la Historia de la Marina *del Perú del respetable precursor Rosendo Melo, el autor dedica 98 páginas a narrar los acontecimientos navales que ocurrieron en el lapso 1850-1870; pero de ellos concede 73 al conflicto con España de manera que sólo emplea 25 para analizar el resto del período. El capitán de fragata Manuel Vegas García, por su parte, en las 343 páginas de su* Historia de la Marina de Guerra del Perú *presenta en 73 la guerra con España y en 25 todo lo que sucedió además de esa ocurrencia bélica. Me animaba también la idea de que mis estudios, actividades, viajes y permanencia en el extranjero, durante los 30 años de trabajo en la vida civil que habían transcurrido desde que me separé voluntariamente de la Marina de Guerra Nacional, me habían dado una útil experiencia para evaluar los fenómenos socioeconómicos que matizaron el lapso 1850-1870 marcándolo con características bastante peculiares. Precisa considerar que desde el inicio de mi tarea y hasta hoy ha sido mi intento poner en relieve que la historia marítima de ese período fue, con términos de Cálculo, una función cuyo valor dependía de dos variables: la economía nacional en su relación con el tráfico del guano, y los fenómenos sociales que se derivaron de nuestro violento y*

forzado ingreso al mundo capitalista de los mediados del siglo XIX.

Con tales ideas y una buena dosis de entusiasmo emprendí la investigación que, gracias a la cooperación que al Instituto prestó el vice-almirante Jorge Parodi Galliani, ministro de Marina, me llevó a fuentes documentales del extranjero en las que anteriormente yo había constatado que existían valiosos documentos. Mientras me hallaba realizándola vino a presentárseme una dificultad que resultó de importancia para el desempeño de la tarea que me proponía realizar: una seria enfermedad que primero impidió y hasta hoy restringe mi movilidad, limitando mis visitas de trabajo a repositorios y bibliotecas. Hubiera tenido que suspender mi tarea de no haber encontrado ayuda generosa y de valía. Su amplitud ha sido de tal naturaleza que resultaría difícil mencionar todas las instituciones y personas a quienes la debo. Mas no puedo dejar de escribir aquí los nombres de unas cuantas a quienes estoy especialmente agradecido. A la cabeza, y en lugar destacado, debo mencionar al contralmirante Federico Salmón de la Jara y al capitán de fragata Luis Felipe Villena, presidente y secretario ejecutivo, respectivamente, del Instituto, quienes en todo sentido me han ayudado en forma noble y cordial. También en relievante colaboración, el vice-almirante Luis Ernesto Vargas Caballero y el ingeniero Jorge Grieve quienes con bondadosa atención han leído cuidadosamente el texto haciéndome notar importantes errores de transcripción; mientras el Dr. Emilio Romero, conocido economista, expresó amables conceptos sobre mi análisis, lo mismo que el vicealmirante Alberto Indacochea Queirolo. Destaco, al lado de ellos, a dos extranjeros que me dieron generosa colaboración: el conocido autor británico W.M. Mathew, que será frecuentamente citado en el texto, quien merced a atinadas gestiones de la señora Celia Wu de Brading llevó su amabilidad hasta a enviarme no sólo los ensayos que sobre el guano había publicado sino también los que aún se hallaban inéditos; y el señor capitán de mar y guerra (RRM), del Brasil, Max Justo Guedes, Director del Servicio de Documentación General

de Marina, de quien he recibido importantes copias de documentos oficiales de su país. Los señores vicealmirantes José Arce Larco y Rafael Durán Rey y contralmirante Arturo Calisto Morey, agregados navales a la Embajada del Perú en Washington, facilitaron amablemente las investigaciones que con ayuda del Instituto realicé en los Estados Unidos, y los por entonces tenientes primeros Enrique Salmón, Julio Escudero y César Martinelli, me prestaron en Washington, D.C. una ayuda eficaz que se tradujo en la obtención de un buen número de xerocopias de documentos existentes en esa ciudad. En la localización y examen de los mismos fueron inestimables las facilidades que se me dieron en las entidades gubernativas norteamericanas, a cuyos funcionarios expreso mi gratitud: Dra. Mary Kahlen, Dr. John Ebert, Miss Georgette Darn y Mr. Everet Larsen, de The Library of Congress; *Dr. William J. Morgan y Miss Mary Loughlin, de la* Naval History Division *de la Secretaría de Marina; Dr. Walter Greenwood, Director, Mr. John C. Reilly Jr. y Mrs. Barbara Lyn, de la* Navy Department Library; *Mr. James B. Rheads, Mr. Ronald Swercek y Mr. Gibson B. Smiths, de los* U.S. National Archives and Records Service. *A tales nombres debo añadir el del Dr. Guillermo Durand Flores, Director del Archivo General de la Nación del Perú, y el de varios colaboradores individuales. El Dr. Emilio Romero, a quien debo valiosas informaciones sobre Puno; el Dr. Félix Denegri, quien me trajo consigo de Chile interesantes documentos oficiales; la Dra. Graciela Sánchez Cerro y sus colaboradoras, de la División de Investigaciones de la Biblioteca Nacional de Lima, siempre dispuestas a ayudar; las personas que tuvieron la amabilidad de permitirme consultar sus archivos familiares; el Dr. Héctor López Martínez, quien en el inicio de mi tarea contribuyó eficazmente en la localización de documentos en varios archivos nacionales; la señorita Julia Tang, que con buen criterio e inteligencia ha suplido mi deficiencia física para recoger copias de documentos, así como las señoritas Aurelia Elia Lazarte y María Eulalia Pacheco, y la señorita Esperanza Navarro que tiene a su cargo la biblioteca del Instituto.*

Deseo poner en relieve que la Directiva del Instituto acogió mi sugerencia de comenzar a incluir en cada tomo de la Historia Marítima *sendos índices temático, de ilustraciones, onomástico y toponímico, y con amable generosidad ha tomado a su cargo hacer preparar los que aparecen al final del segundo de los dos volúmenes de que soy autor, entregados a la cooperación de la señora Alicia Castañeda de Gutiérrez y la señorita Victoria Espinoza Descalzo.*

F.R.

Introducción

Algo en la década de los treintas, pero ya de manera precisa durante el decenio de los cuarentas, la conexión, el trato, la comunicación del Perú con la Europa occidental y con los Estados Unidos de Norte América fue experimentando un notable incremento, desusado en cuanto a nuestra tradición, extraño si se tiene en cuenta la posición geográfica marginal que ocupaba nuestro país respecto a las grandes rutas de tráfico comercial, y que resultaría inexplicable si no se considerara un fenómeno económico que fue para el Perú de la mayor importancia: nuestros abonos (salitre y guano) ayudaban a incrementar la producción agrícola de Europa donde el agotamiento de las tierras de cultivo no podía responder ya a los aumentos de productividad que exigía el incremento vegetativo de la población. Esto ocasionó que durante unos cuarenta años, y principalmente como consecuencia del comercio de nuestros fertilizantes, el Perú tuviera un intenso tráfico marítimo con esos países, el que dio por resultado relaciones tan estrechas y frecuentes que sufrió influencias de tal cuantía que es dable decir que durante medio siglo la vida nacio-

nal experimentó tantos cambios que la historia de ese período no puede entenderse si no se la encuadra dentro del marco de esas influencias. Sólo así se hacen comprensibles las incongruencias, altibajos y desarmonías que se advierten en el acaecer histórico peruano durante ese lapso respecto al cual se podría imitar algo que para otro caso expresa Jung en su Aportación a la sicología analítica. *Cabría decir que al presentar la imagen integral de la costa peruana durante el lapso 1840-1880 tenemos que describir y explicar un edificio cuyo piso superior acaba de ser construído; la planta baja data del período 1530-1825, y un examen cuidadoso de la mampostería nos revela que se trata de la refacción de una torre del siglo XV: y en el sótano descubrimos muros de cimentación de un carácter que parece foráneo. Tal sería la imagen de nuestra estructura mental. El entreverso y las imbricaciones no desaparecían allí. Rebasando los conceptos de Jung, podríamos decir que nosotros habíamos colocado en el primer piso aditamentos que desbordaban los límites decimonónicos, para situarnos, en ciertos aspectos, una centuria adelante al adoptar principios y métodos que sólo se harían extensivos después de la Segunda Guerra Mundial y en los países marxistas del oriente europeo: el Estado se convirtió en gran empresario que realizaba operaciones financieras utilizando sumas que eran inmensas para el Perú y administrando inversiones de magnitud, que en otros países eran realizadas por el capital privado. Fue eso lo que sucedió con los ingresos del guano y del salitre, como lo hemos de ver en este libro.*

Los párrafos precedentes pueden utilizarse en el intento de hallar explicaciones que permitan hacer la disección de la estructura mental que tuvieron nuestros abuelos de los mediados del siglo XIX, y para descubrir los orígenes de los principios y métodos económicos que creyeron deducir, o que desacertadamente imitaron, así como los procedimientos técnicos (por lo general eotécnicos, por casualidad neotécnicos) puestos en práctica, e igualmente otras facetas peculiares de ese período. Mas esclarecer tales fenómenos ayudaría poco si no se tratara de hallar la explicación del enrevesado panaroma

de carácter político-ideológico que se presenta por entonces en el Perú como resultado de la insuflación de liberalismo que llega a nuestro valetudinario organismo social, y ello apenas ha eclosionado en Europa. Esto ocurre mientras estamos viviendo de la herencia española, que nunca había tenido ningún contacto con las revoluciones agrícola e industrial de Inglaterra, con la ideológica de Francia y con la democrática de los Estados Unidos. Son los ecos de aquellos acontecimientos los que advierten a nuestros abuelos criollos que ha nacido una nueva idea del mundo, en la que destacan no sólo el progreso y la ciencia experimental sino también los conceptos de libertad y de soberanía nacional; y son aquellos ecos los que los impulsan a la gran aventura de deshacerse del pasado para construir un nuevo mundo, a pesar que no contaban para ello con una previa experiencia administrativa, económica y cultural. Así surgieron las debilitantes contradicciones políticas, y la lucha entre los conservadores que querían un cambio dentro de la continuidad, y los liberales deseosos de romper con el pasado, pero substituyéndolo con un pensamiento político-filosófico de raíz y cuerpo totalmente europeos. La alternancia de hombres y gobiernos de una u otra de esas dos tendencias tuvo que añadir por entonces más factores desconcertantes en la realidad nacional. Se sumaron, por otra parte, a la incertidumbre en que el Perú vivía respecto a las posibilidades de poder conservar la más importante fuente de riqueza nacional: los fertilizantes, codiciados por las grandes potencias que no disimulaban su ambicioso deseo de apoderarse de ellos.

El estudio del lapso que nos ocupa viene a ser un análisis de dos décadas de mutaciones, de veinte años de "tiempos revueltos" para emplear un término de Toynbee. Pero, a diferencia de los cinco lustros precedentes, no se caracterizó esta veintena por mutaciones de hombres, cuanto por evoluciones ideológicas, económicas, sociales, técnicas, de política internacional, de ritmo de vida, de intentos, de actitudes. Los factores que producen los cambios no parece que nacieran en virtud de causas internas; se originan, más bien, en los contactos

con el exterior. Como tales aproximaciones van creciendo en número, y en ciertos aspectos ejercen rápidamente influencias, la comprensión del fenómeno integral que se da en el país sería muy difícil si no se proporcionara al lector un apropiado marco de referencia, que viene a ser el que permite localizar en el extranjero el origen de los factores de impulsión. Pero se podría decir que las influencias entre culturas son osmóticas. Mas toda ósmosis es una consecuencia de la permeabilidad de los cuerpos. Nunca el agente de cambios encuentra un vacío. De aquí que los que se verifican en nuestro país en 1850-1870 no sólo tienen que ser examinados en función de los acontecimientos que ocurrieron en ese lapso. Son de gran importancia para comprender los hechos que los siguieron; pero, por su parte, en buena cuenta se explican por los que los precedieron. De allí que en conformidad con los deseos de la Junta Directiva del Instituto, el alcance que el autor ha dado a este tomo ha sido cohesionar lo expresado en los siete ya publicados de la Historia Marítima del Perú, *y servir de introducción a los tomos que comprenderá la Segunda Parte. Esto se debe, sobre todo, a que durante el lapso de que nos ocupamos en este tomo, parece que nació, aunque no de una manera claramente definida, el anhelo de una transformación en las relaciones que habían existido durante el período histórico entre el Perú y su mar. Para que la precedente vaguedad desapareciera era menester luchar contra una tradición que había impedido el impulso libre hacia el espíritu marítimo. Los factores que estimulaban el cambio aparecieron como consecuencia de la independencia política y de la prosperidad económica de la República: la conciencia de que el Perú se hallaba en posición marginal con respecto al Atlántico, la incitación comercial que significó la valorización del salitre y del guano y los estímulos, positivos y negativos, creados mediante frecuentes y a menudo peligrosas relaciones internacionales.*

De las varias conclusiones a que hemos llegado mediante nuestra investigación, algunas exponemos aquí a causa de sus imbricaciones con la tesis general que ha surgido del cui-

dadoso análisis de los elementos económico-sociales que hemos examinado, y cuya validez toca al lector evaluar. Se refieren, principalmente, a que durante el lapso 1850-1870 no existieron vínculos estratégicos entre la Marina de Guerra Nacional y la Marina Mercante que en ese período se ocupó del considerable comercio marítimo que el país sostuvo con Europa y los Estados Unidos al venderles los fertilizantes peruanos. Expuesto en forma sucinta puede expresarse diciendo que si en un sistema de coordenadas se representan mediante dos curvas el grado de desarrollo que alcanzan las marinas de guerra y mercante en el Perú desde los años iniciales de la República hasta 1870, la curva correspondiente a la marina mercante muestra un descenso que se va pronunciando conforme transcurren los años del siglo; mientras que, por el contrario, en lo que se refiere a la Marina de Guerra Nacional la curva comienza a subir de manera pronunciada en la década de los cuarentas, alcanzando en el decenio de los sesentas una máxima altura que, por otra parte, coloca a la Armada Nacional en un primer lugar con relación a todos los países hispanoamericanos, en una posición que no volverá a alcanzar en los próximos cien años, después de perderla en 1879. Tal depreciación de valor parecería indicar que ocurrió en el Perú, como antes había sucedido y siempre sucederá cuando se crean gigantes con pies de barro, que la espléndida Marina de Guerra Nacional de ese período estaba desfasada a la realidad socioeconómica del país. Contribuyen a que se formule tal hipótesis dos hechos que concurrieron por entonces. El punto más bajo de la curva descendente de la marina mercante se alcanzó al mismo tiempo que el tráfico marítimo adquirió en el Perú un extraordinario auge a causa del comercio del guano, como lo hacemos ver en este libro. Por otra parte, la Armada Nacional llegó a su cenit en cuanto al tonelaje global y la capacidad combativa de su material a flote, apenas cinco años antes de que Manuel Pardo, al iniciar su administración, diera a conocer al país la grave crisis hacendaria nacional que lo llevó a la ruina.

Las fuentes que nos han proporcionado la mayor y mejor información para estudiar el lapso 1850-1870 fueron repositorios documentales. De entre los nacionales, los más importantes han sido los valiosos archivos institucionales, que hace poco se han hecho accesibles, pertenecientes el uno al Museo Naval y el otro al Instituto de Estudios Histórico-Militares del Perú. Hay que añadir a estos, por supuesto, el Archivo General de la Nación, que cada año mejora su valioso servicio; el del Ministerio de Relaciones Exteriores y, además, diez archivos privados, pertenecientes a otras tantas familias vinculadas con la Marina de Guerra Nacional, que haciendo honor a nuestras amistosas relaciones nos han permitido examinar los documentos de su pertenencia. De los repositorios extranjeros hemos tenido la fortuna de poder utilizar el material de tres de ellos en los que puede hallarse valiosísima información sobre el período cronológico de nuestro estudio: el National Archives and Records Service, *de Washington, D.C., algo de la* Foreign Office *de la* Public Record Office, *de Londres, y también algo del archivo del Museo Naval de Madrid. De entre la bibliografía utilizada, quizás la más útil ha sido la que conseguimos en la Biblioteca del Congreso (Washington, D.C.) y en la de la* Naval History Division *de la Secretaría de Marina de los Estados Unidos (Washington, D.C.). El trabajar en ellos nos ha permitido examinar un material informativo de gran valor para adentrarse en la realidad marítima, técnica y científica, del período que estudiamos: los libros publicados a mediados del siglo XIX, en los que se tratan temas navales (desde navegación a artillería y táctica), así como las cartas, portulanos, derroteros y otras ayudas al navegante que por entonces se utilizaban. En las traducciones y citas de ese material hemos eliminado todo intento* editorial, *conducta que también hemos seguido con respecto a los libros, folletos y artículos periodísticos del lapso 1850-1870 que hemos utilizado, de los cuales conservamos sin cambiar hasta la ortografía, aunque se les utilice en los anexos de este libro.*

Puede decirse que el tomo con que contribuimos a la Historia Marítima del Perú *comprende cuatro divisiones. Una, preliminar ya que está constituida por el Capítulo I que abarca una extensión que equivale a dos o tres de los que lo siguen, presenta el escenario mundial, marítimo y peruano como telón de fondo en que van a aparecer los hechos y hombres de quienes se va a tratar en el resto del libro. Una segunda, que abarca los cuatro capítulos que siguen al primero, analiza las vías abiertas, los recursos nacionales y la infraestructura costeña relacionados con el tráfico comercial verificado a través de los océanos Pacífico y Atlántico, así como el movimiento marítimo que aquel originó, a mediados del siglo XIX. Un conjunto de seis capítulos (del VI al XII) describe la Marina de Guerra Nacional en su política y organización, seguida de un examen de su personal, su material a flote y sus elementos de apoyo, y también la muestra empeñándose integralmente en la defensa nacional durante la guerra provocada por el ataque de la escuadra española que se apoderó de las islas Chincha en 1865. Los dos últimos capítulos estudian las importantes contribuciones que la Marina de Guerra hizo en la estabilización de las fronteras nororiental y sudoriental, así como su contribución en el desarrollo económico-social de la hoya amazónica y del Titicaca.*

En lo que concierne a los quince capítulos que están comprendidos dentro de esas cuatro divisiones, un examen al "CONTENIDO" que precede a esta nota introductoria permitirá al lector informarse sobre el o los temas de que cada uno trata. Nos parece, sin embargo, que resulta conveniente proporcionarle ciertas informaciones de carácter muy general sobre los enfoques y alcances de algunos de ellos. El Capítulo I es el más dilatado y comprensivo del libro, a causa de que le hemos incorporado todas las referencias de carácter general al mundo, al mar y al Perú de los mediados del siglo XIX, sin las cuales hemos creído que no sería fácil al lector comprender el contenido de los otros capítulos. Para el lector erudito o bien enterado este capítulo resultará inútil; pero no para el lector promedio, que es aquel que interesa a los gestores y es-

critores de la Historia Marítima del Perú. *El Capítulo III es un examen económico-social de la costa, que presenta su imagen y sus recursos en el lapso que nos interesa. Contiene un intento de análisis del negocio de los fertilizantes, desde el punto de vista empresarial y no hacendario, que se complementa con el examen del tráfico marítimo del guano, que se presenta en el subcapítulo V E. En el Capítulo IV hemos intentado una interpretación geopolítica del comercio marítimo de la costa, a base del estudio de los puertos y caletas en que se comerciaba, y de las producciones que había en las áreas de influencia que abarcaban tales puertos y caletas. Intimamente relacionado con tal asunto es el análisis que hemos hecho de las cartas de navegación, portulanos y derroteros comerciales que se podían adquirir por entonces. El Capítulo V es como un epítome de los tres capítulos que inmediatamente lo preceden pues, con la brevedad de las cifras de que se dispone, presenta el movimiento marítimo del lapso que se estudia, que es consecuencia de los factores económicos que se han examinado y que, al mismo tiempo, por la debilidad de su estructura será poco después uno de los elementos que contribuirán a la quiebra hacendaria del país. Los capítulos VI a XII están dedicados a la historia naval, en cuanto esta comprende la política de adquisiciones, las estructuras, el personal, el material a flote y los elementos de apoyo de la Armada Nacional. Creemos que resultará interesante para el lector encontrar en un anexo la relación historiada de sesenta buques que la Marina de Guerra utilizó durante el lapso 1850-1870, pues hemos tratado de consignar respecto a cada uno las características de su casco, aparejo, medios de propulsión, armamento y tripulación, así como los detalles de su entrada en el servicio y de su retiro. Los capítulos XI y XII presentan a la Armada en acción bélica. El segundo de ellos se ocupa de su actuación durante el conflicto con España. Acompañamos la exposición de este tema con una abundancia de ilustraciones que creemos prestará buena ayuda al lector. No se trata solamente de que hayamos logrado conseguir un apreciable número de reproducciones de esquemas, apuntes y cuadros sobre los comba-*

tes. Al aprovechar las facilidades que nos han brindado algunas reparticiones navales, y gracias a la inteligente cooperación del teniente primero Jorge Ortiz, A.P., nos ha sido posible trazar a escala y tomando como base portulanos apropiados, los croquis de las batallas del Callao y de Abtao, así como del intento de Huito. También nos ha sido dado recoger los nombres y los puestos de combate que ocuparon setecientas trece personas de la Marina de Guerra, de contralmirantes a pajes, y con inclusión de los asimilados y empleados civiles, en los combates de Abtao y del Callao. Creemos que resultará provechoso para la historiografía naval, ya que servirá para corregir los errores en que se ha incurrido en el pasado, que hayamos podido presentar una biografía del contralmirante J.R. Tucker y una lista de documentos sobre su actuación en el Perú todos los cuales se hallan en los Archivos Nacionales de Washington, D.C. El Capítulo XIV viene a ser una ampliación, confirmación y en algunos casos corrección, de los datos que como primicia presentó el autor en un ensayo sobre la historia de la Marina Fluvial de Guerra, que apareció en 1935 y que ha sido utilizada por muchos autores, con frecuencia sin citar la fuente. En el contenido de este capítulo figura una buena cantidad de documentos que hace cuarenta años no se conocían y que aclaran, hoy, por ejemplo, el controvertido asunto de la fecha de llegada al Marañón peruano, del Morona *y* Pastaza. *También sirven para apreciar, en lo que vale, la obra meritoria que realizó allí el capitán de navío Federico Alzamora durante los siete años de la tarea inicial. El capítulo XV, por último, viene a llenar un vacío que se dejaba sentir: da a conocer los hechos relacionados con la creación del Apostadero de Puno y de la primera división de vapores de guerra lacustres que de Arica al Titicaca trasladó la Marina de Guerra en piezas, por tierra, y que luego armó en ese lago. Infortunadamente no ha sido el material documentario recogido, tan amplio como se hubiera deseado. Se espera aumentarlo en el futuro, mediante una investigación* in situ, *que creeemos se pueda hacer en Puno.*

F.R.

Agosto de 1981

PRIMERA PARTE
EL SIGLO XIX Y EL PERU MARITIMO

Capítulo I
EL MUNDO, EL MAR Y EL PERU

I A. EL MUNDO

1. PRECEDENTES GEOPOLITICOS

Cuando el Perú descubrió Europa habían transcurrido ya ocho centurias de la Era Cristiana durante las cuales el núcleo cultural del Hemisferio Norte continuó desplazándose hacia Occidente. Como si el plasma generador de la civilización judeo-cristiana hubiera rebalsado ya las riberas mediterráneas, el organismo cultural que tenía en la Europa Occidental sus principales elementos constitutivos mostraba una fisiología en la cual parecían predominar las funciones acuáticas. Pero los mares, inclusive el venerable Mediterráneo, habían ido perdiendo su importancia funcional suplantados por la acción rectora de los océanos, entre los cuales el inmenso y abismal Atlántico, conceptualmente cerrado hasta el siglo XV por las Columnas de Hércules, alcanzó máxima primacía. En tal centuria y en la subsiguiente los navegantes portugueses y españoles, principalmente, hicieron crecer a Europa en forma desmesurada al empujar sus límites hasta el Nuevo Mundo y hasta las rutas que dando la vuelta al Africa conducen al fabuloso Oriente. Cuenta ese océano como anexos al Indico y al Pacífico. Pero es el Atlántico mismo el que constituye el protoplasma, el nudo vital, la matriz generadora, el gran dispensador de energías, el impulsor de acciones y el canal digestivo que permite a Europa devorar en su provecho los rendimientos de los otros continentes.

Desprendida del Africa y alejándose muy lentamente de ella en una deriva hacia el Occidente que ya ha apartado uno de otro el protuberante cabo Blanco brasileño del convexo golfo de Guinea africano, la América del Sur queda en una barriada marginal del mundo decimonónico. Con respecto a la dinámica Europa de entonces está arrinconada contra el inhabitado continente antártico. Se halla entre los dos mayores y más hondos océanos, no sólo solitaria y lejana sino también encerrada como una prisionera pues Magallanes y Hornos no habían sido hasta entonces vías de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, sino pasajes precarios y peligrosos colocados entre estos dos océanos. De allí que hasta llegar la etapa de la cacería de las ballenas, del *rush* del oro californiano, de los "navíos de registro" y, sobre todo de la explotación del guano y del salitre, Sudamérica occidental vivió respecto a Europa como la dormida princesa del cuento. El magro tráfico con España que por el istmo de Panamá se realizaba anteriormente, tuvo que ser reemplazado por el estruendoso de los vapores que empezaron a llegar desde principios del siglo XIX, para que esta zona sudamericana comenzara a adquirir un concepto más o menos certero sobre su propia realidad geopolítica.

La América septentrional con importantes lugares geográficos que se hallaban en los mismos paralelos en que se encuentran antiguos centros culturales y económicos de Europa y sólo a unas tres mil millas de distancia de los mismos, tenía una tercera parte de su ribera marítima oriental en la región oceánica en que se encontraba la más tupida red de líneas de tráfico comercial, situación de la que en buena parte gozaban también la America Central, el Caribe y el Norte de la América meridional. Geográficamente hasta el Brasil y la región del Río de la Plata pertenecían, aunque en forma dependiente, al privilegiado océano de las grandes transacciones comerciales y de la directas influencias provenientes de los focos principales de la Civilización Occidental. Pero, en cambio, muy otra era la situación de aquella zona americana que se extendía de la desolada Alaska a la aguzada extremidad de Hornos. Esta gravitaba hacia el Pacífico, lejos de las tierras y aguas en las que se entrecruzaban los grandes caminos del avance europeo. Se hallaba frente al más grande de los océanos terrestres en el que los ojos de estos sudamericanos sólo veían extensiones acuáticas avaras de tierras y paupérrimas de habitantes. Australia, el mayor entre los territorios más próximos, que recién comenzaba a ser colonizado, se encontraba a casi ocho mil millas.

Mucho más lejos todavía se hallaba el extremo oriental del continente asiático en el que a cañonazos habían violado los europeos los puertos de aquellos países que luchaban por mantener su secular aislamiento del mundo occidental.

En esta marginal región del Pacífico se hallaba el Perú, con la espalda contra el muro pétreo de los Andes y la afiebrada selva tropical. Científicamente "el habitante peruano... no tiene vecinos, porque las distancias que lo separan de los continentes al otro lado del océano son enormes... Compartimos con Chile y el Ecuador esta característica de aislamiento que no tiene paralelo en la faz del mundo", dice el contralmirante Zímic[1] Tres siglos de coloniaje, como otras tantas bocanadas de opio, lo habían hecho vivir en un paraíso artificial al obnubilar la visión de su realidad geopolítica. Centro exclusivista de distribución de productos españoles exportados por sevillanos comerciantes monopolistas, y con un primer puerto en el que se concentraban las materias primas venidas de la metrópoli, la economía medieval que practicaba España sumada al encierro geográfico del país, habían creado la opulencia, más que la riqueza, de un grupo de mercaderes limeños que aprovechaban todas las ventajas de este virreinato grande y sibarita. Su experiencia comercial era apenas de trocha panameña y de pesada flota celosamente resguardada por navíos de guerra, pues así era el sistema que imperaba en el pasaje que los metales preciosos de exportación y los productos españoles de importación realizaban entre Portobelo y Sevilla, o entre Sevilla y Panamá, puerto este último en el que una pobre flota comercial protegida por débiles unidades de guerra hacía los traslados hacia o del Callao. Desde este último lugar, utilizando la mula, la llama y la carreta de bueyes se hacía la distribución de mercancías a los territorios norteños, orientales y meridionales de la mayor parte de la América del Sur. Las comunicaciones directas con el Atlántico, por Magallanes y por Hornos, fueron consideradas durante mucho tiempo accesos peligrosos que mayormemente sólo frecuentaban piratas y contrabandistas.

2. *NUEVAS CATEGORIAS CONCEPTUALES*

Mientras el Perú como colonia crecía "a la criolla", es decir, por simple impulso vegetativo, lo que estaba lejos de significar un *desarrollo* planificado que respondiera al concepto de ese *progreso* incubado en el siglo XVI que había avanzado a un ritmo de pro-

gresión geométrica, a partir de 1750 experimenta Europa una transformación estructural de caracteres más importantes que cualesquiera de los últimos trescientos años. Mediante movimientos coyunturales, sucesivamente traslapados, se ha producido en la civilización occidental un cambio profundo que se apoya principalmente en una concepción económica que a mediados del siglo XIX se halla "en forma". Ha sido el resultado de varias revoluciones parciales (agrícola e industrial principalmente) que, a su vez, se han resuelto en un aliento evolutivo integral que avanza arrolladamente impulsado por el capitalismo. Hay tajantes cambios en la producción mundial, a base de nuevos sistemas gestionarios, comerciales y de reparto de utilidades, maridados con trascendentales evoluciones políticas, sociales, científicas. Pero, además, y en el examen de esto hemos de insistir por lo que significó para el Perú cuando a mediados del XIX quedó encandilado al contemplar súbitamente y en toda su amplitud el panorama mundial, han aparecido nuevas categorías mentales europeas que ahondan las dificultades de comprensión y entendimiento entre el Viejo Mundo y los otros continentes. Cuando la fuerza expansiva del capitalismo produce un contacto entre los seres humanos muy superior al que antes ha existido, a los disociadores elementos diferenciales (raciales, religiosos, lingüísticos y en general culturales) se añaden las repelentes categorías conceptuales que el humano "atrasado" o "bárbaro" va a tener que aceptar forzosamente para incorporarse al orden que el europeo ahora no le ofrece sino le impone. Lo que ocurrió con la conceptuación de *tiempo* y *espacio* aclarará nuestras reflexiones.

3. EL TIEMPO DEL CACAREO Y EL TIEMPO MECANICO

Fácil es apreciar la categoría mental que distingue al *tiempo*, si se examina la naturaleza que este presenta gramaticalmente entre ciertos pueblos africanos así como las característica con que se le encuentra para enunciar las edades de los individuos en algunos lugares de las serranías peruanas. Lingüistas que han estudiado los idiomas de la rama africana bantú manifiestan que el concepto del futuro verbal tal como aparece en el sistema gramatical europeo no existe entre esos africanos, mientras que el pasado verbal es de comprensión muy limitada[2]. En nuestra región andina, por otra parte, muchos hombres no pueden precisar su edad y en lugar del dato cronológico manifiestan simples referencias,

lo cual bien podría deberse a que en el Perú precolonial los individuos eran divididos no por los años de edad que contaban, sino en diez grupos que comenzaban por el de los *kirau pikak* (niño en cuna) y terminaban en el de los *roctomachu* o "viejos dormilones"[3]. Tanto la característica africana como la peruana son supervivencias del imperio que en el lejano pasado debió ejercer el tiempo fenomenológico, es decir, relacionado a las ocurrencias que se presentan en el diario acontecer de la vida humana, tiempo que fue desapareciendo conforme se desarrolló la ciencia astronómica que estableció el tiempo sidéreo y las horas solar, la referida a un meridiano seleccionado (París, Greenwich, San Fernando) y, posteriormente, la zonal.

El siglo XIX aportó un concepto revolucionario en cuanto a la categoría mental de la que venimos tratando, como lo hizo con respecto a muchos otros elementos. Cinco siglos antes había aparecido el enorme reloj mecánico que como ingenioso ornamento artístico se instaló en las catedrales y sedes municipales y que posteriormente se construyó en dimensiones apropiadas para que figurara entre el mobiliario de las casas-habitaciones. Esos relojes permitieron una regulación controlada de ciertas actividades. Pero otras fueron las consecuencias cuando en el siglo XIX apareció el reloj de bolsillo como parte indispensable de la indumentaria del europeo y del norteamericano. El tiempo mecánico adquirió validez predominante, tomando un carácter abstracto, "estableciendo la creencia en un mundo independiente de secuencia mensurable", convirtiéndose en un nuevo medio de existencia. "Aun las funciones orgánicas se regulan mediante el reloj: se come no porque se siente apetito sino porque ha llegado la hora de hacerlo, se duerme no cuando el cansancio lo exige sino cuando el reloj lo sanciona". Así los países dirigentes del gran proceso de cambio resultan regimentados por esa pequeña máquina. La genialidad de Marx advierte con certeza los alcances de este fenómeno, en una carta que envía a Engels en 1863, en la que le dice: "el reloj es la primera máquina automática aplicada a fines prácticos y en él está vibrando toda la teoría de cómo producir y regular el movimiento". Como no podía dejar de ser tratándose de Marx, en tal observación está implícito un aspecto económico de la mayor importancia. Desde que $v = e/t$, el tiempo abstracto del reloj estaba llamado a controlar cada vez más la productividad del trabajo[4].

Conforme se impuso la importancia del tiempo mecánico se endureció su régimen absolutista. Se hizo imperiosa en los países rectores del mundo capitalista decimonónico la puntualidad en el manejo de los negocios, porque pronto se llegó allí al convenci-

miento de que "el tiempo es oro", apotegma económico de difícil comprensión para los otros países. Tal fue el caso del Perú que si en el Tawantisuyo vivió en tiempo fenomenológico, durante el coloniaje no varió mucho en cuanto a las mayorías criollas porque bastante lejos estuvo el funcionario español de poseer y exigir puntualidad. En la segunda mitad del siglo XIX el talento mecánico de Pedro Ruiz Gallo se aplicó, con aplauso nacional, a construir en Lima y Chachapoyas grandes relojes que seguían el modelo de los del siglo XIV europeo, aunque no existían en el país artesanos nacionales capaces de limpiar los escasos relojes de bolsillo que se usaban en el Perú, y aunque el único establecimiento nacional donde se podían reparar los cronómetros de los innumerables buques que venían a nuestras costas era el del alemán Müller, localizado en el Callao. Una de las mayores dificultades que se presentaban en la gestión comercial de la millonaria empresa fiscal del guano, que provocaba fuertes pérdidas económicas y quejas internacionales que desprestigiaban al Gobierno, era el inexcusable incumplimiento de los lapsos durante los cuales debían cargarse las bodegas de los buques extranjeros que llegaban a embarcar el guano. Plazos previstos en quince días, a veces se dilataban hasta los tres meses.

4. EVOLUCION CIENTIFICA DECIMONONICA

Los grandes adelantos científicos del siglo XVII[5] pueden equipararse en importancia con la reorganización conceptual de cada rama del pensamiento científico, que tuvo lugar en los mediados del siglo XIX. El método científico de la experimentación utilizado en las ciencias físicas se impuso en esta centuria hasta en el estudio de los organismo vivos y de los grupos sociales, utilizando no sólo el laboratorio sino también la investigación directa de cuanto existía en el medio ambiente. Los conceptos científicos no fueron ya principalmente esotéricos y cósmicos sino se aplicaron a todas las fases de la experiencia humana y a todas las manifestaciones vitales[6]. Esto se debió en gran parte a hombres que fueron sobresalientes no sólo por su contracción al estudio sino también por su despreocupación hacia la riqueza cuya búsqueda impulsaba poderosamente a sus semejantes coetáneos. El aprovechamiento de los principios científicos, por otra parte, aumentó las posibilidades técnicas y amplió el campo potencial de esta clase de realizaciones; e inversamente, gracias al desarrollo técnico el hombre de

ciencia dispuso de instrumentos que facilitaron su tarea. Mas resultaría erróneo refundir en un solo cuerpo de estudio la ciencia y la técnica del siglo XIX, elementos que deben analizarse separadamente si se desea obtener una visión esclarecedora de los fenómenos que estamos considerando.

Si al lado de la pasión humanista del Renacimiento aumentó la ciencia cósmica del movimiento matemático y la del laboratorio del alquimista, con la profunda transformación que más tarde produjeron las revoluciones agraria e industrial la ciencia decimonónica pareció desplazarse en dirección contraria a la renacentista. Durante el siglo XIX pudo el grupo de astrónomos, cada vez más reducido, conservar durante unos cincuenta años el prestigio casi misterioso que los rodeaba. Ello se debió al desarrollo que, con Herschel, Laplace, Hencke, Bessel, Adams y Carrington, alcanzó la observación telescópica del espacio estelar que permitió localizar a Neptuno y hallar asteroides, satélites y anillos internos, y también contribuyó a ello el impulso que a mediados del siglo logró el análisis espectral del sol merced a Franhoffer, y a Young que determinó en 1859 la naturaleza gaseosa de la corona solar. Pero la astronomía estuvo lejos de representar el nuevo impulso científico de la civilización occidental. La ciencia decimonónica tuvo una vitalidad tan extraordinaria que por fuerza hubo de alejarse del mundo inorgánico en la medida en que la atrajeron a sí las fuentes de energía, el movimiento y la velocidad de las aguas y de la luz, las reacciones químicas de los cuerpos vivos, la medición física del fenómeno fisiológico, la teoría de los gérmenes, así como los orígenes y las funciones de los cuerpos vivos y de los grupos de sociedades. Y porque de esa manera entró al estudio de aquello que interesaba a grandes mayorías de humanos que afanosamente perseguían el *progreso*, al hacerse experimental y práctica comenzó a perder su antiguo carácter de ciencia de *élite*. En su forma aplicada, o ya como tecnología, fue "sentido común organizado", con definición victoriana. Hasta que convertida en patrimonio del mecánico, del fundidor, del químico cervecero, del agricultor, parió inventos con la misma sencilla despreocupación que en el hogar de estos hombres se parían hijos.

Al ajusticiamiento de Lavoisier en la guillotina siguió un período de detención en la obra magnífica realizada en Francia por los químicos que poco antes habían asestado un golpe de muerte a

una ciencia que por entonces mencionaba "la sal de muchas virtudes", el "mercurio de vida" y el "doble secreto" del alquimista medioeval, para renovarla mediante una nueva concepción que permitiera estructurar un verdadero sistema químico. La antorcha pasó temporalmente a Inglaterra, y quien más alto la colocó al comenzar el siglo XIX fue un joven autodidacta, de modesto origen, que a través de sus investigaciones meteorológicas llegó a elaborar una concepción completa de la química atómica. "La maravillosa teoría de los átomos, en la que se basa toda la gigantesca estructura de la química moderna, fue la elaboración lógica de la mente de John Dalton". dice Williams[7]. En 1852 Frankland (seguido por Kekulé y A.S. Couper) reconoció que no siempre un átomo es equivalente a otro átomo de una clase diferente, en cuanto a sus posibilidades de combinarse, y de inmediato se llegó a la introducción del concepto apropiado, que en la terminología química creaba un nuevo sentido, y en particular en cuanto a la comprensión de las afinidades o "valencias" de los diferentes elementos, lo que se comprobó que tenía una importancia fundamental. Se evitó cualquier posible razonamiento equívoco, aprovechando que en 1850 Pasteur había expuesto ya las gradaciones arquitectónicas que en el diseño de una molécula se encuentran. En 1864 Newlands llamó en Inglaterra la atención sobre la relación que existía entre los pesos de los elementos y sus otras características. Poco después (1869) el ruso Mendelieff dio completa expresión a los fenómenos de recurrencia entre los pesos atómicos, enunciando la Ley Periódica.

Porque vivía en un mundo no sólo en proceso de cambio sino en verdadero trance de revolución, el hombre decimonónico occidental hubo de pensar, contra lo que se había dicho antes, que en lugar de ser rígida e inmutable, la Naturaleza debía ser plástica; y que era propio de la superficie terrestre experimentar cambios metamórficos. De aquí hubo un paso a suponer que en el pasado habían existido solidificaciones y desintegraciones terrestres, y que en todo el globo ese proceso seguía, a ritmo de tiempo cósmico infinitamente largo. Las escasas premoniciones del siglo XVIII fueron haciéndose certezas, no sin muy importante controversia. En la segunda parte del siglo XIX resultaron triunfadoras, quedando metodológicamente registradas en una nueva ciencia: la Geología. Del caos de opiniones que sobre la estructura y formación de la tierra se había heredado de la centuria precedente, a través del neptunismo, del plutonismo, del catastrofismo; y des-

pués que hacia 1855 se hubiera aceptado la teoría uniformetarista de los pequeños cambios continuos que según Lyell producen resultados finales de proporciones colosales, quedó estructurada esta ciencia decimonónica destinada a estudiar la hercúlea y bella obra escultórica que lentamente ejecuta la acción del viento, del agua, del hielo. El hurgar en las entrañas de la tierra y en los empinados riscos helados de las cordilleras en busca de datos geológicos naturales, había ayudado al hallazgo de informaciones útiles a otra ciencia contemporánea de la Geología y cuyos descubrimientos fueron ligándose a los geológicos, con beneficios para ambas. En 1857 Agassis publicó su *Etude sur les glaciers* exponiendo su concepción de un lapso de la historia universal en que la tierra estuvo cubierta de hielo. En 1859 apareció el famoso capítulo de Darwin, en su *Origin of Species*, que al exponer su teoría sobre la trasmutación de los seres vivos completó la doctrina uniformetarista de Lyell. Este último hombre de ciencia, a quien se reputa el padre de la moderna geología, redondeó su obra, atando estrechamente los lazos entre la historia del hombre y la historia de su *habitat*, al dar a luz, en 1863, su *Antiquity of Man*, seis años después que Fuhlrott había presentado en Berlín el cráneo del *Homo neanderthalensis*. Similar efecto unificador produjo por entonces la obra de Haeckel. Por el camino de centenas de años utilizados en el estudio de los más pequeños animales, este gran zoólogo llegó a su famosa teoría de que en su desarrollo embriológico cada organismo individual ensaya en epítome los pasos de la evolución de sus antecesores. Haeckel hizo más claros ciertos pasajes de la filosofía darwiniana, en su obra técnica sobre la morfología en relación con el árbol genealógico de la raza humana (1866), y en forma divulgatoria en su *Historia natural de la creación* (1868).

En los comienzos del siglo XVIII el médico francés Cabanis había expresado que el "cerebro digiere impresiones y segrega pensamientos, en la misma forma en que el estómago digiere alimentos y que el hígado segrega bilis"[8]. Mas habría de trascurrir siglo y medio para que ese crudo enunciado, filosófica y científicamente irreverente por entonces, a través de la discusión de algunos sabios llegara, en la segunda parte del XIX, a hallar cierta justificación mediante la investigación de las relaciones que ligan entre sí el cuerpo y el espíritu del hombre.

El descenso que la raza humana sufrió en la escala de valores filosóficos a consecuencia de los estudios de la evolución y de las

leyes de la herencia, el desarrollo general experimentado por las ciencias, así como el refinamiento técnico alcanzado por los instrumentos que se tenían al alcance, llevó en la segunda parte del siglo XIX al estudio factual de la mente del hombre, y a un abandono de los métodos de la medicina metafísica que resultó substituida por la diagnosis física.

Las comprobaciones de Bernard (1851) sobre la relación existente entre la contracción de los nervios y la regulación de la irrigación sanguínea fueron los experimentos iniciales del lapso que nos ocupa, que este eminente hombre de ciencia completó con los que en 1858 le permitieron advertir que el estímulo de ciertos nervios del sistema cardíaco podía paralizar el corazón. Pero otro grupo de estudiosos alemanes, contemporáneamente, había estado investigando las relaciones entre el cuerpo y la mente desde el punto de vista físico. El resultado de esta investigación fue que también en 1851 Helmholtz pudo medir la velocidad de tránsito de un impulso nervioso; que en 1852 Lotze publicó su *Medizinische Psychologie* y Herbert Spencer sus *Principios de Sicología*, y que en 1860 apareció el *Psychophysik* de Fechner, que era la expresión más completa de los avances de la escuela alemana. Fechner explicó este término diciendo que la Psicología era "una teoría exacta de la relación entre el espíritu y el cuerpo y, de una manera general, entre los mundos físico y psíquico".[9] El avance no cesó allí. Con el primer impulso que Donders le imprimiera en 1861, y gracias al persistente esfuerzo adicional de Wunt, apareció la nueva escuela alemana de la sicología fisiológica que completó el importante avance que en el XIX realizó la sicología experimental, a la que tanto contribuyó, también, la escuela francesa de Broca.

Reinaban durante el siglo XIX un clima intelectual y una tensión espiritual propicios al esfuerzo. Además, la suma de conocimientos acumulados por entonces, y de técnicas de experimentación desarrolladas, habida cuenta, además, del empuje del "progreso" y de la autosuficiencia a que había llegado, impulsaban al hombre a buscar los caminos del mejoramiento del ser humano como ente físico producido, generación tras generación. Esta idea había permanecido postergada a causa del compulsorio impulso religioso de mejoramiento espiritual que prevaleció en los siglos precedentes. Mas surgió en vez de tal impulso un anhelo intrínsecamente decimonónico que iba a conducir durante esa centuria a hallazgos que permitirían estructurar en forma metodológica

nuevos principios sobre el automejoramiento biológico o el mejoramiento a través de procedimientos endógenos, de los seres vivos mediante la aplicación de las leyes sobre la herencia biológica. Coincidencia muy significativa fue que cronológicamente se produjera durante el período histórico que nos ocupa, otro acontecimiento que, con frase de Williams, "marca el momento más importante en el estudio del hombre": la fundación de la primera sociedad antropológica del mundo, realizada en 1859 a iniciativa de Broca.

La relación orgánica que liga unas a otras las generaciones con la persistencia de un factor de estabilidad típica, había interesado pero sólo ligeramente, hasta que a mediados del XIX se pudo explicarla. Owen, Jäger, Weissmann, Darwin y Galton fueron avanzando, entre 1849 y 1869, en la estructuración de las que llegaron a constituir leyes rigurosamente científicas. Pero quizás se hubiera tardado en divulgar sus investigaciones si por entonces no hubieran penetrado en el campo de la genética dos personas de mucho menor calibre que los nombrados, pero que estuvieron más en contacto con el *élan* de su tiempo, que en buena parte había desplazado al sabio para dar cabida al empírico, así como la técnica suplantaba en cierta forma a la ciencia pura.

El primero de esos hombres fue Gregor Johann Mendel, un modesto botánico austriaco que en 1843 se retiró del mundo haciéndose monje agustino en Brünn, y dedicó su interés a computar numéricamente el modo exacto en el que se combinaban, en sus híbridos, los caracteres divergentes que poseía un elevado número de guisantes del jardín conventual, los cuales Mendel había cruzado. De esta manera sus cosechas no sólo dieron nuevos guisantes sino el descubrimiento de una ley sobre la herencia de los caracteres en plantas y animales, así como sobre el comportamiento de esos caracteres según fueran dominantes o recesivos. El resultado de sus pacientes investigaciones fue publicado en 1865 por una sociedad de historia natural que existía en su ciudad natal, de modo que sólo alcanzó celebridad mundial unos cuarenta años después. El caso del otro hombre a quien me he referido líneas más arriba fue diferente.

Luther Burbank nació y pasó su niñez y juventud en una hacienda norteamericana situada en Massachussetts, en la cual muy tempranamente comenzó a realizar unos experimentos en horticultura que habría de continuar durante cincuenta años. Esta dedicación y un curso de nivel medio que tomó en una escuela

cercana, lo convirtieron en especialista en jardinería de mercado. No fue la suya una especialidad científica, ciertamente. Pero cuando el siglo XIX estaba en la tercera parte de su transcurso, al par que Wiessmann y Galton avanzaban en sus estudios sobre la herencia biológica, Burbank había llegado a desarrollar un buena cantidad de frutos nuevos, así como a mejorar en forma sobresaliente la calidad de otros frutos, de numerosas hortalizas y de varios vegetales útiles, obteniendo la sobresaliente *"Burbank potato"* y un cactus forrajero mediante la eliminación de las espinas de esta planta.

Las tensiones intelectuales del ser humano producen dos diferentes clases de descargas preñadas de energía creadora. En el caso del individuo dotado con los atributos que caracterizan al *inventor*, este sintetiza informaciones recogidas, o imagina determinadas situaciones, y gracias a este proceso añade elementos para lograr un nuevo ente intelectual y esto puede brotar de su mente como en un destello de genialidad. El *descubridor*, por el contrario, necesita estar adiestrado en las técnicas de la observación metódica, pues en lugar de canalizar su intelecto hacia un proceso sintético que con frecuencia es muy rápido, analiza metódicamente a fin de hallar las relaciones que su inteligencia le ha hecho observar que faltan. Estas dos clases de individuos abundaron en el panorama cargado de tensiones que fue el siglo XIX. El inventor, como ya lo hemos dicho, fue el gran artífice de la tecnología. El descubridor, por su parte, produjo un considerable avance de la ciencia aplicada. Quizás si su aporte más importante durante la segunda mitad del siglo XIX lo hizo en el caso de la medicina, al mejorar el diagnóstico y la terapéutica para el sujeto individual, así como al desarrollar sistemas de la salubridad pública que contribuyeron a disminuir la mortalidad.

El siglo XIX heredó del XVIII una medicina metafísica. Dentro de preconceptos de esta calidad, mediante términos pseudocientíficos como "humores" y "miasmas" se escondían enfermedades que por entonces eran de orígenes misteriosos, a algunas de las cuales se aplicaban métodos depletivos terapéuticos severos y a veces irracionales, como las sangrías. En las dotaciones de muchos de nuestros buques de guerra aparecían hacia 1850 los sangradores. La dolencia que causó a Napoleón tantas dificultades fue diagnosticada por lo más graneado del cuerpo médico de París como *galeno répercuté*, un mal (sarna) con el que poco se avenía,

por cierto, la dignidad del Emperador. Hasta la década de 1850 no se supo que la *Trichina spiralis* se hallaba en el organismo de ciertos sujetos a causa de la ingestión de carne de puerco infectado. Pero fue realmente extraordinario el adelanto que durante la segunda mitad del XIX se logró mediante el empleo del diagnóstico físico, que pasó a ser la piedra angular de la medicina moderna. Es cierto que Henbuggen (1761) y Coroisat (1808), mediante el uso de la percusión de la caja toráxica, y Laësnnec (1815) al auscultar el corazón y al precisar el ruido de los murmullos y soplos pulmonares de la respiración, habían dado los primeros pasos en el camino del diagnóstico físico. Pero indudablemente el más importante adelanto se logró cuando en la segunda mitad del XIX se hizo común el uso del estetoscopio con aditamento biauricular, y se impusieron la operación quirúrgica sin dolor y la cirugía antiséptica, esto último gracias a la teoría de los gérmenes que Pasteur desarrolló[10].

La cirugía sin dolor fue experimentada y luego divulgada principalmente por odontólogos norteamericanos (Horace Wells, M.G.T. Morton, Charles T. Jackson, Crowford W. Long), entre 1844 y 1846, que utilizaron los vapores de éter sulfúrico, anestésico que en buena parte fue suplantado después por el cloroformo, descubierto por el escocés Simpson. Su empleo se generalizó de inmediato y ampliamente, para beneficio de la humanidad, en las intervenciones médicas quirúrgicas[11].

La teoría de la propagación de las enfermedades mediante el vehículo de los gérmenes, que llevó a la cirugía antiséptica, y que Pasteur dio a conocer en una publicación de 1863, fue el resultado de la perfección que el microscopio alcanzó en el decenio de 1830, y principalmente en los experimentos que dicho químico realizó en 1854 sobre el proceso de la fermentación alcohólica de ciertos licores. Aunque se había advertido que existían microorganismos que jugaban un papel importante en la economía de la naturaleza y que se hallaban presentes en el proceso de la putrefacción de la materia animal y vegetal, fue la genialidad de Pasteur la que probó que sin esos microorganismos no habría decadencia de los tejidos, excepto mediante el lento proceso de la oxidación; que algunos grupos de esas "bacterias" aseguraban la oxidación necesaria para la vida orgánica mediante un proceso de descomposición de ciertas moléculas en las que se hallaba combinado el oxígeno; y que, en resumen, todo el proceso de la decadencia de los tejidos orgánicos era en realidad, una forma de fermentación que no se realizaría sin la presencia de los microorganismos vivos[12].

Mientras tanto, en una actividad médica relacionada, y como una consecuencia de los descubrimientos de Pasteur, se logró un adelanto de gran importancia práctica que Lister anunció en 1860: el desarrollo de la teoría y praxis de la cirugía antiséptica. Este médico irlandés, con excelente criterio, dedujo que si la putrefacción se debe siempre a la acción bacteriológica, en los casos de las heridas accidentales que se producen en los seres humanos, así como en los casos de las operaciones quirúrgicas, podía evitársela si las superficies afectadas se mantenían libres del acceso de los gérmenes decadentes mediante el uso de ciertas substancias que podían exterminar a las bacterias, más el empleo de medios adecuados para impedir que los gérmenes tuvieran un camino de acceso a las heridas quirúrgicas. Gracias a tales procedimientos, de inmediato el peligro de la gangrena disminuyó apreciablemente en Europa como pudo comprobarse durante la guerra franco-prusiana, cuando Guérin, en 1871, empezó a usar apósitos de algodón para cubrir las heridas de los soldados franceses.

La energía calorífica, agente de la producción del vapor, al sumar su potencialidad a otras fuentes energéticas que el hombre venía usando, hizo aumentar inmensamente los recursos técnicos. Mas esto no había agotado las posibilidades cuantitativas y menos aún las cualitativas que se presentaban mediante la intercambiabilidad de efectos. Puede decirse que fue al iniciarse la segunda mitad del siglo XIX que comenzó la profunda revolución científica en que hoy vivimos, de resultados tan tremendos que parecen incontrolables.

En su fructífera y larga vida (1791-1867), después de abrir la senda del electro-magnetismo Faraday había comprobado la interconvertibilidad entre el magnetismo y la electricidad, así como la de ésta y la acción química. Además, al conseguir la fácil generación de corriente eléctrica, había engendrado la idea de almacenarla, lo que Planché llevó a la practica en 1859 al inventar la batería de acumuladores. Esas importantes deducciones, unidas a otras de cuantía algo menor, llevaron a los científicos de la segunda mitad del siglo XIX a enunciar un principio que algunos filósofos consideraron la más grande generalización que la mente humana había concebido. Expresado sintéticamente por Faraday en 1840, en la elaboración de lo que se llamó el principio de la conservación de la energía, así como en el enunciado de sus correlatos y derivados, colaboraron científicos eminentes de Gran Bretaña y

Alemania principalmente, así como un manufacturero inglés llamado James Prescott Joule, cuyo apellido ha perdurado en la unidad de medida que lleva su nombre. De Alemania fueron importantes los aportes de Mohr, Mayer y Hemboltz. De Gran Bretaña, los de Biot, Brewster, Herschel y, sobre todo, de William Thompson (más tarde Lord Kelvin) cuyos estudios sobre la disipación de la energía (1852) lo llevaron por entonces a crear la Termodinámica como ciencia.

5. *"PROGRESO" Y CAMPO DE LA TECNICA*

Según buen número de tratadistas se considera el siglo XVII un lapso en que la ciencia pura dio un importante paso hacia adelante que hizo posible la revolución científica que formó parte del cambio estructural que en la civilización occidental eclosionó durante el siglo comprendido entre 1750-1850. Pero a partir de esta última fecha se puede considerar que el fenómeno decimonónico más descollante, que dio la tónica a la coyuntura económica de ese período, no fue propiamente el adelanto científico sino el *progreso técnico*. En todas las ramas de la actividad económica los avances técnicos fueron "tremendos", con adjetivo que emplea el comedido Munford[13], ya se tratase de la agricultura, los transportes, las comunicaciones, la manufactura u otros. Resultó impresionante el avance que se logró en el equipo y en los métodos usados para producir y distribuir bienes para el consumo humano. "Los destinados a la agricultura fueron menos espectaculares que los de otras actividades pero no se debe admitir que tal hecho disminuya la importancia fundamental de sus realizaciones metodológicas en selección de semillas, combates contra las enfermedades de las plantas, mejoramiento del ganado, así como el uso intensivo de la maquinaria agrícola, [novedades] que hicieron posible que la misma cantidad de esfuerzo humano produjera una incrementada cantidad de productos agrícolas"[14]. En realidad, cuando el mundo occidental llegó a la mitad del siglo XIX entró en una era de extraordinarias realizaciones técnicas porque la construcción de nuevas herramientas y máquinas-herramientas, así como el perfeccionamiento de algunas antiguas como el torno, el cepillo y el taladro, permitieron satisfacer las demandas mecánicas de los inventores así como las necesidades cuantitativas de los empresarios fabriles. Hasta una estrecha síntesis cuantitativa de los más importantes adelantos técnicos de ese lapso tomaría muchas páginas, por lo cual nos vamos a limitar a exponer, en tres

párrafos, las más descollantes realizaciones de otras tantas actividades que sobresalieron durante el lapso de que se ocupa este tomo.

Una de las técnicas que experimentó durante este período un apreciable adelanto fue la metalurgia, abriendo inusitadas posibilidades al desarrollo fabril. Hasta los mediados del siglo XIX ninguno de los procedimientos que se empleaban para la obtención del acero era capaz de lograr la calidad y cantidad que necesitaban las grandes potencias. Tanto la cementación como el uso del crisol sólo proporcionaban modestas cantidades de acero, a un precio muy elevado. En 1852 el norteamericano William Kelly, quien seis años antes había adquirido en su país una planta de fundición de hierro, al insuflar aire a presión en un crisol que contenía hierro barato y otros deshechos en estado de fusión, descarbonizó esa mezcla dejándola lista para que se convirtiera en acero. Cuatro años después, en Inglaterra Bessemer (hijo de un emigrado francés y en gran parte un autodidacta) produjo su *convertidor*, gran recipiente de unas diez toneladas de capacidad que en forma continua y muy eficaz gracias a un insuflador, obtuvo una revolución metalúrgica: la producción mundial de acero, que en 1840 llegaba apenas a 70,000 toneladas, veinte años más tarde se acercó a medio millón de toneladas y el precio se redujo a la tercera parte. Como si esto fuera poco, se pudo lograr acero en grandes piezas y variadas formas, lo que hasta entonces no se había conseguido con el hierro[15]. A partir de 1860, con la aparición del sistema de los grandes hornos y gracias al mejoramiento del *martillo-pilón*, inventado por Nasmith en 1838 y de las *laminadoras*, se pudo fundir, purificar, moldear y unir grandes masas de acero y de hierro[16].

La técnica de los transportes que habían aparecido en la primera mitad del siglo XIX con el ferrocarril y el buque impulsado por las máquinas marinas, en la segunda parte de la centuria abrió un nuevo capítulo de la historia humana al combinar sus esfuerzos para lograr el traslado masivo y de productos grandes y pesados a través de considerables distancias. Fue entonces que resultó posible que en vapores de tamaño mayor que los usados anteriormente, a pesar de lo cual navegaban a una velocidad sostenida que superaba en mucho la de los afamados veleros *clippers*, se embarcara en las costas occidentales del Africa, ponemos por caso, un producto natural con el que tales buques cruzaban el Atlántico y que, desembarcándolo en Nueva York, fuera transportado en fe-

rrocarril a San Francisco de California, y todo esto en cantidad masiva durante un intervalo de tiempo que resultaba tan breve por entonces que no hubiera podido imaginarse treinta años antes. Mas no es esto todo. No había terminado de imponer su supremacía la máquina de vapor cuando apareció frente a ella un serio competidor. En 1854 Barsanti di Pietrasanta y Mattenci dieron a conocer su motor de combustión interna, y dos años después Beau de Rochas presentó en forma teórica el ciclo Otto de cuatro tiempos, estudio que permitió a Lenoir, en 1862, construir el primer motor de ese tipo que alcanzó éxito comercial, utilizando un 10% de gas de alumbrado y 90% de aire. En 1867 Langem y Otto exhibieron en la Exposición Mundial de París un modelo del que se vendieron 5,000 máquinas[17], número bastante elevado para esa época.

Aunque la máquina electrostática, a la que hemos mencionado en páginas anteriores, había podido ya producir corriente continua capaz de poner en juego acciones mecánicas de magnitud, no era de una importante aplicación práctica. A mediados del siglo XIX, por fin, y gracias al electroimán móvil inventado por Wheatstone y Cooke (1841), al dispositivo de autoexcitación descubierto por Brett (1848) y a la utilización que logró von Siemens del magnetismo residual del electroimán inductor (1866), en 1867 Gramme construyó la primera máquina dinamoeléctrica para corriente alterna. Poco después un generador perfeccionado también por von Siemens logró imponerse, al eliminar todos los obstáculos que en el pasado dificultaban el uso amplio e irrestricto de la energía eléctrica que cabía enviar a través de alambres (como se envía agua por los tubos) y que a elección de cada sujeto se podía transformar en movimiento mecánico, en luz o en calor[18].

Resta añadir, respecto a aquellos aspectos de la revolución económica que disminuyeron las distancias geográficas facilitando el intercambio de ideas que impulsó enormemente el comercio, que además de la técnica motriz se desarrolló otro elemento contribuyente: la técnica de telecomunicaciones. Desde la segunda mitad del siglo XIX comenzó a propagarse el sistema de comunicación a distancia a base del telégrafo electromagnético de Morse que el gobierno norteamericano había adoptado oficialmente en 1843. Poco después, precisamente en 1858, W. Thompson (después Lord Kelvin) logró construir un aparato semejante pero de una sensibilidad tan grande que podía vencer la caída de tensión que

experimenta la corriente eléctrica de un conductor sumergido en el mar, lo cual hizo posible el uso del telégrafo submarino que enlazaba los continentes. Por entonces, también, y mediante los inventos de Fabra y Petiera (1851), Frament (1854), Reis (1861) y Manzetti (1864) se pudo trasmitir a distancias los sonidos, la música y hasta la voz humana. Ciertamente que el logro tuvo un carácter imperfecto, pero, de todas maneras, era el anuncio del teléfono que Bell dio al mundo decimonónico en 1876[19].

6. DESARROLLO CIENTIFICO Y DESARROLLO TECNICO

Resulta algo aventurado correlacionar en forma estrecha e ineludible de causa y efecto, el desarrollo científico y el desarrollo tecnológico. En otra parte de este trabajo expresamos que durante la revolución industrial europea el instrumento vivo de las creaciones técnicas fue el *inventor*, es decir, el empresario, el mecánico y a veces el *amateur*, todos ellos deseosos de llegar a realizaciones prácticas que les rindieran beneficios económicos. Estos hombres poseían ingenio, habilidades manuales y destrezas manipulativas, cualidades todas que en Europa abundaban como resultado del excelente artesanado que se había ido perfeccionando desde la Baja Edad Media. Pero tales individuos estaban lejos de ser hombres de ciencia. Junto a ellos existía el *ingeniero* reconocido como tal desde 1825-, elemento de enlace entre el científico y el "*mechanic*", con capacidad para levantar el patrón de conocimientos generales del empresario, del *amateur* y del obrero de maestranza, hasta un nivel que a estos permitía ser inventores. Todo lo que precede parece dejar establecido que al historiar el desarrollo tecnológico del siglo XIX hay que atender más a las realizaciones técnicas de carácter práctico que a los principios teóricos de carácter científico. Además, en cuanto al Perú hay que recordar que resultaría inútil remontarse a ciertos antecedentes de posible valor causal. La enseñanza científica de nuestra *élite*, que era la única clase social con acceso a los estudios universitarios, había sido paupérrima durante los siglos XVII y XVIII y la primera mitad del XIX. Y, prácticamente, después de haber logrado la eficacia técnica que encontraron los españoles en el coloniaje, el país había saltado por encima de la asimilación de la etapa gremial europea de modo que era inexistente en el Perú un artesanado industrial que se le asemejara. Cuando se incorporó al mundo del siglo XIX el país no tenía capacidad conceptual para orientar

se con conocimiento sobre la técnica europea. Compró lo que estaba al alcance de la información que poseía. Pero lo hizo con un fervor por el progreso que resulta indicativo que a mediados del siglo XIX, no obstante el atraso científico, social y económico que el país experimentaba, le había llegado un nuevo Evangelio que logró despertar sus esperanzas.

La difusión de los conceptos tecnológicos así como las realizaciones prácticas derivadas de las revoluciones agrícola e industrial europeas, dieron lugar a que a mediados del siglo XIX ya existiera en el Viejo Mundo y en los Estados Unidos, un grupo de poder, con ideas muy definidas sobre el efecto catalizador que para lograr el "progreso" producían los elementos técnicos que el inventor creaba a diario, sin que dejara de considerar, por cierto, los beneficios económicos que cada máquina, herramienta e instrumento nuevo producían. Alberto Moravia, al presentar recientemente, con criterio italiano, a la tecnología norteamericana como una religión laica, expresa que hoy ese grupo de poder es semejante al de los bracmanes hindúes. Quizás sea actualmente así. Pero durante el lapso histórico que nos ocupa estaba más bien compuesto por individuos que experimentaban un fervor apostólico, aunque teñido de utilitarismo, que propagaba una Buena Nueva respecto a la felicidad humana del futuro, a base de la técnica. Quienes en esos países recibían tal mensaje estaban preparados para escucharlo porque pertenecían a civilizaciones donde la técnica había recibido cuna y abrigo, engendrando entes físicos que allí estaban a la vista eliminando esfuerzos, explorando los astros y el interior de los seres vivos, produciendo corriente eléctrica, examinando microbios, construyendo vehículos automotrices: allí fue posible que entre los profanos se originara una "conciencia tecnológica". Otras características tuvo el fenómeno en las zonas marginales de esas civilizaciones entre las cuales se hallaba Hispanoamérica. En un país como el Perú, que por causas históricas, geográficas y políticas sólo al comenzar la segunda mitad del siglo XIX se incorporó plenamente a la realidad que existía en el Viejo Continente y en los Estados Unidos, el descubrimiento del "progreso" europeo y norteamericano produjo "emoción tecnológica". Pero al dar acogida a la Técnica mostrando un sentimentalismo que a veces aceleraba ansiosamente su adopción, se mostraba el desconocimiento de que ella no arraiga y no prospera si en el país que la recibe no hay un avance coherente e integrado que permita su interrelación con cuanto la rodea. Esto se podrá compren-

der mejor, en nuestro caso, al presentar un paralelo entre las etapas del desarrollo técnico europeo y del desarrollo del Perú.

7. LA TECNICA Y EL PROGRESO EN EL PERU HISTORICO

En todos los tiempos la técnica ha sido "un instrumento constante de la disciplina y educación", con palabras de Mumford. Hubiera sido raro no hallarla en las civilizaciones autóctonas del Perú. Por eso no extraña encontrarla en el virtuosismo desplegado para unir entre sí los monolitos de la arquitectura tawantinsuya, o en las finas textura, cromatismo y forma del ceramio costeño. La profundidad en los conocimientos, destreza y arte advertidas en esas técnicas, y que las llevan a la creación de la máquina, se advierten en el "tapiz estilo gobelino, con cuatrocientos hilos por pulgada", producido en un telar primitivo. "La habilidad del trabajador, su inteligencia, su destreza manual, su larga paciencia, la minuciosidad y amor puestos en la tarea pudieron vencer la pobreza instrumental"[20].

La admiración que merecen esos logros no la experimentó cabalmente el europeo conquistador. Comparó nuestro mundo con el del Viejo, que en el siglo XVI ya había logrado un avance considerable de orden artesanal, y se extrañó de que nuestro aborigen desconociera la rueda que permite usar el carro que en nuestro territorio, hecho de arenales, serranías angustiosamente fragmentadas y selva intrincada, hubiera tenido por entonces escasa utilidad. La comparación con lo europeo fue un desprestigio de lo nuestro. Peor aún: cuando durante el siglo XIX quisimos incorporar la técnica y la máquina de Europa, la adaptación de estos elementos exóticos fue un proceso difícil y lento.

Cada elemento que forma parte del "progreso" del mundo occidental del siglo XIX ha tenido su propia importancia dentro de la civilización que lo ha creado y no se puede divorciarlo del valor social que ha adquirido. Trasladado a otra civilización tiene que incorporarse plenamente en la última si ha de serle útil. Esto es difícil en el orden material si en el nuevo *habitat* no encuentra iguales o similares recursos, materias primas y fuentes de energía, así como mano de obra adecuada. La tecnología y la máquina que llegaron "en fuerza" durante el siglo XIX hallaron en nuestra costa una realidad de acentuados contrastes: al lado de una Lima sibarita que traía vino de Francia, loza de Inglaterra, sedas de la China, y puertas y ventanas de los Estados Unidos, existía en el Perú una

inmensa mayoría de habitantes analfabetos que vivía en chozas primitivas, que usaba embarcaciones de totora, o de palo de balsa u odres llenos de aire, y cuyo menaje doméstico consistía en cortezas secas de cucurbitáceas. A esos contrastes se añadieron nuevos desfasamientos. La integración fue no sólo difícil sino penosa porque nuestro hombre hubo de vencer grandes obstáculos para comprender y utilizar algo que, por su origen y sus cualidades, le resultaba frecuentemente extraño por completo. Un rápido examen de las fases por las que había pasado en Europa la Técnica, facilitará la comprensión del problema.

Mumford considera que el desarrollo de la técnica europea comprendió tres períodos que denomina mediante términos semejantes a los empleados en geología: eotécnico, paleotécnico y neotécnico. Según él cada uno forma un complejo que representa un período de la historia humana; y las tres distintas fases no poseen marcadas divisiones que las separen entre sí, sino aparecen solapadas e imbricadas aún dentro del territorio de una nación.

La fase eotécnica, que según este autor comprende del año 1000 al 1750, no sólo contiene los elementos que la caracterizan, sino también el germen de los otros dos que se van a desarrollar en los paríodos sub siguientes. Alcanza su clímax en el siglo XVII, y llega en la América anglosajona a "una retardada fruición en 1850"[21]. La mayor parte de sus manifestaciones son aún más tardías en el Perú a causa de la carencia de ciertos elementos que en Europa la han caracterizado y que faltaban en el Perú. Vale la pena explicarlo pues el examen de tal fenómeno hará ver lo impropio que a veces resulta la aplicación a nuestros países, de taxonomías europeas. Se trata de que en cuanto se refiere a la energía y a los materiales característicos, la fase eotécnica es un complejo de madera-agua. Con referencia al primero de estos dos elementos el autor hace notar la abundancia de árboles que se hallaba en los bosques que cubrían la mayor parte de las zonas templada y subártica del occidente europeo, y las varias e importantes cualidades físicas que la madera posee, elementos que la hicieron "el más variado, el más formable, el más útil de entre todos los materiales que el hombre ha empleado en su tecnología", y que sirvió para darle adiestramiento preparatorio para trabajar la piedra y el metal. Cree que fue el leñador quien desarrolló la rueda y el torno[22]. En lo que se refiere al agua, según Mumford, los molinos movidos por ella comenzaron a usarse el siglo IV y para el XIV ya abundaban en toda Europa y con una utilización variada que iba

de la molienda de los cereales, a las curtidurías, aserraderos, minas, etc. Los seguían en importancia los molinos de viento, de costo ínfimo como los de agua, de todos los tamaños, fáciles de conservar porque las partes móviles eran de madera y piedra. En 1836 existían en Holanda 12,000, que suministraban una potencia de 7,000 H.P. por lo menos[23].

"La madera fue el material universal de la economía eotécnica", dice Mumford[24] y el error contenido en esta aseveración, en lo que al Perú concierne, es un certero indicador de la situación marginal en que nos hallábamos con respecto a ese mundo y a esa economía en los mediados del siglo XIX. Nuestro país posee abundancia y variedad de árboles en la región selvática, riqueza que por entonces la complicada geografía hacía inalcanzable. Las serranías, en las que antes de la conquista española existieron pequeñas extensiones boscosas, según opinan algunos autores, se habían desforestado a consecuencia de una imprevisora política colonial de explotación de recursos que consumía los renovables sin poner mientes en la necesidad de replantar árboles como los que se derribaban. La árida costa, de por sí pobre en vegetación espontánea, estaba desnuda de árboles salvo una pequeña extensión de la zona septentrional de terreno agotado a causa de ciertas circunstancias que se harán notar posteriormente[25]. Esta situación no era nueva pues ya en los mediados del siglo XVII Vázquez de Espinoza da a conocer la importancia que la madera asumía entre los productos que el Virreinato importaba por la vía marítima.

El agua constituía para el litoral otro espejismo selvático. Dueño el Perú de la fuente que origina el río más caudaloso del mundo, así como de terrenos por los cuales corren importantes afluentes del Amazonas, por entonces carecía en la costa del agua con capacidad dinámica para convertirse en originadora de potencia mecánica. Encrespados y veloces en cierta época del año, en otras los ríos hacíanse lánguidos en su discurrir y flacos de caudal. El ejemplo europeo (represas, canales, acueductos) no lo habían tenido en cuenta los españoles en lo concerniente a embridarlos a fin de que pudieran servir para propósitos prácticos. El previamente citado Vázquez de Espinoza solamente menciona el empleo de un molino de agua: en Potosí y utilizado en un ingenio minero. En cuanto a los de viento, quizás a consecuencia de la escasez de madera, ese delicioso *raconteur* informa sobre la existencia de uno en Lima y de varios (pocos) en las serranías[26].

Si en lo que representa a la fase eotécnica europea hubo factores físicos que al faltarnos impidieron que el fenómeno de su apa-

rición se produjera en el Perú en la forma que se encontró en Europa como primera y preparatoria etapa que influyó en las que la sucedieron, algo similar ocurrió con el complejo que le siguió inmediatamente, con la excepción, por entonces, de los efectos sociales que allá produjo y que, afortunnadamente, no aparecieron entre nosotros. Considera Mumford que la fase paleotécnica se inició en 1700, llegó al punto más alto de su curva en 1870, comenzó su movimiento descendente en 1900 y dió "su cacareo de triunfo" en la gran exposición industrial del *Cristal Palace*, de Londres, en 1851, es decir, precisamente al comenzar el lapso que en este libro nos interesa históricamente. Tales menciones cronológicas se refieren a Gran Bretaña. No son aplicables a otros países, en los cuales el comienzo, el clímax y el final de la fase paleotécnica tuvieron lugar con retardo, encontrándose el caso de que la fase paleotécnica no se diera en Holanda, Dinamarca y parte de Suiza, países que pasaron directamente de la eotécnica a la neotécnica[27]

En términos de potencia y materiales característicos la fase paleotécnica es un complejo carbón-hierro y esto también coloca en situación marginal a nuestro desarrollo en comparación con el europeo. Mumford considera que 1832, año en que Fourneyron perfecciona la turbina hidráulica multiplicando con ello la eficiencia de la fuerza motriz primaria de tres a nueve veces, es la fecha aproximada del inicio de la fase neotécnica europea. Y nosotros recién al comenzar la segunda mitad del siglo XIX empezamos a buscar afanosamente nuestros yacimientos carboníferos, como se hará notar posteriormente[28], que no serían explotados comercialmente hasta casi cien años después, precisamente cuando entramos en la etapa de la metalurgia del hierro, producto este último que hasta entonces habíamos tenido que importar para la satisfacción de todas las necesidades que lo hacían preciso. De esta manera y en razón del retardo con que comenzamos a utilizar el carbón, si cabe un consuelo, nos libramos de pasar por la degradante etapa social a que en las minas de carbón de Inglaterra se llevó a los hombres, mujeres y niños que en ellas trabajaban[29].

Desde que la fase neotécnica, en que hoy nos encontramos, no comienza para Mumford sino al iniciarse el siglo XX, se halla fuera del lapso que estudiamos históricamente en este tomo. Sin embargo, debemos mencionar algo que le concierne. Se trata de que uno de los elementos que la distinguen es el carácter especial que asume en ella el flujo mundial de comercio de ciertos recursos, como los metales raros que se necesitan para las aleaciones, de los

cuales se apoderan rápidamente los países de gran desarrollo. El caso de nuestro guano, indispensable para restaurar la debilitada fertilidad de los suelos agrícolas europeos, provocó que un componente del complejo neotécnico, adelantándose a esta fase europea, nos colocara durante la segunda mitad del siglo XIX en posición de predominio comercial con respecto a un producto del que, con titánico esfuerzo, logramos conservar el monopolio que nos permitió imponer precios.

Lo que sucedió con ese fertilizante es un indicio más de la desarmonía que existió durante la segunda mitad del siglo XIX entre el mundo europeo al que nos incorporamos y el mundo que nos era propio, falta de correspondencia en el desarrollo económico-social que en algunos aspectos nos llevó a vivir con un pie colocado en el complejo eotécnico europeo y el otro pie en el complejo neotécnico, lo que provocó una marcha vacilante del país por la senda de su desarrollo, un inútil desgaste de energías y un dispendio de la riqueza que nos daba el guano. Adquirimos, con desbordante patriotismo, bienes y establecimos servicios que en los países europeos eran apropiados pero que en el nuestro iban a resultar inadecuados. El ansia encomiable de dar al Perú lo mejor, obnubilaba el raciocinio. Habíamos sumado nuestra voz al coro de loas al progreso que venía de Europa, donde las clases educadas, entre incienso votivo declamaban ditirambos a este dios que llevaría a los hombres hacia regiones de amor fraternal, de paz, de sabiduría y, sobre todo, de gran riqueza, como dice Mumford[30]. A semejanza de lo que en Europa sucedió según este autor, buena parte de nuestra alta burguesía formada en cursos filosóficos para ganar la sabiduría y en cursos teológicos para ganar el cielo, marginando los altos valores de la vida puso su mayor interés en ganar dinero. Ya no era suficiente en el mundo que la tarea diaria proporcionara una honorable subsistencia. "Debía crear una fortuna independiente. El trabajo dejó de ser una parte necesaria de la vida para convertirse en su finalidad más importante"[31]. Entramos en un mundo ciertamente más amplio, de mayor contenido intelectual, en el que se advertía regularidad, racionalización de esfuerzos y vastas perspectivas alcanzables dentro de su ordenamiento mecánico. Quedaba por ver si podríamos incorporar al orden más alto de la vida nacional la regularidad de la técnica y la dińamica del "progreso".

8. EL TESORO DEL CONOCIMIENTO DECIMONONICO

El tesoro de conocimientos creado ya en los finales del siglo XVI rindió intereses que fueron incrementando el caudal durante los doscientos años subsiguientes y esto hizo posible, en buena parte, las revoluciones agrícola e industrial de Europa. Pero el saber, como valor de producción y de cambios técnicos, en empleo diario por una apreciable cantidad de seres humanos, había tenido una circulación muy restringida. Hasta los mediados del XVIII el libro tuvo difusión limitada; fue, sobre todo, ornato de palacios y orgullo de bibliotecas monacales, goce y beneficio de *élites*. Esta situación cambió en el siglo XIX. Durante su primera parte el conocimiento impreso en el libro había comenzado a llegar a la burguesía de los países europeos del Occidente, y en la segunda mitad de esa centuria alcanzó difusión plena, sobre todo como consecuencia del mejoramiento del arte de imprimirlo y del aumento de todos los medios de comunicación al que concurrieron varios factores. Este fenómeno fue particularmente pronunciado entre los anglosajones. El mundo religioso protestante necesitaba que el pueblo estuviera en aptitud de leer la Biblia, y al patrón industrial le convenía que el obrero calificado pudiera aprender en los libros las técnicas y procedimientos de producción utilitaria que se iban desarrollando. Esto impulsó el aumento de escuelas para adultos y para niños haciendo avanzar la educación popular. Hubo también un incremento considerable de diarios y revistas, sobre todo en Gran Bretaña donde halló lectores dispuestos a comprarlos. El ferrocarril, el buque de vapor, el telégrafo de superficie y el telégrafo submarino, al acortar distancias y ofrecer noticias recientes, dieron un valor de mercado al servicio informativo, no sólo en el sentido de satisfacer los intereses intelectuales sino también en cuanto a favorecer las transacciones comerciales. Al antiguo conocimiento libresco se sumaron la actualización al día del Saber, así como la clara comprensión que el hombre comenzó a tener del mundo en que vivía. Todo esto influyó profundamente en el pensamiento de los pueblos europeos y comenzó a cegar, en buena parte, el abismo que allí antes había existido entre la ilustración de las *élites* y la ignorancia de las masas.

Aunque con características menos pronunciadas, el fenómeno comenzó a extenderse a los otros continentes conforme avanzó la expansión territorial europea, que creaba un orden económico capitalista de ámbito internacional, que comprendía tres elementos

que antes no habían existido en igual magnitud a la que ahora poseían: inusitada libertad de comercio, emigraciones de apreciables cantidades de individuos procedentes de Europa y, por último, ingente movilidad de los capitales del Viejo Mundo con los cuales se descubrían y explotaban los recursos naturales de los otros continentes.

9. *EL MUNDO DE TRES GRANDES POTENCIAS*

El cuadro general que se acaba de presentar queda trazado mediante gruesas líneas de esbozo. Tal encuadramiento no satisfaría las finalidades que el presente capítulo persigue, que es presentar al lector, como telón de fondo, la completa perspectiva del mundo al que el Perú se incorpora en los mediados del siglo XIX. Mas la índole de este tomo no permite el trazado de las líneas de detalle que se requerirían para precisar aún más el panorama mundial. Como solución de compromiso se presentan a continuación las características económicas, políticas y sociales que durante los mediados del siglo XIX mostraban las tres grandes potencias con las que el Perú tuvo el más estrecho contacto durante el lapso que este tomo estudia. En el orden de su importancia en cuanto concierne a nuestro país fueron Gran Bretaña, los Estados Unidos y Francia.

El acercamiento a estos países resultó una consecuencia de que durante la segunda parte del siglo XIX fueron los principales compradores de nuestros guano y salitre, y la modalidad del tráfico marítimo que eso estableció hizo que casi todas nuestras importaciones de productos manufacturados procedieran de Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos. Frecuentándolos, aprendimos a conocerlos, lo que el enclaustramiento anterior del Perú no había permitido. Acaeció que el trato comercial dio lugar también a que ejercieran sobre nosotros variadas influencias según las relaciones internacionales establecidas con ellos, así como fue un resultado de las circunstancias por las que atravesábamos ellos y nosotros. En cuanto al Perú este capítulo contiene un resumen de tales circunstancias. En lo que se refiere a Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos, a continuación juzgamos su coyuntura en el lapso que nos interesa. En el caso de cada uno de esos países, en los párrafos respectivos acentuamos nuestro enfoque de aquellos aspectos que resaltan en cuanto a los impactos que pudieron producir en el Perú decimonónico, teniendo en cuenta las reflexiones que siguen.

La gran influencia que Gran Bretaña ejerció en el mundo desde los finales de las guerras napoleónicas hasta comenzar el siglo XX llegó a su clímax precisamente en la era victoriana, durante la cual "progreso" y "desarrollo técnico" fueron sinónimos del topónimo "Inglaterra". A los lazos entre acreedor y deudor que venían de los años iniciales de la República, se unieron durante dicho lapso los que provenían de que Gran Bretaña era, por mucho, el principal comprador de nuestros fertilizantes, ocupando el primer lugar entre quienes exportaban al Perú productos manufacturados y carbón. No obstante tan estrecha relación comercial, no parecía existir un acercamiento cálido entre los dos países, como el que se notaba entre Chile e Inglaterra. Nos necesitábamos en lo económico pero nos tratábamos con cortés frialdad. No podían ignorar nuestros dirigentes que Gran Bretaña constituía el patrón más importante de la teoría y la praxis económica de su tiempo, así como el más sólido puntal en que el quehacer político interno encontraba el ejemplo que una democracia necesitaba en cuanto a aspectos fundamentales (constitucionalismo, parlamentarismo, evolución social aunque fuera lenta y cautelosa). Pero parecería que nuestro intelectual sólo abrigaba una admiración vergonzante por esos y otros logros efectivos, que llevaba a nuestros dirigentes a imitarlos pero a través de interpósita persona: Francia.

En cuanto a Francia no había pasado la admiración intelectual que nos había dejado de herencia la España borbónica junto con la afición al refinamiento galo que hacía que fueran productos suntuarios los que constituían la mayoría de los que importábamos de tal país. Pero, además, el importante avance del pensamiento social francés (Saint-Simon, Comte, Fourier, Proudhon) había servido de base ideológica al segundo grupo de liberales peruanos que tuvieron que enfrentarse al militarismo del lapso decimonónico que estamos estudiando. Nuestros liberales sólo lograron establecer un constitucionalismo vacilante, como en Francia durante breves períodos comprendiendo entre ellos el monarquismo parlamentario de Luis Napoleón Bonaparte.

El pensamiento de nuestra *élite* era europeo. Es de suponer que ello la llevara a un rechazo de los Estados Unidos mediante una reacción similar a la que se experimentaba contra los norteamericanos en el Viejo Mundo, por considerárseles rudos, incultos, políticamente poco escrupulosos, materialistas. El comercio entre Estados Unidos y el Perú había ido aumentando de manera importante al comenzar la segunda mitad del siglo XIX, pero disminuyó

en forma apreciable a causa de la guerra civil por la que pasó aquel país. Aunque al terminar tal conflicto nuestro tráfico marítimo con los norteamericanos comenzó a recuperar posiciones, durante el resto del decenio de 1860 permaneció muy a la zaga del británico. Aparte de esta relación económica no existió un acercamiento político del Perú con los Estados Unidos. Por el contrario, hubo recelo y hasta temor de que nuestro país fuera una víctima más del *manifest destiny* que mostró su repulsivo rostro en el caso del guano de las islas de Lobos y de los proyectos de colonización del Amazonas que propugnó el teniente Maury.

Si hubiera que señalar, con sólo dos palabras y afrontando los peligros que tan categórica conclusión entraña, el aspecto de la vida de Gran Bretaña que en el siglo XIX ocupó el más importante lugar directivo, habría que mencionar el liberalismo económico, aceptando la connotación que por entonces se le concedía.

El término *liberalism* (tomado del "liberalismo" español) sólo comenzó a emplearse en el vocabulario político de Gran Bretaña a raíz de la terminación de las guerras napoleónicas. Por entonces tuvo allí sentido peyorativo similar al que los ingleses atribuían a "jacobinismo". Mas hacia 1822, con la aparición del periódico *The Liberal* y la designación semioficial de *"liberal"* aplicada al grupo de Byron y Shelley, había perdido en buena parte su sinonimia con "jacobinismo"[32]. En el comienzo de la segunda mitad del siglo ya para la mayoría ilustrada de Gran Bretaña (aunque con diferencias de matices según los grupos sociales), *liberalism* quería decir un espíritu y un cuerpo de doctrinas centrados en la libertad personal en todas las esferas de la vida. Conforme avanzó el XIX fue pronunciándose ese acercamiento a la connotación que "liberalismo" tenía ya en otros países europeos, por lo menos teóricamente y en el lenguaje político, comprendiendo el ideal de la libertad del individuo como base en que podían sustentarse los mejores aspectos del desarrollo social, oponiendo a la vieja sociedad estática, represiva e intolerante, el dinamismo, el ejercicio de ciertos "derechos naturales" que estaban más allá de la provincia de cualquiera autoridad política, la tolerancia en oposición al dogma, cierta actitud de rechazo hacia discriminaciones y privilegios, así como una ilimitada fe en el progreso socioeconómico y en las posibilidades del mejoramiento humano.

Había existido en Gran Bretaña un proceso de acciones y reacciones entre esos nuevos espíritu y doctrina, y el profundo interés

que el país abrigaba sobre el estudio teórico de la Economía. A los por entonces deslumbrantes planteamientos que Adam Smith dejara, en 1776, sobre la naturaleza y las causas de las riqueza de las naciones, se habían añadido durante la primera parte del XIX los contenidos en las obras de Malthus, Ricardo, James y John Stuart Mill, a las que, en 1864, se añadirían los de Senior. No se trataba de trabajos de gabinete, sino de libros leídos y utilizados por el británico promedio. "La Economía Política está hoy de moda...", decía *The Times* el 18 de enero de 1822; y dos años antes Ricardo se había mostrado muy satisfecho de que los comerciantes londinenses hubieran presentado al Parlamento una petición en que se apoyaban en Adam Smith, según el *Parlamentary Debates* del 8 de mayo de 1820[33]. Esto explica que al comenzar la segunda mitad del siglo existieran ya en Gran Bretaña una doctrina y una praxis de liberalismo económico. El libre albedrío significaba libertad de organizar empresas, producir bienes sin ninguna limitación, negociar contratos, buscar beneficios en forma irrestricta y explotar los recursos productivos sin sufrir interferencia estatal. De acuerdo con Adam Smith debía descansarse en la armonía natural, mediante la cual se obtenían máxima productividad y riqueza bien distribuída si se dejaba que las leyes económicas operaran sin controles. La libre empresa, se pensaba, haría que cada individuo desarrollara el máximo de sus esfuerzos teniendo la perspectiva de que sus ganancias se armonizarían automáticamente con los intereses de la sociedad como un todo, y en la misma forma automática las fuerzas de la oferta y la demanda regularían la producción, los precios y las adquisiciones de bienes. Inversamente, los intentos hechos por el Estado o por combinaciones de empleadores o empleados, destinados a modificar el libre juego de las fuerzas competitivas, causarían solamente obstrucción y pérdidas generales.

El maridaje entre economía e individualismo, esbozado en el primitivo pensamiento liberal, en los finales del siglo XVII había recibido en Gran Bretaña un ímpetu poderoso mediante la filosofía de John Locke, quien consideraba el derecho a la propiedad como el más inalienable de los "derechos naturales" del hombre. Según él, mediante una avenencia entre sus miembros la Sociedad sólo otorgaba a sus dirigentes aquellos poderes que eran necesarios para asegurar la vida, la libertad y la actividad del pueblo; luego el papel del gobernante tenía limitados alcances pues al bienestar social se llegaba por el camino más corto cuando los individuos disponían de irrestricta libertad de acción. Así, gracias a

la natural armonía de las leyes económicas enunciadas por Adam Smith, la posibilidad de obtener beneficios ilimitados estimulaba a los empresarios a desplegar la más grande actividad para crear la mayor riqueza a base de la producción de más y mejores bienes económicos. Dentro de tal concepción el papel del Estado podía resultar negativo, puesto que cualquier interferencia con el proceso "natural" de producción de riqueza disminuiría la cantidad de esta[34].

A base de los aceptados principios precedentes, el liberalismo de carácter económico resultó la doctrina del capitalismo, sistema al que el Perú, ahora de manera consciente, se incorporó plena y pasivamente a mediados del siglo XIX bajo el influjo de sus negocios con Gran Bretaña, dando pasos vacilantes y sin posibilidades de retroceder. Representaba tal esfuerzo el clímax del viejo deseo de obtener riqueza, expresado en términos de una perspectiva individualista y cristalizado en un conjunto de instituciones cuyo carácter no era por entonces claramente discernible a quienes como nosotros por primera vez lo mirábamos de cerca gracias al negocio del guano y, sobre todo, lo sufríamos en carne tierna. Entre los elementos que probablemente aquí lo caracterizaban, el capitalismo representaba el derecho a poseer propiedad, la libertad de empeñarse en negocios, la obtención de beneficios como incentivo de la producción, la competencia como regulador automático, la libertad de contratación, un sistema de salarios, un intrincado mecanismo de intercambio y una política de eficiencia administrativa sistemática en la conducción de los negocios. Era una imagen idealizada. Sin embargo, no parece que impulsó al Perú a imitarla.

Pueblo sugestionado por la idea del progreso, que para lograrlo coloca entre las virtudes cardinales la laboriosidad, la eficacia comercial y la creación de la empresa privada, apenas acabadas las guerras napoleónicas Gran Bretaña pone su mayor empeño en consolidar sus revoluciones agrícola e industrial. Lo hace mediante medidas cuidadosamente estudiadas y que se ligan en la trabazón adecuada que constituyó la *reforma* económica que aparece definida en el período *mezzo*—victoriano. Tiene como eje la abolición del Acta de Navegación que durante doscientos años ha permitido a Gran Bretaña ejercer el monopolio de su comercio exterior. Esa medida legal favorece tanto el desarrollo industrial como el comercial y eleva la condición económica de los obreros puesto que bajan los precios de las mercancías de necesidad básica. Los

resultados de tal reforma rinden beneficios a corto plazo que permiten reforzar aún más la estructura capitalista mediante concentración de capitales y creación de grandes empresas, así como otras medidas contribuyentes a que la libra esterlina y el mercado monetario de Londres obtengan el dominio del mundo. Sin embargo, la agricultura continúa siendo la principal ocupación, seguida de los textiles. Estas actividades son las que estimulan la relación comercial con el Perú pues la primera necesita nuestros fertilizantes y la segunda aprovecha nuestras lanas cuya producción compra casi íntegramente. La población de Inglaterra y Gales aumenta en cinco millones entre 1850 y 1870[35]. Londres se convierte en una ciudad cuyo tamaño no tiene precedente en el planeta. El millaje de ferrocarriles se duplica. Las exportaciones pasan de 71 a 200 millones de libras esterlinas y las importaciones, de 100 a 300 millones. La mitad del tonelaje oceánico del mundo es británico[36]. El 1º de mayo de 1851 tiene lugar en Londres una ceremonia que tanto por sus realizaciones materiales como por lo que en ella se expresa, fue "la apertura de la edad de oro del victorianismo...", período éste de la historia británica que mucho se identifica con la presentación de Gran Bretaña en los mediados del XIX. Se trata de la "Gran Exposición de los Trabajos Industriales de Todas las Naciones". En su discurso de apertura el Príncipe Consorte expresa: "Estamos viviendo un período de la más maravillosa transición...". *The Times* comenta al día siguiente que ha sido "la primera mañana desde la creación del mundo en que las gentes de todas partes del mundo se ha reunido y ha realizado un acto en común..."[37].

Como se ha dado a entender en páginas precedentes, en su inicio el liberalismo consideraba al Estado como un elemento negativo y se propuso reducir su poder a un mínimo pues se pensó que sólo de esta manera era posible asegurar la libertad individual. Mas posteriormente surgió una nueva actitud: los liberales llegaron a considerar que podían controlar tal libertad siempre que por medio de leyes se dejaran establecidos ciertos principios. Fue así como en los mediados del siglo XIX ya el liberalismo político de Gran Bretaña comprendía un cuerpo de doctrina que tenía aspectos democráticos: la aprobación de constituciones, el aumento de los gobiernos representativos, la amplia extensión del sufragio, el establecimiento de un sistema de controles y balances, la codificación de la ley pública. No ha de creerse, empero, que la aceptación de tales formas significara que por entonces se llegaba a su aplica-

ción práctica generalizada. Precisamente el lapso histórico que nos interesa contempló en dicho país las luchas ideológicas que se hicieron necesarias para que la monarquía aristocrática se abriera a un cambio social.

Era el orgullo de Gran Bretaña considerar que poseía un libre gobierno constitucional. Si antes lo había calificado de ejemplar, a la luz de la Revolución Francesa y de la agitación social europea durante los decenios de 1830 y 1840 aparecía en necesidad de cambio si se quería mantener dentro de la estabilidad política en que había vivido. El gran sentido común que poseían los habitantes de ese país les inspiró el empleo de concesiones oportunas, puestas en prácticas, sin sacudidas violentas, en forma progresiva y metódica, que fue quitándole a la aristocracia algo del poder oligárquico de que había gozado[38]. La rueda motriz del mecanismo de cambio fue la reforma del régimen electoral, y la eficacia con que se realizó fue, en gran parte, el resultado de la influencia de las ideas liberales, tanto en los partidos liberal y conservador como en la poderosa clase media. Quienes figuraron en los gabinetes políticos de ese período sólo diferían en cuanto al ritmo y método de su aplicación, sin que sucediera que un gabinete repeliera las medidas que los otros acababan de tomar. La primera ley reformista, de 1832, fue una semi-democratización que favoreció a la clase media a tal punto que permitió que de sus filas salieran a presidir el Gabinete hombres sin progenie aristócrata como Robert Peel, Lord Melbourne, y más tarde Gladstone y Disraeli. En cuanto a la segunda reforma (1867) hizo accesible el voto a los obreros citadinos calificados, así como a los artesanos, clases sociales que habían adquirido fuerza mediante su organización por oficios y sus sociedades cooperativas. En 1852 el Perú tuvo ocasión de apreciar el poderío de esas agrupaciones: la entrega de las máquinas de la fragata *Amazonas*, que estaba en construcción en Londres, sufrió un retardo a causa de la huelga en la fábrica de Penn[39].

El lapso 1815-1848 había sido en Francia un período de agitación doctrinaria durante el cual los liberales llevaron a su país a una gran aventura parlamentaria, sistema de gobierno para el que no estaba preparado. Resultó, también, la coyuntura histórica en que surgió y se impuso allí la burguesía. Fueron treinta años de intranquilidad, de luchas varias veces sangrientas, en que una juventud idealista y pugnaz quiso dar a su patria un sistema de gobierno menos tradicional que los precedentes, a base de un régi-

men parlamentario sólido que no pudieron obtener si se juzgan los fracasados intentos hechos durante ese lapso, en los gobiernos de Luis XVIII, Carlos X y Luis Felipe I. Eran los tiempos en que la nobleza mostraba no haber aprendido nada de la Revolución: en 1847 se producen los escandalosos asuntos Teste-Cubiéres y del duque de Choiseul-Preslin, que al llenar de lodo a los Pares de Francia parece demostraron que "la corrupción lo invadía todo"[40]. Poco después (1852) el conde Joseph Arthur de Gobineau publicó su *Desigualdad de las razas humanas* que al proclamar la superioridad de los arios ofreció otra muestra de que la clase a que pertenecía continuaba nadando a contracorriente en cuanto a los problemas sociales. El panorama económico era sombrío. Los años inmediatamente precedentes al gobierno de Luis Napoleón fueron de una gran depresión agrícola que ocasionó sufrimiento al pueblo, predisponiendo a la acción revolucionaria cuando se presentara la oportunidad, que llegó en 1830 y 1848. En ciertas regiones no había qué comer. Los mercados se hallaban desiertos, la mendicidad aumentaba cada día. Hubo que organizar la caridad pública y fue preciso imponer fuertes castigos para disminuir la especulación y la fuga de alimentos hacia Alemania. En el Alto Rhin se quiso acallar las protestas populares mediante el empleo de tropas, con el resultado de luchas que dejaron muertos y heridos[41].

En el establecimiento del régimen republicano que surgió a la caída de Luis Felipe (1848), la elección de la Asamblea Constituyente fue una victoria para los republicanos moderados que en su mayoría pertenecían a la burguesía, quienes alcanzaron un número de representantes que superaba la adición de los izquierdistas de Blanc, los legitimistas y los orleanistas. A esa mayoría se le hizo responsable de la sangrienta represión. En 1830 la burguesía había triunfado sobre la aristocracia gracias al apoyo de las clases laborales. El resultado no fue benéfico. "Egoísta..., dominada por los intereses materiales, dedicada al culto del becerro de oro, teniendo por mira alcanzar la riqueza sólo aspiraba al bienestar y a la comodidad... Dirigente de la economía del país, se esfuerza en hacerse del poder político. Es rica. Estima que está llamada a una misión esencial: gobernar... Quiere permanecer sola a cargo del poder. Su criterio estrecho, su individualismo no le inspiran ideales elevados. Así, en general, le importa poco la miseria popular... No cree tener deberes particulares respecto a los asalariados a quienes ocupa..., porque coloca el interés privado por en-

cima del interés público"[42]. De otro lado, dice el mismo autor, que el proletariado aspira a participar en el gobierno pero se ve impedido porque carece de la formación educativa que se ha señalado como condición para tal ejercicio. Pero la burguesía no se interesa en hacerlo. "Rehusa atender las señales de peligro, a comprender la realidad"[43]. Como consecuencia de tal situación se produce un dañino fraccionamiento de los elementos que antes han estado unidos, y una nueva estructuración de las fuerzas sociales que es una advertencia confirmatoria de las doctrinas que Marx ha comenzado a propagar desde la década de 1840, respecto a la lucha entre las clases poseedoras y las clases trabajadoras que el capitalismo ha producido. No se trata ya de los reclamos de quienes sienten que sus privilegios como trabajadores han sido violados. La desavenencia aparece en torno al sistema económico mismo, con su libre competencia salarial y su contratación libre, que dejan al trabajador indefenso ante el patrón[44]. De allí el divorcio entre los dos partidos revolucionarios. Los republicanos burgueses sólo querían reformas políticas; los socialistas pedían una transformación del régimen social. No se trataba de una lucha de partidos sino de una lucha de clases: obreros contra burgueses.

Los ideales socialistas y la agitación social han contado en Francia con escritores de primera clase que hace años vienen combatiendo a favor de sus ideas, algunos de los cuales ocupan posiciones políticas de importancia. La apreciación póstuma de las obras de Saint-Simon y de Fourier ha dado aliento a las de Cabet, (influido por Owen), de Proudhon, quien ha proclamado el anarquismo como ideal ético, y de Louis Blanc, que domina el ala izquierda del Parlamento. Su influencia permite a Blanc establecer una especie de congreso de obreros y empleados que discuten asuntos de interés común, y logra también que no derribe al Gobierno la formidable marcha de los obreros que el 15 de mayo invaden la Asamblea. Sin embargo, se trata de un alivio pasajero. El 23-24 de junio de 1848 se produce una insurrección popular que resulta la más sangrienta de las que ese año ocurren en Europa. Aterrada, Francia entrega el gobierno a Luis Napoleón Bonaparte el 20 de diciembre de 1848.

La Constitución de 1848, que estableció el sufragio universal, así como la asamblea que votaba las leyes, los impuestos y el presupuesto, y un presidente elegido por sufragio directo, tenía caracteres liberales que comenzó a perder desde que Luis Napoleón

asumió el poder merced al voto de los realistas y los católicos apoyados por los campesinos y los obreros que vieron en el candidato al "sobrino del gran emperador". El Presidente dominó pronto a la oposición y comenzó a reformar las leyes existentes. Impuso, por ejemplo, taxativas a la prensa y exigencias al voto de los obreros reduciendo así el número de aptos para elegir. Estos fueron pasos preliminares. Pronto Luis Napoleón disolvió la Asamblea, apresó a los miembros de la oposición y proclamó una constitución similar a la que Napoleón Bonaparte impuso en 1799. Así comenzó su gobierno que fue monarquía dictatorial disfrazada de república. A fines de 1852 le quitó el disfraz "restaurando la dignidad imperial" con el nombre de Napoleón III. Cuidó el Emperador su prestigio ante las masas a las cuales recurrió por medio de consultas que lo apoyaron con tal mayoría nacional que pudo cercenar la libertad de prensa, establecer un sistema de elecciones controlables y disponer de un remedo de parlamento que se limitaba a recibir órdenes. Este régimen dictatorial, "de servidumbre política, auge económico y luchas internacionales" duró hasta 1870. Una de estas últimas, que se convirtió en una guerra de conquista de México, fue un golpe funesto que debilitó el prestigio de Napoleón. Las concesiones políticas que tuvo que hacer en Francia no lo salvaron. En 1869 sus partidarios constituían una minoría que no pudo evitar su caída cuando se vio precisado a capitular ante las tropas prusianas, en Sedán, el 2 de octubre de 1870.

El gobierno de Napoleón III tuvo la virtud de sacar a Francia de la depresión económica de 1847-1848 para llevarla durante 20 años a una prosperidad general que le permitió alcanzar de nuevo el primer puesto en la Europa continental. El plan gubernativo de promoción comenzó a actuar en 1852. Comprendió en el campo financiero la formación de bancos de crédito a largo plazo, con capitales privados o mixtos, que impulsaron el desarrollo de ferrocarriles, gradas de construcción naval, obras públicas, que fueron catalizadores de una energía que activó la agricultura, la construcción de caminos, la manufactura y el empleo del vapor sobre todo en ferrocarriles: estos últimos pasaron de 3,627 Km., en 1851, a 16,207, en 1858. El tratado con Inglaterra, que en 1860 estableció en Francia el comercio libre, y la apertura del Canal de Suez (16 de noviembre de 1869) que revolucionó el comercio entre Europa y el Oriente, marca dos hitos que permiten advertir la solidez del desarrollo y la repercusión mundial que tuvo la obra económica del Emperador.

Durante su primer medio siglo de vida independiente los Estados Unidos lograron, en ciertos aspectos, realizarse como una república. Estaban ya lejos de seguir los patrones de vida social europea, que el país había reemplazado por otros, y en su vida política alentaba un espíritu que, a pesar de sus imperfecciones, se aproximaba al ideal democrático.

En 1829 había ocurrido un hecho significativo con ocasión de la competencia presidencial. La mayor parte de los electores fue seleccionada directamente por los votantes y no por legisladores estaduales, resultando así un presidente elegido entonces por el voto popular, que se consideró a sí mismo el "representante directo del pueblo norteamericano", quien se comprometió a proteger a sus comitentes nacionales "contra el Senado o la Cámara de Diputados o ambos unidos". Este hombre, que venía a ocupar una posición reservada hasta entonces a la más distinguida *élite* norteamericana, había nacido en el desolado territorio interior que formaba el límite entre las dos Carolinas, pocos días después de la muerte de su padre. Pobre de solemnidad, se levantó por su propio esfuerzo. Autodidacta, pugnaz, voluntarioso, para la masa de esa democracia en formación Andrew Jackson salía del mismo seno de ella. Para los grupos de poder financiero era quizás una amenaza radical[45] porque no estaba alineado en las filas de los individuos que los conformaban. Ya por entonces hacer dinero era un deber individual y una virtud patriótica porque el norteamericano estaba convencido que si en Europa tenía que ser un héroe quien se hacía rico aunque perteneciera a una familia pobre, en los Estados Unidos cualquier persona tenía la posibilidad de enriquecerse rápidamente y en forma cuantiosa a causa de las grandes oportunidades que el país ofrecía. En 1831 y 1848, respectivamente, habían muerto el inmigrante francés Girad y el semianalfabeto inmigrante alemán Astor dejando tras sí enormes fortunas hechas en el país[46].

Expresa Adams que después del gobierno de Andrew Jackson a cada uno de los niños de ese país se le dijo que podría llegar a ser el presidente de los Estados Unidos. Esta creencia se originó en lo que Jackson representaba socialmente y en el carácter ordenado que la política bipartidaria adquirió durante su paso por el "Palacio". La elección de ese hombre mostró que no era un sueño esperar que no habría en el país ninguna distinción legal de clase para alcanzar el mando supremo, a diferencia de lo que ocurría en Europa donde existían pocas posibilidades de que un

individuo de la masa general se elevara muy por encima del estrato social en que había nacido[47]. Comenzaba el gobierno del pueblo por el pueblo y para el pueblo, que exaltaba a un hombre del común, falto de educación e intolerante, quien estaba destinado a abrir una senda hasta entonces desconocida en el mundo y por la cual los Estados Unidos continuarían transitando: el gobierno de hombres promedios poseedores de carácter firme y sentido común capaces no sólo de ganar unas elecciones nacionales sino de administrar, algo más que pasablemente, un país grande y rico. La continuidad que tal modalidad logró se explica al conocer el funcionamiento que tenía la maquinaria electoral, según lo explica Morison[48]. A partir de 1830 los Estados abandonaron las pruebas de calificación para desempeñar puestos públicos, adoptaron el sufragio universal y muchos cargos dejaron de desempeñarse por nombramiento y pasaron a ser electivos. Las localidades, los condados, los estados y el gobierno federal resultaron imbricados en círculos concéntricos mediante un sistema electivo *sui-generis*, utilizando juntas locales de intereses o de partidos políticos que enviaban sus delegados a las convenciones de condados, las cuales procedían de la misma manera con respecto a las convenciones estatales. Esto permitía una participación muy amplia en las elecciones, ya fueran estas tan modestas como las municipales de pequeñas localidades o tan importantes como las federales. El pueblo se apasionó así por la política y, dejando de ser un elemento pasivo, hizo sentir su peso, para bien o para mal, en la elección de quienes lo representaban. Es significativa la anécdota que Adams refiere. Dice que a un grupo que en un desfile político pugnaba por colocarse a la cabeza, un caballero que se hallaba en ella le gritó: "¡Dejen sitio para los representantes del pueblo!". Y, con tono amenazador, de atrás le llegó la siguiente respuesta: "¡Deja tú sitio! ¡Nosotros somos el Pueblo *mismo*!"[49].

Hace notar el mencionado Adams[50] que hasta 1840 los ciudadanos a quienes se eligieron presidentes de los Estados Unidos habían sido importantes figuras nacionales, pero que a partir de entonces la situación cambió pues se advierte, en efecto, que los hombres promedio que llegan al mando supremo del país, ya provengan de las filas de los políticos o de las filas de los militares, son personajes relativamente oscuros a quienes no se podía llamar estadistas prominentes y experimentados. La forma en que el mismo autor explica el fenómeno[51], así como algunas re-

flexiones de Morison–Commager al respecto, permiten apreciar que ello no se debe a una erosión cualitativa de los políticos, puesto que entre los legisladores estaduales y federales existen valores sobresalientes, sino al nuevo giro que ha adoptado el quehacer político. La estrategia partidaria, que ha devenido en un juego de compromisos destinados a satisfacer múltiples expectativas, obliga a buscar candidatos con quienes se puedan superar las diferencias, individuos que no despierten fuertes antagonismos, o personas que en sus plataformas ofrezcan satisfacer anhelos populares que pueden carecer de gran aliento democrático pero que responden a las finalidades que la masa desea alcanzar. El caso típico es la elección de James Polk en 1845, importante no sólo por su representatividad sino por su relación con la doctrina del "destino manifiesto" que abiertamente había aparecido como un gravísimo peligro para la América Latina.

La triunfante marcha hacia el Oeste, el genio que había demostrado para crear rápidamente riqueza y el estable gobierno republicano que logró desarrollar y nutrir, habían hecho al norteamericano orgulloso de sus realizaciones y posibilidades, jactancioso, fanfarrón, imbuyéndolo de las cualidades que tenía como colonizador y de su habilidad para crear regímenes políticos en los que no resaltaban los defectos de Europa que era "anticuada, decrépita, tambaleante en las cercanías de la disolución, un cementerio", según el senador Douglas[52]. Este enfoque norteamericano de la situación no se mantenía en una reserva discreta. Por el contrario: se voceaba. Por eso no es de admirar que se convirtiera en manifestación clamorosa al aparecer, en 1845, una frase catalizadora y una plataforma política que resultaron determinantes en la elección de Polk. La primera se atribuye a un editorial del *United States Magazine and Democratic Review*, que expresaba que no debía permitirse que ninguna nación interfiriera con "el destino manifiesto [de los EE. UU.] de expandirse en el continente destinado por la Providencia para el libre desarrollo de nuestra anual multiplicación millonaria". La segunda fue el grito de combate que llevó a los electores de Polk a la victoria: "¡Reocupación de Oregon y reanexión de Texas!". Comenzó así un proceso de gigantismo territorial norteamericano que en menos de cinco años engulló Texas (1845), el territorio de Oregon (1846) y California (1848). Sumadas estas adquisiciones a las otras dos verificadas en los primeros años de ese siglo, a mediados del XIX los Estados Unidos se extendían del Atlántico al Pací-

fico y desde Canadá hasta el golfo de México. De una área total de 888,685 millas cuadradas con 2'205,000 habitantes había pasado a casi tres millones de millas cuadradas, con 23'191,876 de almas, entre 1770 y 1850.

No fueron nada ortodoxos los procedimientos que empleó tal país expansionista en cuanto a apropiarse de los territorios que pertenecían a México. Posteriormente los Estados Unidos no mostraron arrepentimiento por sus procedimientos ni saciedad con lo obtenido. Por eso en el lapso que abarca la etapa histórica que en este tomo estudiamos avanzaron audaz y decididamente en todos los mares y tierras del planeta. En unos casos se trató de abrir fuentes de aprovisionamientos de materias primas o mercados de consumo, mediante acuerdos y convenios logrados con sagacidad, o ejerciendo presiones en el caso de un país vecino al propio como el Canadá, en el cual en 1854 lograron un tratado que sin discutir a Gran Bretaña su dominio político estableció una unión que económicamente unció este país a los Estados Unidos; o como sucedió con el muy lejano Japón, cuyas costas abrió a su país la escuadra del comodoro Perry el mismo año 1854. En otras oportunidades, por iniciativa particular —a veces aprobada por el gobierno americano—, o por intrigas de grupos políticos que por todos los medios trataban de resolver las graves diferencias entre esclavistas y abolicionistas aunque fuera utilizando los territorios de otros países para solucionar el problema de la esclavitud mediante un expansionismo imperialista relacionado con la raza negra. Como debido al apasionamiento que movía a estos interesados abogados del "destino manifiesto" no medían las consecuencias de sus alegatos, hubo durante este lapso alarma en Europa y temor en la América no-anglosajona, frente a lo que parecía una agresividad de los Estados Unidos, que ponía en peligro el equilibrio internacional que el Viejo Continente trataba de preservar, así como la independencia política que el Nuevo Mundo había logrado. No es de admirar que en *El Comercio* de Lima apareciera por entonces la traducción del francés de un artículo en que en términos duros se juzgaba a "los normandos del Pacífico" y "el espíritu de conquista que se [había] apoderado súbitamente de la población californiana". Según el articulista "el Pacífico [era] el teatro de sus cruceros y de sus golpes de mano" y avanzaba "con su pistola en la cintura, su rifle en el hombro y su Biblia en la mano". Terminaba expresando que "si se preguntaba a esos hombres hacia qué costas enderezarían ma-

ñana la proa de sus *clippers*, posiblemente no podrían decirlo. No responderían, como el jefe visigodo de otros tiempos que van a donde los lleve el viento y la cólera divina; pero estad seguros de encontrarlos dondequiera que el oro brille, que la tierra dé o prometa cosechas, o que estalle el descontento".[53]

A quienes más podía desasosegar una doctrina como la del "destino manifiesto" era a las repúblicas de la América Latina, en especial porque la acompañaron incursiones predatorias en algunas de ellas. Se trataba de expediciones de conquista que, al partir de los Estados Unidos, abrían un camino al siempre despierto expansionismo europeo. El más conspicuo cabecilla de las mismas, temible por su audacia, su persistencia y el apoyo que recibió en su país, fue William Walker. Comenzó en 1853 sus aventuras capitaneando una banda que se impuso en la Baja California y que lo proclamó presidente de una nueva república que duró muy poco. Vuelto a los EE. UU., con apoyo económico de los ricos plantadores sureños y con aprobación tácita del Secretario de Guerra (Jeferson Davis), en 1855 llevó consigo a Nicaragua una mesnada, unió sus fuerzas a las de la revolución local y al resultar victorioso fue proclamado presidente después que los EE. UU. reconocieron el nuevo régimen gubernativo, siendo de advertir que el presidente Pierce consideró la conveniencia de admitir a Nicaragua en la Unión como un estado esclavista. Walker quiso extender su poder sobre toda la América Central para suministrar una valiosa ayuda al Sur en el caso que comenzara una guerra civil en los EE. UU. En su afán por acrecentar sus propias posibilidades, en forma indiscrecional apresó buques y propiedades, cometiendo el error de herir los muy poderosos intereses económicos de Cornelius Vanderbilt. El "Comodoro" creó una coalición de fuerzas centroamericanas que obligó a Walker a huir, y en 1860 fue fusilado en Honduras[54]. El 7 de enero de 1858 el Presidente de los Estados Unidos (Buchanan) al leer su Mensaje censuró suavemente el filibustero de William Walker. Tal conducta, había dicho: "embaraza el destino de nuestra raza para extenderse en el continente de Norte América, y esto cuando no está lejano el día en que las cosas tomen su curso natural si los acontecimientos lo permiten". Nada más.

En verdad los Estados Unidos ya habían deslucido su democracia y hasta podría decirse que la habían chafado mediante su política internacional con Cuba, al mirar el futuro de la isla a la luz del "destino manifiesto" norteamericano y sin ninguna fe en

los resultados de un triunfo de los anhelos independentistas de la Perla de las Antillas. Teniéndola a 90 millas de las costas de Florida y en una posición estratégica de importancia, consideraba que si se liberaba del dominio español debía integrarse en los EE. UU. Durante el lapso histórico de que trata este libro, a las ambiciones generadas por el "destino manifiesto" se sumaba la utilidad marítima que proporcionaba Cuba para unir el oriente norteamericano con la California rica en oro, así como conveniente escala de los buques que de Nueva York partían hacia San Francisco dando la vuelta a Sudamérica. Y, dominándolo todo, tal como se imponía avasalladoramente en su país, el futuro de Cuba quedó extrañamente ligado a la lucha entre esclavistas y abolicionistas norteamericanos. Los hacendados sureños le habían echado el ojo a la muy abundante población esclava que existía en la Isla y veían en esta última una nueva área donde extender eso que llamaban su "peculiar institución"; pero querían una Cuba anexada a los Estados Unidos, en la cual las leyes y reglamentos que regían en el Sur impedirían que la Isla "quedase entregada a la barbarie y convertida en un peligroso vecino..."[55], y sin los "emancipados" y sin el sistema de aprendizaje que existían en Cuba.

Para lograr tales fines, en 1848 el presidente Polk quiso comprar Cuba en cien millones de dólares, propuesta que España rechazó con desdén. Esto no fue obstáculo para que nuevamente se propusiera la transacción durante el gobierno de Pierce (1853-1857), intentos que Adams comenta en duros términos. "Nuestra experiencia al comprar Luisiana parece que nos había hecho concebir la idea de que podríamos, siempre que lo quisiéramos, comprar territorio y su población como cualquier otra mercancía, extraña idea para una nación que cultiva la doctrina de que todo gobierno justo deriva su poder del consentimiento de los gobernados"[56], y que hizo expresar a la Junta Cubana de Nueva York, el 10 de julio de 1853: "... un sentimiento elevado de dignidad...rechaza con indignación el hecho de ser tratados como salvajes esclavos, vendidos en las playas de la Isla, a la manera que se venden hombres bárbaros a las orillas del Africa"[57].

En su mensaje inaugural el presidente Pierce había expresado que la política de su administración no estaría limitada por tímidos presagios sobre los perjuicios de la expansión, y que no debía ocultarse que la adquisición de ciertas posesiones podía ser eminentemente importante para los Estados Unidos[58]. Por otra par-

te, al divulgarse el contenido del "manifiesto de Ostende", el mundo se enteró de la amenazadora opinión de los representantes diplomáticos de los Estados Unidos en España, Francia y Gran Bretaña ("...por cualquier ley, humana y divina, estaríamos justificados de arrebatarle [Cuba] a España si poseyéramos el poder [de hacerlo]"). No fue de extrañar que el incidente del *Black Warrior* (1854) estuviera a punto de provocar la guerra con España. La evitó Madrid dando toda clase de explicaciones y haciendo muchas promesas. Pero buena parte de los anexionistas norteamericanos que consideraron que se había perdido una apropiada oportunidad, decidieron buscar otra que facilitara la acción bélica. Hubieran satisfecho su deseo si las graves dificultades domésticas, estrechamente relacionados con la esclavitud, no lo hubieran impedido a causa del conflicto (1854-1859) que provocó la ley sobre organización de los territorios de Kansas y Nebraska, que dividió tajantemente a los Estados Unidos en dos grupos que pronto combatirían durante cuatro años en los campos de batalla. El hombre que dirigió los destinos del Norte en su lucha contra el sur esclavista era un demócrata integral que había arriesgado su carrera política al oponerse abiertamente en el Congreso a la guerra de despojo de Méjico. No fue, por cierto, un anexionista. Por eso los negros cubanos lo acompañaron con su fervor y depositaron en él su fe. "Avanza, Lincoln, avanza,/Que tú eres nuestra esperanza...", cantaban en la Isla[59].

La larga y encarnizada guerra civil norteamericana (4 de febrero de 1861—26 de abril de 1865) fue un proceso que Europa y el Nuevo Mundo siguieron con la mayor atención ya que permitió calar hondo respecto a la realidad de ese país en muchos aspectos desconcertante y que despertaba recelo, en unos, y esperanza, en otros. Por las consecuencias que en la política mundial podía producir la derrota de uno o de otro de los contendores. Por las enseñanzas militares que iban dejando las operaciones de los ejércitos y de los elementos a flote. Y por la actitud que promovía en las potencias europeas. Mostró que en ese inmenso territorio había surgido una nación republicana, mediante el entendimiento, que parecía ahora precario, de dos civilizaciones disímiles en cuanto a sus bases económicas, principios morales y perspectivas vitales; pero que cuando las diferencias les llevaron a una lucha cruenta y destructiva, los vencedores no aniquilaron a sus hermanos derrotados, demostrando la gran capacidad de supervivencia que una nación posee cuando su progreso está

asentado en un común designio que ha permitido crear una conciencia de nacionalidad lograda a base del esfuerzo patriótico. Demostró cómo es la inventiva creada esforzadamente en la paz, la que capacita a realizar en la guerra hábiles transferencias tecnológicas con las que se pueden remediar deficiencias militares. Y cómo, a pesar del peligroso expansionismo norteamericano, la mera existencia de los Estados Unidos, aunque heridos por la discordia intestina, constituía un vallador colocado frente al espíritu de conquista de algunos países del Viejo Mundo.

I B. EL MAR

1. LA APERTURA DE LOS OCEANOS

En el libro que hace aproximadamente diez años publicó Frédéric Mauro sobre la expansión europea durante el período 1600-1870, que es un magnifico derrotero para quien quiera emprender con seriedad un estudio de esa clase, hace notar la "inmensa" documentación que existe sobre el tema, y la necesidad de que para abordarlo las ciencias históricas obtengan la colaboración de las ciencias sociales del presente (geografía, economía, sociología, antropología, demografía). La primera de las tres partes en que divide su libro trata del "estado actual de nuestros conocimientos", considerando, en sendos capítulos, los factores marítimos, la expansión comercial, la expansión agrícola e industrial, los problemas políticos, las misiones, el contacto entre las culturas y, por último, las decadencias, estabilizaciones y renovaciones. Si siguiéramos en nuestro libro una metodología similar nos veríamos arrastrados a presentar el tema con una amplitud que en cuanto a la provincia de este tomo de la *Historia Marítima del Perú* aparecería desmedida, por más que tal estudio resulta sumamente interesante para una nación que como la nuestra nació a causa de un proceso de descolonización. Preferimos, por eso, dejar que varios de los aspectos que en el libro de Mauro reciben un tratamiento especial, en nuestra obra integren el contexto de páginas, en que se exponen asuntos generales. En estas otras páginas, debido a ello, sólo consignamos lo que en otros lugares no ha sido expuesto, para establecer hitos perceptibles que permitan encuadrar luego un elemento conceptual que en una obra como esta debe presentarse con el debido resalte: la filosofía y praxis de lo que ha constituido hasta hace unos cincuenta años el poderío marítimo o *sea power*, asunto dél que vamos a tratar.

No nos atraen aquí los casos de expansión de esas grandes potencias que a base de su fortaleza militar o de un poderoso impul-

so migratorio, ocupan y se instalan en territorios más o menos contiguos al propio, donde existen poblaciones asimilables, o en las cuales habitan grupos de individuos militar y culturalmente de calidad inferior. Estos fueron los casos del inmenso Imperio Otomano, que en el siglo XVII inició su decadencia, y de los Estados Unidos de Norteamérica que comenzó a avanzar hacia regiones casi deshabitadas, a fines del siglo XVIII, y que sesenta años después llegó a ocupar casi un subcontinente. Las que nos interesan son las expansiones que dieron por resultado un prolongado dominio sobre tierras distantes y lejanas, de climas, recursos y habitantes diferentes a los del conquistador, a las cuales el europeo no llegó inicialmente con un poderoso ejército capaz de avasallar cualquier resistencia militar, sino durante el curso de audaces y pequeñas aventuras marítimas muchas veces costeadas mediante fondos privados[60]. Son los portugueses los primeros que a partir de los mediados del siglo XV se empeñan en esa clase de empresas. En los siglos subsiguientes los gobiernos de ese país y de España, Holanda, Francia e Inglaterra toman en sus manos o estimulan la exploración y ocupación de numerosos territorios situados en América, Asia, Africa y Oceanía. No nos atañe ahora examinar la extensión y profundidad que el imperialismo colonizador alcanza en cada uno de esos países, ni las rebatiñas que hay entre ellos para dominar el mayor número de las mejores tierras, ni el grado de expansión de Europa en esos cuatro continentes. Nos concierne, sí, un fenómeno concomitante a tales sucesos: el grado de apertura de los océanos a que se ha llegado, como consecuencia del proceso colonizador, en circunstancias que el Perú se incorpora plenamente en la economía capitalista y comienza a aprovecharse de esa apertura de los océanos.

En los finales del siglo XVIII ya se han incorporado al conocimiento geográfico europeo numerosas áreas litorales de Asia, Africa y Oceanía, que sirven de bases para que la penetración en los continentes permita explotar los recursos que en ellos existen y para establecer mercados de consumo de los productos manufacturados en el occidente europeo. Gran Bretaña, Francia, Holanda, España y Portugal tienen colonias en todos los continentes, separadas unas de otras, y de sus metrópolis, por vastas áreas oceánicas. Sólo hay una manera de coser entre sí esos fragmentos territoriales a fin de darles unidad: mediante una marina mercante que esté en capacidad de satisfacer las necesidades que se presentan. Durante los finales del XVIII ha habido un mejora-

miento de los buques y de la navegación. El estado de esa guerra que predomina en Europa entre 1779 y 1815, detiene el impulso. Pero cuando se logra la paz, las exigencias comerciales, así como el aprovechamiento del avance científico y técnico que ha experimentado el Viejo Continente, permiten que tenga lugar una amplia apertura de los océanos, algo vacilante durante la primera mitad del XIX pero muy amplia y fecunda a partir de 1850.

El tráfico océanico ha cambiado esencialmente de naturaleza, dejando de ser un desgaste suplementario de energías, para convertirse en un medio de vida de los países que ya no se limitan a ir en busca de especies, azúcar y esclavos africanos sino que van a distantes y muy diferentes países para adquirir productos químicos, vegetales y animales que ya les son indispensables: el guano y los nitratos del Perú y Chile, para fertilizante vegetal; el te de la China; el algodón de los Estados Unidos; el arroz de Burma; el yute de las Indias Orientales; la variedad índica de nabo de la que se extraía el aceite de alumbrado; la pulpa del coco africano; la madera del Canadá; la lana de Australia; el aceite de las ballenas de las regiones polares; las pieles animales de la costa californiana y del Río de la Plata. Y, afortunadamente sólo durante un breve lapso y para su uso en Queensland y el Perú, los "colonos" chinos y kanakas que por entonces reemplazaron a los esclavos negros[61].

Los clásicos buques de vela de la marina mercante han aumentado de tamaño, son más manejables, más duraderos, cuentan con mejores auxiliares para la navegación y han alcanzado una velocidad mayor que la de sus predecesores, de modo que prestan un servicio muy efectivo, que los mantendrá navegando hasta los finales del siglo[62]. Sin embargo, están destinados a desaparecer derrotados por dos elementos que han comenzando a imponerse. El primero es la adopción del casco de hierro, que en Gran Bretaña es barato mientras en los Estados Unidos es caro, de modo que ese país europeo lo emplea para luchar con la fuerte competencia que los norteamericanos le presentan en cuanto a construcción naval con madera más ligera. El segundo es el entusiasmo que el empleo del vapor ha despertado en la opinión pública europea y americana,la que contrasta con el conservadorismo que el Almirantazgo Británico y el Departamento de Marina de Washington abrigan y que determina que las flotas de guerra de estos países se resistan a abandonar el buque de madera propulsado por el viento. Francia, en cambio, muestra una actitud

renovadora, como puede apreciarse por el hecho de que ya en 1843 apareciera en este país el diccionario de términos navales de *Le Chevaliere* Lemétheyer que incluye los de *"la navegation a vapeur"* que emplea palabras con acepciones nuevas, o que incluye creaciones semánticas que se han hecho necesarias (alimentación, biela, pistón, cilindro y su camisa, condensador, ¡atrás!, ¡así como va!). En España, como lo da a saber el Dr. Agustín de la Puente[63], un sesudo catedrático de la Universidad de Sevilla expresa que el vapor "es un agente el más poderoso de la naturaleza". Entre nosotros, en la década de los sesentas lo exaltó el poeta piurano de ideas liberales Juan Francisco Larriva, llamándolo "el prodigioso invento/Del hombre en cuya mente un Dios bullía,/Al concebir el grande pensamiento/Que abrió al progreso tan gloriosa vía",/y también"/... el poderoso ajente/Del gran destino de la humana feria,/De ciencia y libertad el foco ardiente,/ El alma material de la materia". Su "Oda al vapor" fue escrita mientras el autor se hallaba en el exilio. Recogida por José Domingo Cortés, fue incorporada en el *Parnaso Peruano* que éste editó en Valparaíso.

No ha de creerse, sin embargo, que fue el buque de vapor el elemento determinante en la apertura de los océanos. Al de vela se le debió en mayor proporción, a causa de los obstáculos que se le presentaron al de vapor y que sólo pudo éste dominar gracias a los adelantos de orden técnico que se lograron durante la segunda mitad del siglo XIX. Los vapores-correo, los vapores de pasajeros y los vapores fluviales se impusieron fácilmente pues recorrían distancias cortas y tocaban en muchos puertos en los cuales podían comprar carbón, o leña en el peor de los casos. Pero otra era la situación cuando se trataba de transportar grandes cargas entre puertos muy distantes. En el caso de los buques de ruedas laterales, como lo fueron todos los primeros a vapor, el más pequeño error en la estiba de la carga alteraba la inmersión de las ruedas en el agua, con pérdida de la eficacia. Se cambió entonces la rueda de paletas por la hélice; pero este propulsor no dio un resultado positivo hasta que el buque no fue de hierro, pues su vibración aflojaba las uniones del maderaje de la obra viva. El consumo de combustible y de agua dulce para las calderas era muy elevado. Esto obligaba a llevar a bordo gran cantidad de tales elementos, lo cual dejaba solamente pequeño espacio para transportar carga.

Hacia 1850 los vapores de hierro y de acero comienzan a aparecer en ciertas rutas marítimas. Son grandes y de hélices. El *Great Eastern* es por entonces un monstruo metálico que desplaza 27,000 toneladas y tiene capacidad para 4,000 pasajeros que transporta, a 14.5 nudos de velocidad, entre Europa y los Estados Unidos. Todavía este tipo de buque resulta antieconómico. Pero hacia 1865 se ha logrado vencer del todo los obstáculos. Se comienza a usar máquinas *compound*, es decir, una combinación de cilindros que permite el empleo de altas y bajas presiones; el perfeccionado condensador de superficie logra que la misma agua dulce de alimentación de las calderas pase una y otra vez a través de éstas; y mediante depósitos de carbón estratégicamente instalados en ciertos puertos se asegura la provisión de combustible. Se puede decir que en 1870 ya el buque de vapor se ha impuesto, salvo en algunas rutas, dominando sin dificultad ciertas zonas marítimas que hasta entonces se consideraban muy peligrosas, como los cabos de Hornos y de Buena Esperanza. La apertura de los océanos se ha logrado plenamente y el buque de vapor establece en estos su supremacía marítima. Dos cuadros, el uno de Schwartz y Halle[64] y el otro de Danilevsky[65] permiten apreciar el desarrollo que la navegación a vapor había ya alcanzado en 1870:

Aumento de vapores en uso en 1870

Año	*N° de buques de vapor*	*Año*	*Número de buques de vapor*
1807	150	1851	329,500
1821	11,500	1861	1,003,500
1831	43,000	1871	2,443,000
1841	140,000		

Acortamiento del tiempo de viajes en 1870

Año	*Nombre del buque de vapor*	*Tiempo empleado en el viaje entre Europa y los Estados Unidos*
1819	*Savannah*	26 días
1838	*Sirius*	19 días
1838	*Great Western*	16 días
1860	*Great Eastern*	11 días

2. *LAS CIENCIAS DECIMONONICAS DEL MAR*

Si se recuerda lo que en páginas precedentes hemos dicho respecto a las orientaciones que las ciencias siguieron en el siglo XIX, no es de extrañar que en lo que atañe a la disciplina astronómica el aspecto que más se subrayó fue su aplicación práctica a la navegación, a fin de encontrar soluciones a los problemas, que se habían hecho muy urgentes, de realizar el tráfico marítimo con ahorro de tiempo e incremento en la seguridad de los buques, de su carga y de sus tripulaciones. No sólo se orientó en tal sentido la tarea de antiguas instituciones, sino se crearon otras nuevas, y de tal actitud Francia fue un ejemplo: mejoró el observatorio astronómico de París y revitalizó la Academia de Ciencias (instituciones creadas a mediados del siglo XVII) afiliándole (1771) la Academia de Marina, fundada en 1752, que se había propuesto "esclarecer la práctica de la navegación sometiéndola a la prueba de una teoría rigurosa". A partir de entonces trabajaron juntos los antiguos y prestigiosos hombres de ciencia franceses, y los más graneados jefes y oficiales de la Armada de este país. Este ejemplo fue más o menos imitado en el resto del continente europeo, de España a Rusia. Pero desde su posición insular Gran Bretaña las aventajaba a todas, como lo reconocía por entonces un senador francés: "... los ingleses, bien convencidos que sin astronomía no puede haber ni comercio ni marina, han realizado gastos increíbles para llevar esta ciencia a un lugar de perfección... El punto de vista desde el cual nos importa mirar la astronomía es con relación a su influencia sobre la marina y el comercio..."[66]. No ocurría lo mismo en la otra potencia mundial de origen anglosajón. La *"Mallory bill"* aprobada el 31 de agosto de 1842 en el Congreso de los Estados Unidos de América declaraba: "Estamos en deuda con las otras naciones respecto a los datos que permiten que nuestros buques crucen el océano. No sólo ha dejado nuestra marina de contribuir al patrimonio común del que toman prestado todos nuestros navegantes, sino que además nuestro país jamás ha publicado oficialmente hasta ahora una observación de un cuerpo celeste... Un observatorio pequeño es absolutamente esencial al Depósito..."[67]. Dotado de este elemento, en 1846 publicó el primer volumen de observaciones astronómicas. Entre 1854 y 1860 el Observatorio Naval de Washington descubrió tres planetas de menor tamaño, y en 1866 inició una serie regular de observaciones, al dotársele de un nuevo círculo meridiano[68].

El lector poco avisado que se entere de los hechos que se acaban de presentar, podrá suponer que la ayuda que la astronomía prestó a la ciencia marítima hizo fácil la apertura de los océanos favoreciendo el intenso tráfico marítimo. Mas no fue así. La navegación de altura durante el tercio inicial del siglo XIX, como había sucedido en los tres siglos precedentes, fue uno de los empeños humanos que no sólo exigió una gran dosis de coraje, sino que también puso a prueba el ingenio del hombre, que al fin logró vencer las dificultades contra las que había luchado durante casi trescientos años.

Hasta los finales del siglo XVII en el Mediterráneo[69] y hasta el siglo XIX en nuestro litoral se seguía haciendo navegación *costera*, que no difería en nada de la que al comenzar el siglo XVI habían empleado los pilotos de las naves que hicieron las exploraciones iniciales en las tierras del Virú. Se evitaba perder de vista los accidentes geográficos terrestres, y el traslado del buque lo hacía el piloto tomando como referencia las alturas, cabos, rocas, etc. que aparecían en el perfil del litoral. Este modo de navegar había desaparecido de Europa, ciertamente. Pero, en cambio, todavía una buena parte de los marinos empleó, hasta bien avanzado el siglo XIX, la *estima* (de "estimar", es decir, "evaluar"), mediante la cual se habían hecho los grandes viajes durante el siglo XVIII. El buen éxito de este sistema dependía de ciertas circunstancias: a) contar con una carta de navegación en la cual se pudiera hacer un fiel registro gráfico del punto de partida; b) conocer con exactitud la distancia recorrida en el océano, ya fuera mediante su verdadero registro mecánico (por medio de una buena *corredera*) o mediante un cálculo de los intervalos de tiempo empleados en el desplazamiento del buque a determinadas velocidades y siguiendo ciertos rumbos; y c) una carta en la que se pudiera fijar con certeza el punto estimado del océano en el cual se ha hallado el buque cada mediodía, como el punto de arribada. Es sorpredente que las incertidumbres contenidas en cada uno de esos requisitos, incertidumbres que crecían en proporción directa con la duración del viaje, no impidieran la realización de largas navegaciones verificadas por estima. En páginas anteriores hemos comentado la incapacidad de la cartografía para satisfacer las necesidades gráficas. Las correderas eran inseguras. No se había resuelto del todo el mejor tamaño y la más apropiada suspensión de la rosa náutica en el compás de a bordo. Los estudios sobre el magnetismo terrestre no habían avanzado suficien-

temente para conseguir que desaparecieran las dificultades que señalaba en 1842 un informe de la Comisión de Asuntos Navales de la Cámara de Diputados de los Estados Unidos: "... Sin un conocimiento de la variación del compás ningún buque acostumbrado a la navegación costera puede atreverse a navegar más allá del recinto de una bahía; sin embargo, qué pocos tienen sobre este asunto un conocimiento que vaya más allá de un procedimiento empírico para calcularla. Los cambios diarios de la variación, sus extraordinarias alteraciones durante las auroras; las causas, valores y modos de corregir la atracción local que el magnetismo terrestre ejerce en las naves y, por supuesto, las leyes que rigen generalmente la acción de los cuerpos magnetizados, son misterios que una gran parte de los oficiales no ha tenido medios ni oportunidad de conocer"[70].

La determinación del *punto estimado* cada día, implicaba dos investigaciones que presentaban dificultades muy diferentes la una de la otra: situarlo por su latitud y situarlo por su longitud. Lo primero lo habían logrado los navegantes europeos desde el siglo XV, utilizando rudos instrumentos como el astrolabio, el bastón de Jacob, etc.[71] y las tablas de declinación del sol y de otros astros, en existencia en Europa desde el siglo XIII. Pero, en cambio, lo segundo constituyó durante tres siglos el problema por antonomasia de la navegación de altura. Muchos métodos se ensayaron para obtener, estando en un lugar dado, el ángulo horario de un astro en otro lugar. Fueron tales los fracasos, que durante los siglos XV, XVI, XVII y gran parte del XVIII los navegantes se contentaron con la "modesta estima", pensando en igual forma que un tratadista de los finales del siglo XVII: "Por medio de la estima es posible hacer una evaluación del grado de longitud a que se ha llegado, que ordinariamente es tan preciso, cuando se procede juiciosamente, que no se alcanzará una *precisión más grande* por ningún procedimiento matemático"[72]. En muchos casos la tal "precisión" era un mito. Marguet da a conocer los enormes errores de longitud en que incurrieron, durante el siglo XVIII, los mejores pilotos franceses, en viajes de escuadrillas o buques sueltos comandados por los brillantes oficiales de tal época[73].

Después de numerosos fracasos la solución del problema comenzó a aparecer mediante la utilización tanto del movimiento de la Luna como de los relojes mecánicos. Fueron agentes impulsores las Oficinas de Longitudes de Gran Bretaña (existente des-

de los comienzos del siglo XVIII) y de Francia (creada por la Convención, en 1795). Se considera el año 1714 como el más importante en la historia del cálculo astronómico de la longitud, pues el Parlamento de Inglaterra autorizó cuantiosos premios (hasta de 20,000 libras esterlinas) a quienes inventaran algo que contribuyera a hallar la longitud en la mar, lo que constituyó un poderoso estímulo que llevó a resultados muy satisfactorios. La misma institución británica dio un paso astronómico de importancia en 1767, año en que apareció el primer volumen de su *Nautical Almanac*. Contenía tablas, computadas con una gran exactitud, relativas al Sol, la Luna y varias estrellas, mediante las cuales era dable realizar una tarea preparatoria para hallar, con más exactitud que en el pasado, la longitud en la mar a base de las distancias lunares. Ese almanaque tuvo un gran éxito inmediato. La Academia de la Marina de Francia hizo traducir tal trabajo, que apareció entonces con el nombre de *Tables et instructions propes á la determination des longitudes en mer*[74]. El mejoramiento de las tablas lunares no se detuvo en esa fecha ni lo realizó solamente Gran Bretaña. Francia le prestó especial atención, gracias a un interés directo de Napoleón Bonaparte en tal asunto y, posteriormente, mediante las metódicas entregas del *Connaissance des Temps* que entre 1817 y 1861 publicó las tablas de Bunkhardt y las de Hansen[75]. A mediados del siglo XIX, exactamente en 1847, Pagel opinaba que en viajes cortos, como en el Meditarráneo, un cronómetro mediocre daría los mejores resultados, "pero en el océano, en que las travesías duran 20, 30 ó más días, las distancias lunares no ofrecerían gran seguridad, pues por buenos que sean los cronómetros que se posean a bordo, estas máquinas están sujetas a variaciones y despúes de 30 días de viaje no se puede contar con una longitud de 10' de aproximación. Por consiguiente, las distancias lunares serán más útiles conforme las travesías sean más prolongadas, sobre todo si los aceites son viejos. Sería temeridad e imprudencia confiarse en el cronómetro"[76].

Además del cálculo astronómico de la longitud con la ayuda de las tablas lunares, en la segunda parte del siglo XVIII se hizo posible otro sistema que estaba llamado a prevalecer sobre aquel. Se trataba de utilizar un reloj de precisión cuyo mecanismo no se afectara al cruzar el océano, ni a causa de los movimientos del buque en que se le llevase, ni como consecuencia de los cambios de temperatura que pudiera experimentar. Si mediante tal aparato mecánico podía conservarse la hora astronómica del

puerto del cual se partía, la diferencia de tal hora con respecto a la hora a que se llegaba a un punto en la mar, permitía conocer la longitud astronómica de tal punto. Gracias a los esfuerzos sucesivos de Hugghens, Sully y Harrison, el último logró construir el primer *cronómetro*, que se probó en un viaje a Lisboa. El quinto, construido por el relojero Kendall por cuenta de la Oficina de Longitudes, se confió a Cook en 1772, para que comprobara su funcionamiento en el viaje que realizó en la *Resolution*. Prestó tan útiles servicios que se acallaron las voces de quienes se oponían a ello, y Harrison recibió el premio de 20,000 libras esterlinas. Muerto Harrison dos años después, el campo de la cronometría fue dominado por Le Roy, Berthoud y Arnold, a quienes substituyeron otros durante la primera mitad del siglo XIX. En 1855, por ejemplo, del total de seis cronómetros que tenían en el Callao los buques de la Escuadra, uno era *Norris and Campbell*; uno, Roskell; uno, Dent y tres Barraud, habiendo la *Amazonas* comprado uno más de este último tipo en 1857, al final de su vuelta al mundo. En el año 1857 el Comandante General de Marina consideró que el número de cronómetros que había en los buques era excesivo, si se tenía en cuenta que muy rara vez realizaban navegación de altura. Encontró que esos instrumentos no estaban bien conservados y dispuso que después de hacerlos limpiar y observar, y que se regulara astronómicamente su marcha, debían ser enviados a la Escuela Central de Marina apenas se abriera. En esta institución habrían de quedar en depósito, al cuidado del profesor de Cosmografía, a fin de que sirvieran para la instrucción de los alumnos[77]. En 1865 ocurrió un hecho indicativo de que por entonces ya se evaluaba entre nosotros el valor económico que tenían los cronómetros, y también de la impunidad con que se podían efectuar robos de numerosos objetos difíciles de trasladar. A cubierto de los desórdenes políticos que ocurrieron en el Callao el 6 de noviembre de 1865, manos criminales se apoderaron de ciento cuarenta cronómetros, pertenecientes a los buques estacionados en ese puerto y en las islas de Chincha, que se hallaban en la relojería del señor Muller, para limpieza, regulación o compostura. El Gobierno tuvo que asumir la responsabilidad de reponerlos, y en algunos casos en forma inmediata, utilizando los pertenecientes a nuestra escuadra o instituciones, pues ningún buque guanero podía hacerse a la mar sin ese instrumento, y la prolongación de su estadía en aguas peruanas significaba un pago crecido que el Gobierno se vería precisado a realizar. Sólo

se pudo rescatar veintiséis cronómetros, que se distribuyeron teniendo en cuenta el orden en que debían salir los buques. La comisión a la cual se encargó estudiar el problema, recomendó comprar en Valparaíso y en otros lugares el completo de los ciento cuarenta[78].

Se puede considerar el tercer cuarto del siglo XIX como el lapso durante el cual los aportes decimonónicos a la navegación dan un resultado que justifica que a partir del final de tal período cronológico se emplee el término de "nueva navegación" la cual se diferencia de la precedente en que "los progresos que se han realizado, tanto en la construcción de los relojes marinos como en los métodos para deducir la hora del primer meridiano, permiten confiar en las indicaciones de los cronómetros si se dispone de tres de estos instrumentos"[79]; y que no es meramente un asunto de nuevos procedimientos sino, con un criterio de largo alcance, es "el conjunto de los esclarecimientos y perfeccionamientos aportados durante los últimos veinte años (1857-1877) a las soluciones de los problemas generales de la ciencia náutica"[80]. Si no en la totalidad, en la mayor parte de los casos se han vencido las dificultades que anteriormente se presentaban. En el compás se han eliminado los antiguos errores y ahora se compensa los nuevos que aparecieron en los buques construidos con hierro, gracias a los experimentos llevados a cabo en Gran Bretaña por Young, Airy, Scoresby y A. Smith. La más cuidadosa construcción de los espejos y el uso de los colimadores han mejorado apreciablemente la calidad de los sextantes. Oficiales de marina, hidrógrafos y algunos ingenieros franceses han puesto en los estudios teóricos y prácticos de los cronómetros marinos, un interés tan grande que la cronometría da un paso decisivo que puede apreciarse en los cuadernos de *Recherches Chronometriques* publicados oficialmente por el Servicio Hidrográfico de la Marina entre 1859 y 1887[81]. En un tratado de navegación que va a servir para el perfeccionamiento de esta clase de estudios en la Escuela Naval de Francia, todo el primer capítulo se ocupa de "Los cronómetros y su empleo en la mar", tratando el asunto desde su embarque hasta el examen de las curvas de su marcha diurna[82]. También los franceses se interesaron vivamente en las rectas y curvas de altura. En 1837 el oficial de marina norteamericano Summer trazó por puntos la primera recta, y su descubrimiento se dio a conocer en los *Annales Maritimes* de 1847, a partir de lo cual se estudiaron y desarrollaron, consti-

tuyendo un método que compitió, en parte, con el éxito del cronométrico[83].

Después de tres siglos de esfuerzos, una vez más ha vencido el ingenio humano y esta victoria es quizás la más importante de la historia marítima que se ha logrado en el trascurso de la Era Cristiana. Se ha roto la dependencia en que la longitud se hallaba de los astros, y gracias a la máquina que ha dado al hombre el tiempo mecánico el navegante se traslada llevando consigo, en una caja, un tiempo matemático que le va proporcionando diferencias horarias que permiten hallar las longitudes. Es la liberación más importante que el marino ha conseguido, después de independizarse de otras. Su buque ya no tiene que depender del viento para poder desplazarse en la superficie del mar. Ahora hay cartas marítimas que le dan informaciones sobre las corrientes y los vientos. Cartas de navegar, portulanos y derroteros le advierten sobre los peligros y le aconsejan sobre las mejores rutas. Hasta la navegación por estima se ha hecho más eficaz y más segura.

La coyuntura económica que vive el Perú en 1845-1875, que es, precisamente, el lapso en que se desarrolla la "nueva navegación", resulta muy favorable para que los marinos peruanos se enteren del proceso de cambio que está ocurriendo, y tengan la oportunidad de apreciarlo de *visu*, adquiriendo un bagaje de conocimiento que, de no haber mediado ciertas circunstancias propicias, hubiera tardado mucho en venir al Perú. Ocurrió que por entonces un apreciable grupo de nuestros jefes y oficiales viajó al extranjero y tuvo que permanecer hasta dos y tres años fuera. Como los lugares a los que se trasladaron no eran siempre los mismos, la experiencia que se recogió resultó variada, lo que permitió que el Cuerpo de Oficiales, en conjunto, pudiera verificar juicios comparativos que debieron ser de gran utilidad. De esos viajes al exterior habremos de ocuparnos posteriormente. Nos limitaremos, por ahora, a señalar *grosso modo* las misiones, los países y los años en que se realizaron: 1846, Mariátegui, a Europa, en busca de información técnica para adquisiciones navales; 1846-1848, Valle Riestra y oficiales, los Estados Unidos, construcción del *Rímac*; 1850-1853, Valle Riestra y oficiales, Inglaterra, construcción de la *Amazonas*, fragata en la cual se embarcan de regreso al Perú, oficiales y guardiamarinas que habían recibido instrucción en Francia; 1852-1853, Salcedo y oficiales, Inglaterra, construcción de *Apurímac*, *Loa* y *Tumbes*; 1861-1863, Mariátegui y

oficiales, Inglaterra, construcción de unidades fluviales y lacustres; 1864-1865, Salcedo y oficiales, Francia, adquisición de *América* y *Unión*; 1867-1869, Carrillo y More, con oficiales, Estados Unidos, adquisición de *Manco Cápac* y *Atahualpa*.

La apertura de las rutas océanicas del Pacífico, a que llevó en la segunda parte del XVIII el descubrimiento de numerosas porciones de tierra en el continente austral, gracias a los viajes de Bougainville, La Perouse, Cook y otros, despertó en la primera parte del siglo XIX una ola mundial de interés por la geografía de los mares. Este interés creció al mediar la última centuria mencionada, como consecuencia de la aparición de *El origen de las especies*, de Darwin (1859). La oceanografía dejó de ser solamente el estudio de los fenómenos que tienen lugar en la superficie de los mares, y los mares asumieron el papel de matrices ancestrales de los organismos vivientes. "Las relaciones entre los fósiles, como progenitores, y los seres vivos, como sus descendientes, apareció en forma clara; el *Systema Naturae*, de Linneo, no era meramente una llave maestra para la identificación sino el reconocimiento de la evolución de las formas vitales de lo simple a lo complicado"[84]. Los trabajos de campo que llevaron al rápido adelantamiento de esta ciencia se realizaron, casi íntegramente, en buques de guerra ingleses, franceses y norteamericanos y de otros países enviados por sus gobiernos en viajes exploratorios a los siete mares, desde los mediados del siglo XIX. Así se formó el marino ilustrado del cual trataremos en páginas que siguen.

El personaje más interesante de este período, y el que alcanzó mayor prestigio mundial como oceanógrafo, apareció en 1842. Era el teniente de la marina norteamericana Matthew Fontaine Maury, quien después de importantes servicios a bordo (que comprendieron dos años y medio de permanencia en la costa del Perú), ese año fue nombrado al Depósito de Cartas e Instrumentos que en página anterior hemos mencionado. Este joven oficial fue "el primer individuo que emprendió el estudio sistemático del océano como una ocupación de tiempo completo..., realizando la compilación sistemática de cartas de vientos, corrientes, temperaturas y otros datos oceanográficos, y utilizando los análisis estadísticos de los diarios de bitácora y demás registros marítimos". A base de esa información se delimitaban las rutas más favorables para la navegación a la vela, que se describían en derroteros y se graficaban en cartas de pilotaje (*pilot charts*) que se han

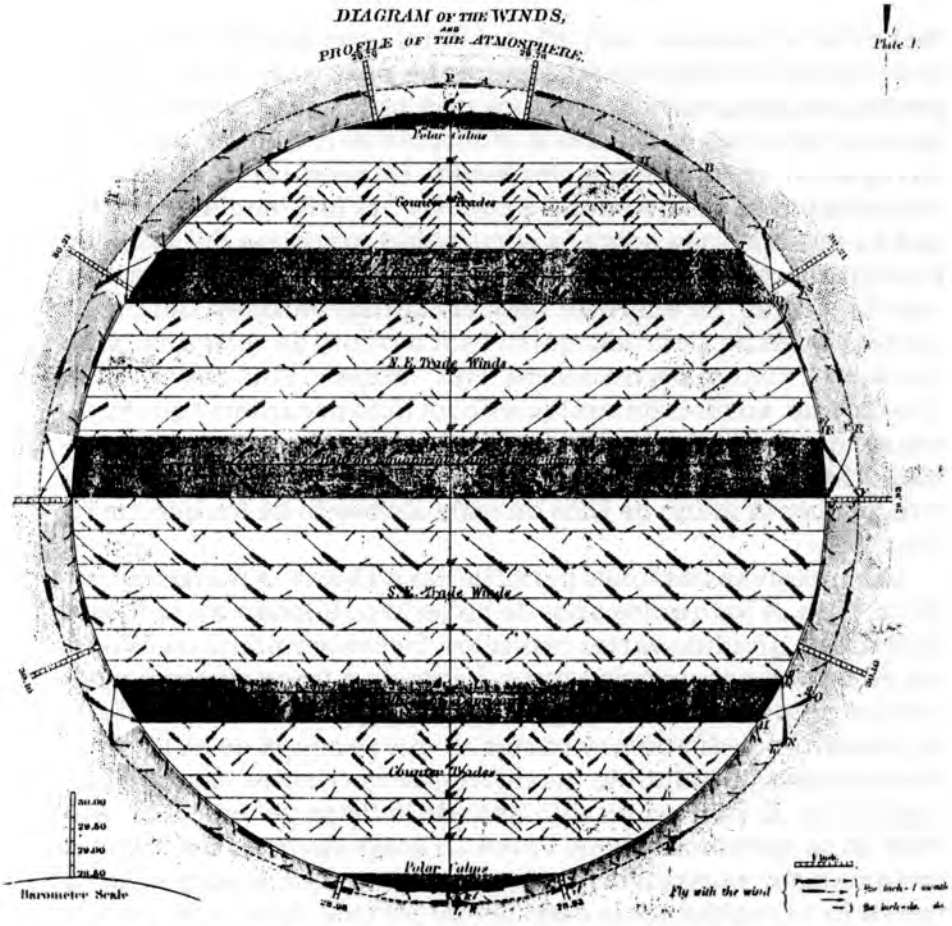
publicado hasta después de la segunda guerra mundial[85]. Las investigaciones características del Depósito de Cartas e Instrumentos que Maury realizó comprendían: "La forma y divisiones de las áreas marítimas del globo, con los vientos que soplan sobre las superficies de las aguas y su aprovechamiento para disminuir la duración de los viajes de los buques, los contornos del lecho del océano desde el nivel del mar hasta las mayores profundidades, las temperaturas, la circulación, las propiedades físicas y químicas del agua de mar, las corrientes y el oleaje, la composición y distribución de los depósitos marinos, la naturaleza y distribución de los organismos marítimos y las modificaciones que se producen en los seres vivos debido a las condiciones de su existencia, la relación del hombre con el océano en cuanto al desarrollo de la pesquería, el comercio, la civilización, la navegación, la hidrografía y la meteorología marítima"[86].

En 1855 Maury publicó un libro destinado a servir como de piedra angular al desarrollo de las ciencias del mar, obra "de la que se dice que alcanzó mayor número de ediciones que cualquier otro trabajo científico de su época"[87]: la *Geografía física del mar*, interesante no solamente por su contenido sino por la metodología que Maury utilizó para realizar su investigación, así como por los resultados que con ella alcanzó. En cuanto a la primera, el ingenioso marino norteamericano repartió ampliamente entre los capitanes de los buques mercantes, un formulario de recolección de datos que había mandado imprimir, y les hizo la promesa que a cada uno de los que cooperaran devolviéndole al final de su viaje el formulario debidamente anotado, le enviaría una copia del derrotero que se publicara. La colaboración fue excelente y esto permitió a Maury recoger la experiencia de navegantes expertos y discutir con ellos sus observaciones. "Al colocar en una carta náutica las rutas seguidas por muchos buques en los mismos viajes pero en diferentes oportunidades y en diferentes años y durante todas las estaciones climáticas, y al proyectar para cada travesía los vientos y corrientes hallados diariamente", dice Maury en la introducción a su libro,"se tenía la experiencia combinada de muchos navegantes"... "Nunca se había comprometido antes un cuerpo de observadores como ese, en favor de un departamento de ciencias físicas", añade. Y en el prólogo de la octava edición hace notar que para preparar la Lámina I de su libro mediante el empleo de un grupo de personas especialmente ocupadas en ello, se hubiera necesitado la tarea constante de

diez veleros durante cien años. Maury, que anualmente tenía que conseguir fondos gubernamentales para continuar su tarea, presentaba pragmáticamente los resultados que lograba, calculando en millones de dólares la reducción en el número de días de navegación que se obtenía empleando las nuevas rutas que se recomendaban. También daba a conocer "la influencia educativa que su tarea ejercía sobre la comunidad marítima del mundo". En la primera edición de su libro[88] reproduce una carta que le dirige del Callao, en enero de 1855, el capitán Phinney, del buque norteamericano *Gertrude*, quien está a punto de salir a las islas Chincha "donde permanecerá tres meses". Phinney le dice: "Siento que, además de cualquier beneficio pecuniario que su tarea me pueda producir, usted me ha hecho un bien como a ser humano. Me ha enseñado a mirar abajo, arriba y alrededor de mí, y a reconocer la mano de Dios en cada elemento de los que me rodean".

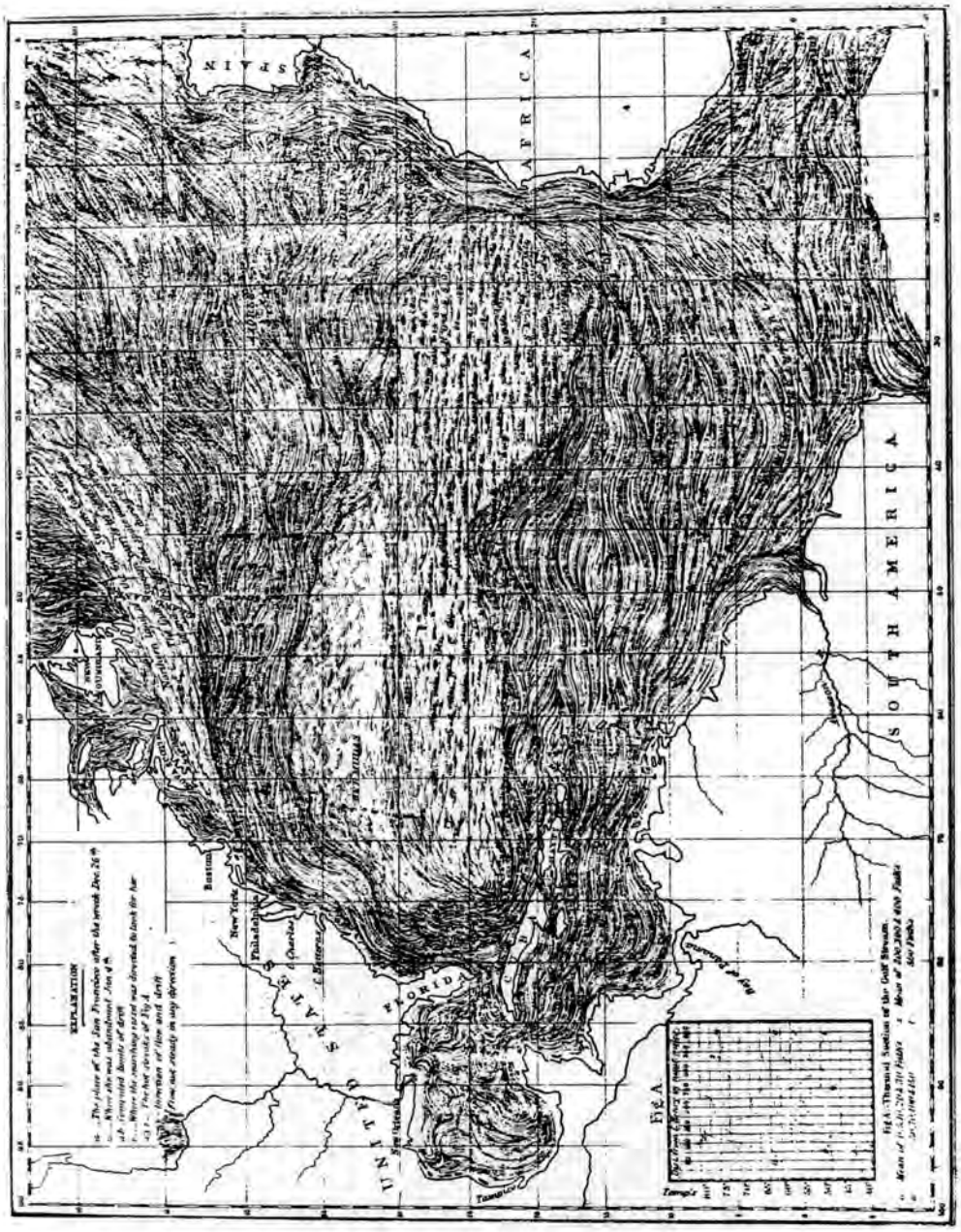
Las sucesivas ediciones permitieron a Maury ir perfeccionando su libro. A los quince años de haberlo publicado, en la octava edición, ha añadido varios capítulos, ha presentado nuevos puntos de vista y ha corregido otros, llegando a imprimir casi novecientas páginas divididas en veintidós capítulos. En el contexto de esta última edición hay partes en que se ocupa de nuestra zona marítima, estudiando las diferentes corrientes, la neblina y los vientos. El libro ya no sólo trata de la física del mar sino también de su meteorología (se llama *La geografía física del mar y su meteorología)*, rama científica esta última en que Maury se ha interesado, revitalizándola después del período de decadencia que siguió a los trabajos que Humboldt realizó en la primera mitad del siglo[89]. Fue a propuesta de Maury que se reunió en Bruselas, en setiembre de 1853, una conferencia internacional que reconoció la utilidad de los trabajos que ese oficial estaba haciendo, y aprobó las medidas adecuadas para uniformar el sistema de observaciones meteorológicas en el mar[90]. Diez años después Galton publicó en Inglaterra su *Meteorographic*, estudio que sirvió de base para el trazado de los mapas meteorológicos.

En el persistente esfuerzo que a fines del siglo XVII se llevó a cabo para hallar con exactitud la longitud, como ya se lograba desde hacía tiempo la latitud, se llegó a la conclusión que el valor

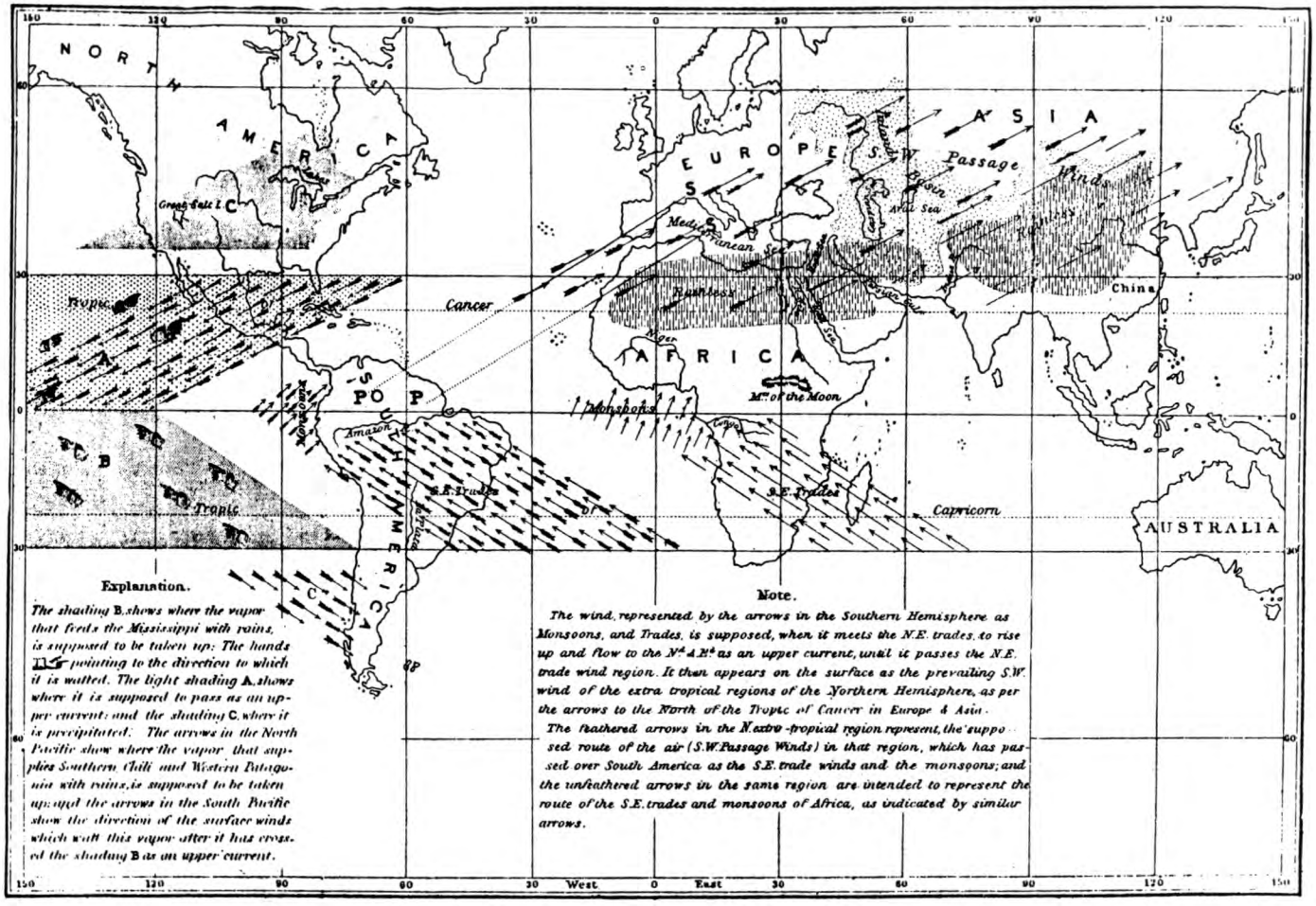


Maury y la ciencia oceanográfica.

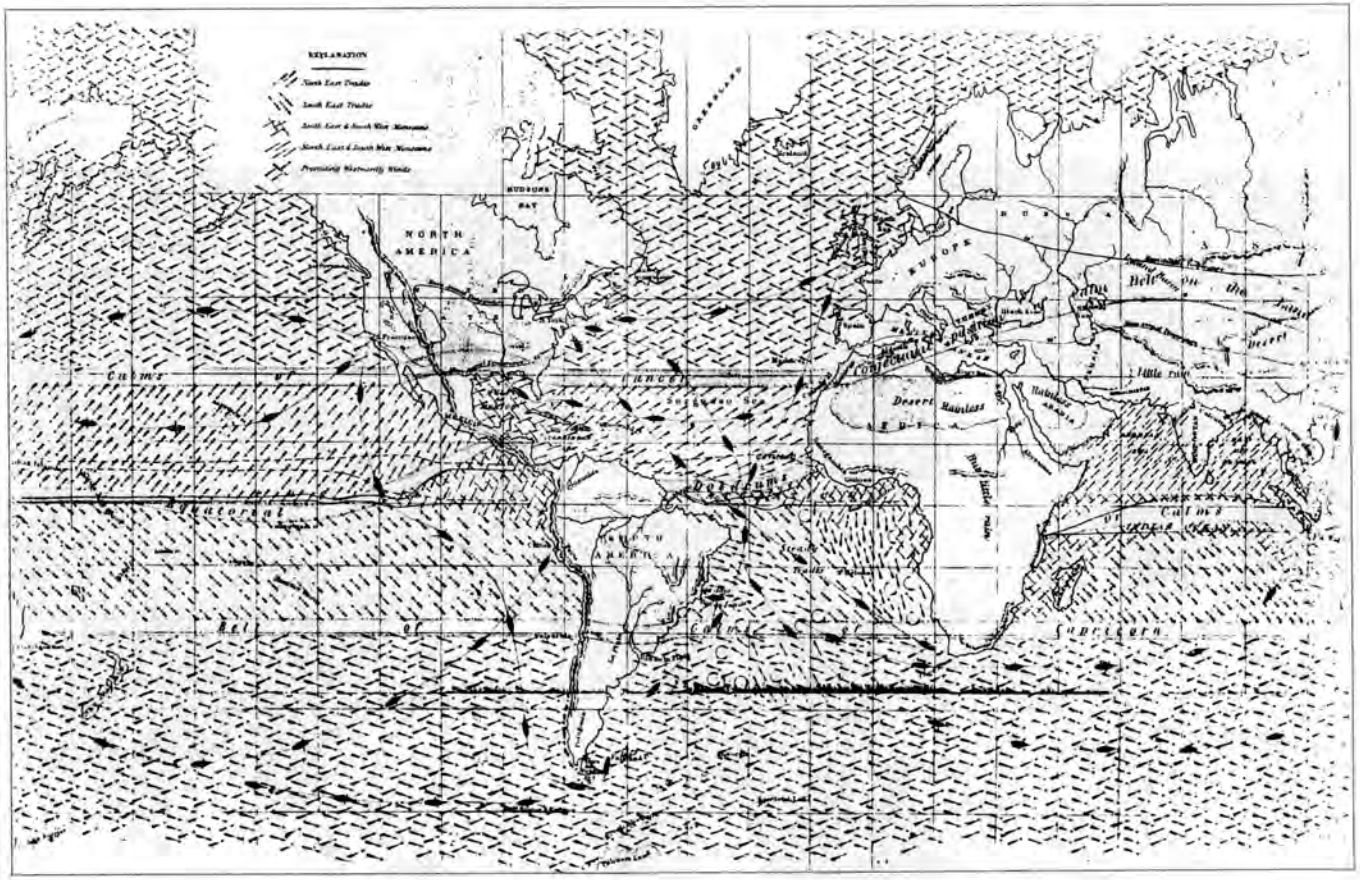
a) El diagrama de los vientos y el perfil de la atmósfera según una ilustración del libro de Maury.



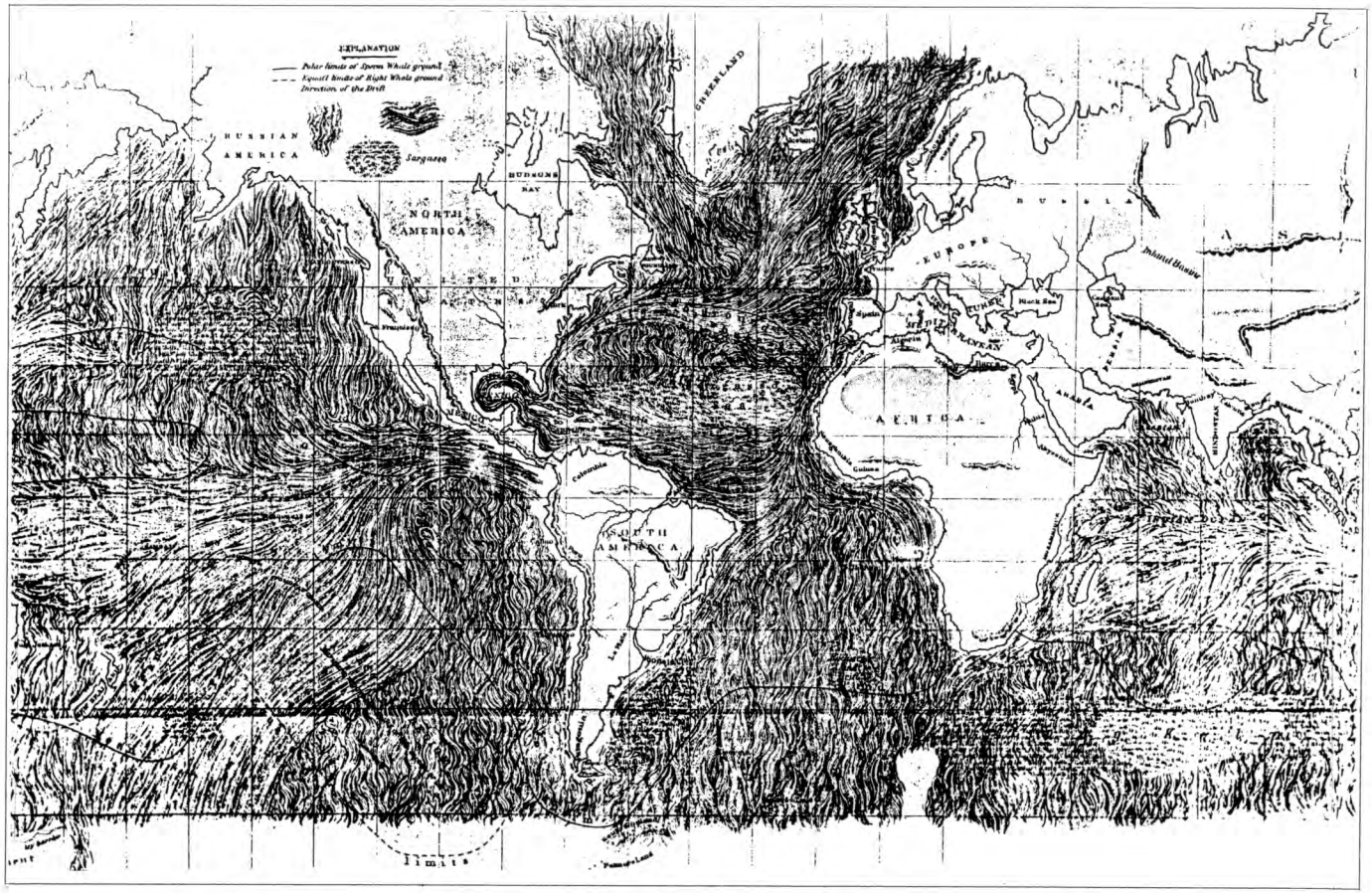
b) La Corriente del Golfo *(Gulf Stream)* y la deriva tales como Maury los representa.



c) La acción geológica de los vientos, según Maury.



d) Vientos predominantes y principales derrotas oceánicas a varios lugares, tales como Maury los presenta.



e) Maury muestra la situación del gran flujo de aguas polares y ecuatoriales y sus canales de circulación según las temperaturas termométricas. Muestra también las concentraciones de sargazos.

científico de esa coordenada signficaba poco si no se disponía de una carta que fuera exacta, pues "era todavía más urgente para la seguridad de la navegación levantar y trazar buenas cartas, que poder navegar bien en forma individual"[91]. Sin embargo, por entonces la mayor parte de las cartas hidrográficas se trazaban a base de posiciones geográficas obtenidas mediante cálculos de la estima que daban puntos inciertos. Esto impulsó a superar, en breve lapso, la situación que se venía arrastrando a causa de la dificultad que en la proyección mercatoriana se encontraba para representar en una hoja de papel la superficie esférica de la tierra y sus líneas de latitud y longitud. En verdad, las cartas existentes no habían permitido satisfacer las dos necesidades que experimentaba el navegante, a saber, dar una solución gráfica muy segura al problema de la estima, y mostrar con gran fidelidad, en el caso de los portulanos, el diseño de las costas. En las cartas aparecían islas inexistentes, y en su mayor parte el trazo de los puertos era grosero y carente de la precisión que necesita el navegante.

El siglo XIX fue testigo de una resurrección del arte cartográfico. Con pragmatismo anglosajón, Gran Bretaña abandonó la belleza de las anteriores cartas de navegación reemplazándolas con hojas impresas que no llevaban adornos artísticos pero que se podían adquirir baratas y en gran número. Esta innovación se debió al Departamento Hidrográfico del Almirantazgo Británico, que había sido creado en los mediados de 1795 y dirigido por John Walker y Parry[92]. Aprovechando el avance que la hidrografía había experimentado, fue posible realizar numerosos levantamientos en varias partes del mundo. Los datos así recogidos permitieron obtener de inmediato un tesoro cartográfico que creció rápidamente.

Como lo ha expresado ya Félix Denegri[93], a partir de la tercera década del siglo XIX la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico dio a la cartografía naval un gran impulso, al poner a la venta, con precios módicos, las cartas de navegación necesarias para la expansión océanica y los portulanos que favorecían la segura entrada en los puertos, destinada a aumentar el comercio, material todo este que era el fruto de los datos recogidos en todo el mundo por los marinos británicos, quienes iban utilizando instrumentos de trabajo que mejoraban constantemente. La

amplitud de la tarea que la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo realizara desde 1825 se ponía en conocimiento del público mediante su *Catalogue of Charts*..., que contenía una detallada información sobre las características y el precio de cada carta. La frecuencia de publicación del catálogo variaba pero no era menor de una aparición bimensual. Al tratar de la cartografía de nuestra costa hemos analizado los catálogos británicos de 1849 a 1868. Sólo resta añadir que, como lo expresa una historia del Departamento Hidrográfico del Almirantazgo, el "comercio fue el oculto dictador de los trabajos hidrográficos"[94].

Los Estados Unidos, que en varios aspectos marítimos había mostrado un gran adelanto, en cuanto a cartografía se hallaban retrasados con respecto a Europa. En 1830, cuando recién se creó el Depósito de Cartas e Instrumentos, las cartas y libros náuticos para los buques de guerra se compraban en negocios privados. Eran de origen europeo y, por tanto, calculados tomando París u otra ciudad como primer meridiano y en cuanto a los derroteros, a veces no estaban escritos en inglés. En 1837, por fin, aparecieron cuatro cartas náuticas preparadas por el Depósito a base de trabajos hidrográficos hechos por oficiales de marina norteamericanos, y durante los cinco años subsiguientes se editaron ochentisiete más, casi todas como resultado de los levantamientos hechos por la Expedición Exploradora del Pacífico y a los Mares del Sur, autorizada mediante una ley de mayo de 1836. Durante el período 1844-1861 hubo un interesante aporte norteamericano relacionado con los avanzados trabajos oceanográficos emprendidos por el comandante Maury. Nos referimos a las "Cartas de Vientos y Corrientes" que consistían de seis series: "Cartas de rutas", "Cartas de los alisios", "Cartas de pilotaje", "Cartas de balleneros", "Cartas de temperaturas" y "Cartas de tempestades y lluvias"[95].

La Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos, designada con este nombre en 1866, por lo menos en lo que se refiere a las cartas de navegación y portulanos de la costa americana del Pacífico queda rezagada hasta los finales del XIX, como se advierte si se examina su catálogo de ese período. Del total de aproximadamente 50 cartas y portulanos que ofrece en venta, sólo dos (de Tierra del Fuego) han sido levantadas por marinos de guerra norteamericanos. El resto del material que pone a la venta son repro-

ducciones de cartas y portulanos preparados por el Almirantazgo Británico, salvo en trece excepciones: tres portulanos de origen francés y diez de levantamientos hidrográficos practicados por los chilenos. Esta última circunstancia permite constatar que el esfuerzo cartográfico chileno comienza ya por entonces a satisfacer las necesidades marítimas de ese país[96].

Parece ser que la construcción de cartas de navegación se emprendió seriamente en los Estados Unidos a partir de 1867, a juzgar por los repositorios existentes en los Estados Unidos[97].

3. EL BUQUE

3a. Construcción naval

En 1820 Paixhans había dado a conocer su concepto sobre el buque del futuro, que él consideraba que debía ser de vapor, pequeño, veloz, bien armado. De esta manera, expresó, sería menos vulnerable que el navío de línea de tres cubiertas y resultaría más rápido de construir y más fácil de tripular. La última consideración era peculiar de Francia donde siempre su debilidad naval había consistido en no disponer de abundante marinería adiestrada, comenta Cowburn[97A].

Los hechos no dieron del todo la razón a Paixhans pues a partir de la década de 1860 creció el tonelaje de los buques de línea, aunque los cambios que hubo en la artillería permitieron incremento de la potencia de fuego sin aumento de tamaño del buque. Sin embargo, en cuanto a los buques de tamaño mediano se cumplió su predicción, en especial en su patria. De la última parte del siglo XVIII se había heredado la *corvette* cuyo equivalente aproximado era el *sloop* británico. No se puede precisar exactamente su naturaleza pero cabría afirmar que eran buques de una sola cubierta, con dos palos y unos dieciocho cañones, en ese siglo. Francia les dedicó durante el XIX más atención que Gran Bretaña y los hizo de fina calidad, como se podía apreciar en nuestros *América* y *Unión*. En cuanto a su empleo y otras características, se asemejaban a las fragatas y esto complica el cuadro algo brumoso en que estas aparecen durante la segunda parte del siglo XIX.

Venía la fragata de los mediados del XVIII que fue cuando emergió como un crucero rápido que llevaba su batería principal

en una cubierta y, además, dos colisas de las cuales una iba en caza y la otra en retirada. Se le había diseñado para que fuera unidad de exploración y de ataque a las naves mercantes[98]. Cowburn da a saber que durante el comienzo del siglo en Gran Bretaña se tendió a utilizar los navíos de menor número de cañones como si fueran fragatas, y que el almirante Rook llama a los de 70-80 cañones *"light sailing frigates"*, pero aun los de 54, a los cuales se les incluía en esta denominación permanecían *"in the line"*. De situaciones como esa se derivó, seguramente, la incertidumbre que hubo a mediados del XIX en la aplicación del nombre. El *Gloire* y el *Ferdinand Marx*, por ejemplo, solían ser llamados "fragatas"[99]. Este tipo de buque gozó de preferencia como principal unidad de combate del Perú, hasta 1867, según habrá de verse a su turno. Resta añadir que por entonces el tipo de la fragata no estaba patronizado, y que se les clasificaba en grupos (de primera, de segunda, y otras denominaciones) como a los navíos de línea. El número de cañones, que era el determinante para la clasificación, variaba según el grupo al que el buque pertenecía.

Cuando comenzó el siglo XIX era creencia generalizada que los buques de guerra construidos con cascos de madera no sufrían severamente con el fuego de los cañones existentes. Ese juicio comenzó a cambiar cuando entró en uso la granada explosiva o "bomba". No obstante que en Francia se comprobó experimentalmente que eran acertadas las teorías de Paixhans, y que en 1838, por parte de Gran Bretaña, se certificó que por entonces no cabía dispositivo de defensa contra esa clase de proyectiles, el Almirantazgo Británico no adoptó ninguna medida apropiada, siguiendo su astuta y económica política naval: como poseía una gran superioridad de buques que cuantitativamente compensaba los adelantos técnicos que cualquiera otra marina de guerra podía poner en práctica, siempre esperaba la confirmación de que le era absolutamente necesario tomar ciertas medidas respecto a inventos que la podían colocar en peligro, con lo cual no tenía que gastar en experimentos. Esto explica que fuera el almirante Napier quien proporcionó de su fortuna personal el dinero necesario para construir el primer vapor británico de hierro, y que fue la *East India Company* quien mandó construir cañoneras de hierro. En 1840, por fin el Almirantazgo ordenó hacer un pequeño paquebote de hierro y una flotilla de pequeñas corbetas del mismo material. Pero la oposición al empleo del hierro para

los cascos era general en y fuera del servicio naval[100] y esas unidades subalternas resultaron únicas aun después de las lecciones de Crimea, hasta que Francia arrastró a Gran Bretaña al cambio[101]. A pesar de los experimentos de perforación de planchas gruesas, que en este país se realizaron en 1849-1851, se condenó al hierro como inconveniente para los buques de guerra[102]. De ello tuvo buena culpa la oposición que Douglas mostraba, pues su prestigio era tal que también se impuso en los Estados Unidos su rechazo de los buques de hierro, a tal punto que hasta los mediados de la década de 1860 era de madera el casco del 95 %, aproximadamente, de los buques de guerra norteamericanos[103]. La construcción del *Gloire* francés levantó tal tumulto en el Parlamento que, contra su deseo, el Almirantazgo Británico tuvo que llamar a licitación, en 1859, para construir un acorazado de hierro de por lo menos 13 nudos de velocidad, capaz de superar cualquier buque a flote o en gradas. El resultado fue la contratación del *Warrior* y del *Black Prince*, de unas 7,200 toneladas, los acorazados mayores del mundo. Ambos tenían aparejo, a pesar de lo cual eran los más poderosos sobre las aguas[104].

Hubo mucho que aprender con los buques de hierro, inclusive la defensa de su casco, mediante forros, en aguas de diferentes salinidades y temperaturas, pues en los mares tropicales, por ejemplo, se ponían "como peluca de abogado". A veces se trató de evitar esos males colocando forros de madera[105].

En 1856, al publicar su libro, Dahlgren dio los siguientes espesores de los costados de los buques de guerra franceses[106]:

Espesores de los costados de los buques franceses en, 1856

Clases de buques		G *Cubierta de guindaste*	R *Cubierta superior*	O *Cubierta intermedia*	S *Cubierta inferior*	O *Línea de agua*	R *Cubierta del sollado*
Navíos de línea	1a. clase	18.12 pulg.	20.48 pulg.	23.23 pulg.	31.11 pulg.	32.29 pulg.	33.87 pulg.
	2a. clase	18.12 „	.....	22.84 „	30.72 „	31.90 „	33.46 „
	3a. clase	17.33 „	.....	21.27 „	28.75 „	24.93 „	31.11 „
	4a. clase	17.33 „	.....	20.09 „	26.39 „	26.58 „	27.37 „
Fragatas	1a. clase	16.93 „	.....	.....	23.63 „	24.81 „	25.60 „
	2a. clase	15.75 „	.....	.....	21.66 „	22.84 „	23.63 „
	3a. clase	14.67 „	.....	.....	18.51 „	20.09 „	21.27 „
Corbetas		13.39 „	.....	.....	16.54 „	16.93 „	18.90 „
Bergantín de 20 cañones		13.78 „	.....	.....		13.78 „	15.75 „

Según Cowburn la idea de la coraza apareció en Corea al final del siglo XVI y más o menos al mismo tiempo los españoles y los ingleses utilizaron medidas protectoras de la tripulación. En el siglo XVIII los franceses también las adoptaron en las baterías flotantes que atacaron Gibraltar, después de lo cual se dejó el asunto de lado[107]. Sin embargo, revivió en 1821, cuando Paixhans sugirió su uso, pero no se les puso en práctica hasta la década de 1850. En 1852 se hicieron en los Estados Unidos experimentos que resultaron poco satisfactorias. Pero, en cambio, en 1854 Francia comenzó a emplear baterías acorazadas flotantes, para el ataque a fortificaciones. El buen éxito que obtuvo arrastró a Gran Bretaña a imitarla, realizando pruebas ese año de las cuales dedujo que las planchas de 4 1/2 pulgadas protegían contra la bomba de ocho pulgadas y de diez, así como contra la bala sólida de los 32 pr., mas no contra la de 68 pr. Por entonces ciertos experimentos norteamericanos demostraron que las planchas de 6 pulgadas hacían a un buque invulnerable, pero que el peso de una coraza de tal clase significaba un gran sacrificio de su velocidad[108].

Cuando los franceses comenzaron la construcción de la clase *Gloire*, los británicos no creían aún en el valor del blindaje que era para ellos un peso que si se eliminaba permitía aumentar la artillería[109]. Pero, en general, este buque francés influyó mucho en las ideas de los británicos, debido a las innovaciones que presentaban con respecto al buque original que era el *Napoleón* (1850, de madera). Para convertirlo en el *Gloire* se le quitó la cubierta superior, se le alargó en 20 pies y se le puso una faja de hierro de 4 1/2 a 5 pulgadas, con fuerte respaldo de roble, que cubría la zona de la batería y descendía por debajo de la línea de agua[110].

El creciente poder de penetración de los proyectiles hacía necesario dar mayor grueso a la coraza pero esto no podía conseguirse sin reducir el área protegida puesto que no se consideraba deseable aumentar el peso de la coraza con el consiguiente incremento del desplazamiento, que ya había llegado a las 10,000 toneladas. Estas consideraciones llevaron, en 1865 y en el *Bellerophon* británico, de 7,550 toneladas y 14.2 nudos, a la adopción de un nuevo sistema de coraza y a una reducción del número de cañones. Se acortó la batería colocándole sus diez cañones de 9 pulgadas al centro del buque, y la coraza protectora de 6" formó alrededor una corta caja rectangular ("casamata"), mientras el resto del buque tenía sólo coraza de 3 1/2 a 4 1/2. A proa se colocaron

dos cañones de 7" protegidos, y a popa, uno del mismo calibre[111].

El *Gloire* no tenía espolón, pero al *Warrior* que había sido construido (1859-1861) para superarlo en todo, se le colocó[112]. En cuanto al *Bellerophon* (1865), los cañones situados en caza estaban relacionados con el empleo del espolón, que se consideraba por entonces el armamento principal de la batalla, pues estaba destinado a dar al enemigo el golpe final, avanzando contra él bajo la protección de esos cañones proeles. En muchos buques la faja de coraza de los costados se prolongaba hasta la misma proa para dar mayor consistencia al espolón.

El *Bellerophon* introdujo el timón balanceado, que fue una valiosa ayuda para la maniobra pues en el *Minotauro*, de 11,000 toneladas, tomaba un minuto y medio poner la caña a un ángulo de 23º y el círculo de giro era muy grande. Para trabajar con las ruedas y los aparejos auxiliares se necesitaban 76 hombres[113].

El *Warrior* tenía un doble fondo parcial, con divisiones celulares entre los dos forros de la medianía del buque, y encima había compartimientos con mamparos[114]. Fue el *Bellerophon* el primer buque provisto de un completo doble fondo celular, dispositivo adoptado como consecuencia de los peligros que significaban las minas submarinas que hicieron su aparición en la Guerra Civil de Norteamérica[115].

3b El Clipper

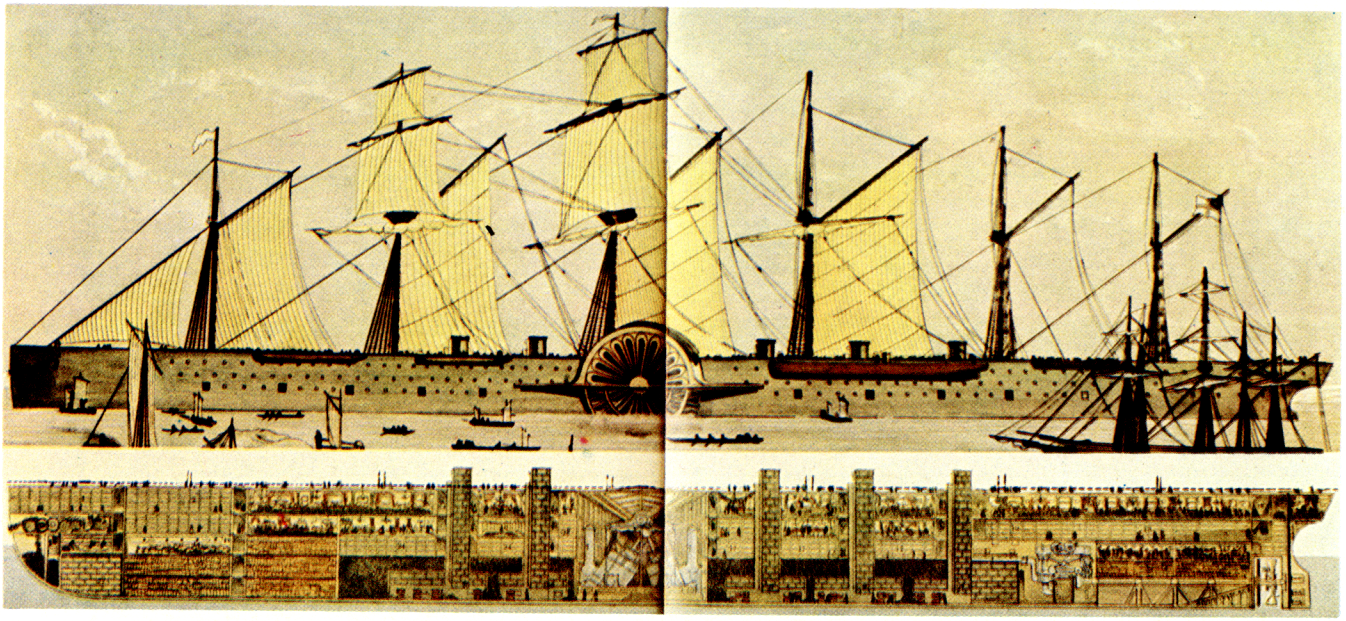
En su enjundioso tomo de la *Historia Marítima del Perú* el Dr. Félix Denegri Luna ha consignado interesantes referencias a los *clipper*[116] suministrando valiosas informaciones bibliográficas sobre el tema. Nos queda poco por añadir, y lo restante esta relacionado con una frase de Williamson al tratar de esa clase de buques: "Muchos productos de la destreza humana han alcanzado su zenith sólo cuando ya estaban predestinados a su extinción"[117]. Nos interesa aquí examinar el *clipper* como expresión de la arquitectura naval de los buques de vela, que llega a su perfección y a poco se vuelve inútil, para hacer notar que la despedida de la navegación a la vela fue hermosa y también significativa. Quedó esta escrita en su historia, en una última página que los marinos de todo el mundo leen hasta hoy con exultante admiración.

Entre los progresos materiales que los Estados Unidos habían realizado durante la primera mitad del siglo XIX, progresos ex-

traordinarios para una joven república, no figuraba en lugar destacado lo relacionado con la manufactura del hierro y del acero, hecho que permite explicarse que este país se hallara retrasado en cuanto a buques metálicos de propulsión a vapor, con respecto a Francia y Gran Bretaña. Pero precisamente por entonces se hizo notar, ante la sorpresa de Europa, como un país que lograba, en sus gradas de construcción privada y en apreciable número, construir buques de vela que eran tan revolucionarios en sus elementos estructurales como no se había visto que hubiese ocurrido nada parecido después que hacía unos cuatrocientos años, los españoles crearan la pequeña y ágil carabela de múltiples usos.

Las necesidades tácticas de la guerra de 1812 enseñaron a los norteamericanos a obtener en sus buques de guerra mayor velocidad que los británicos, gracias a la habilidad de poder sostener bastante velamen desplegado cuando los vientos eran fuertes. Al llegar la paz sus gradas de construcción de buques mercantes comenzaron a experimentar en el mismo sentido y las del área geográfica del Chesapeake empezaron a lanzar veleros muy veloces que tenían aparejos de goletas o de bergantines (*clipper schooner* y *clipper brigs*)[118]. En estas condiciones llegaron a la década de los cuarentas, que en los Estados Unidos fue de gran adelanto en arquitectura naval. Durante ella se logró obtener el *Baltimore clipper*, de mayor capacidad que las goletas y bergantines pues llegaba casi a las fragatas, sin apreciable pérdida de velocidad. Estos buques fueron los *clipper ships* destinados al tráfico con el Oriente[119]. Cuando se produjo el *rush* del oro en San Francisco surgieron los *California clipper* que se consideraron el pináculo de esta clase de veleros, aunque realmente no eran el resultado de un nuevo diseño sino buques más largos y grandes. Hacían el viaje hacia los centros auríferos, a la mayor velocidad posible sin tener en cuenta los riesgos de vencer los pasos peligrosos del extremo meridional de Sudamérica. Refieren Morison-Commager que en un mes de 1850 treintitrés buques de vela de Nueva York y Boston llegaron a San Francisco después de una navegación que en promedio duró ciento cincuentinueve días, y que algo después hizo su entrada en la bahía el *clipper Sea Witch* que había tardado sesentidós días menos[120]. Estos mismos autores expresan que este nuevo *clipper* se caracterizaba por su gran eslora en relación con la manga, una enorme área de velamen y baja y hermosa proa cóncava que terminaba en una curva graciosa. Añaden que

Las opuestas tendencias de la construcción naval se aprecian en dos buques de los mediados del siglo XIX que aparecen en las dos ilustraciones de esta página y la que sigue. Cuando la reina Victoria visita a Napoleón III, lo hace en la fragata de línea *Bretagne* (Museo Británico).



Contemporáneo de la *Bretagne* fue el vapor *Great Eastern*, de 27,000 toneladas, capaz de transportar cuatro mil pasajeros (Museo Británico).

en 1852 el *Sovereign of the Seas*, al sacar máxima ventaja de su velamen y de las derrotas recomendadas ya por Maury, logro avanzar un día cuatrocientas once millas, "una singladura que únicamente fue sobrepasada cuatro a cinco veces en la historia de los buques de vela". Pero después el *Lighting* hizo cuatrocientas treintiséis, "cantidad nunca igualada por un buque de vela y que sólo una generación después logró superar un buque de vapor"[121].

Con natural orgullo patriótico los autores que venimos citando expresan que "ningún buque de vela se aproximó nunca a esos, en potencia, majestad o rapidez. Parecía como si todo el ingenio de los *yankees*, con su latente sentido artístico, había al fin encontrado [en ellos] una expresión perfecta y armoniosa"[122]. Pero, infortunadamente para los *clipper* habían nacido en un período que en varios aspectos mostraba tendencias revolucionarias que eran destructivas. El pánico de 1857, que estuvo acompañado de una depresión en el transporte marítimo, convirtió a las gradas de construcción de los *clipper* en su primera y peor víctima. Esto contribuyó a que los océanos se rindieran ante el imperio de los vapores.

3c De la vela al "tornillo"

Las calderas navales han tenido que diferir de las terrestres a causa de las limitaciones de espacios en los buques, pero han pasado por el mismo proceso de desarrollo, excepto que desde el principio fueron de forma rectangular y con un horno grande, que también era rectangular, como en el *Demologos*. Resultaban débiles, no porque fuesen de bronce, pues este defecto subsistió cuando se las hizo de fierro, sino a causa de su forma. Esto se remedió cuando el uso de altas presiones obligó a construirlas cilíndricas, lo que ocurrió al final de la década de 1860.

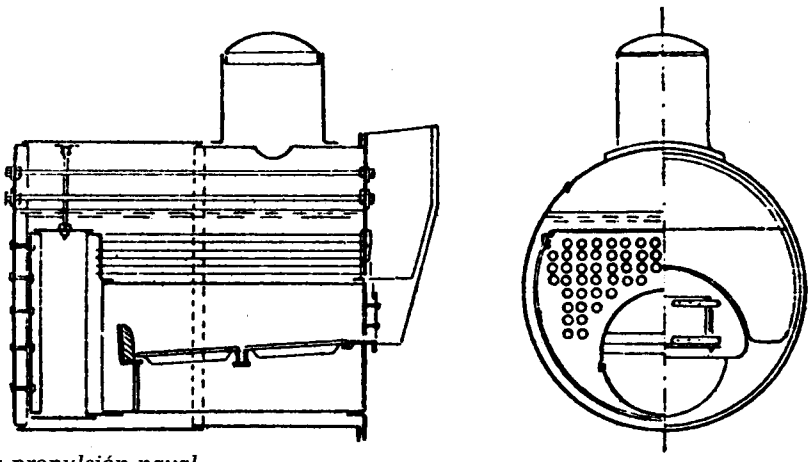
Durante los primeros años de la navegación a vapor, todas las calderas fueron de *tubos de fuego*. En 1825 se patentaron en los EE. UU. las calderas de *tubos de agua*, por lo cual al llegar los mediados del siglo XIX ambos tipos estaban en uso. La caldera incrementaba apreciablemente su superficie de calefacción cuando los gases de la combustión pasaban por los tubos y el agua rodeaba a estos. En el otro sistema era el agua la que circulaba por los tubos en contacto con los gases de combustión[123].

Cuando durante el final del siglo XVIII y el primer decenio del XIX comenzó a introducirse en los buques la propulsión a vapor, las máquinas que la utilizaban habían llegado a un desarrollo técnico que, en cuanto a sus partes esenciales, se conservaría casi sin variación durante un largo período de tiempo. En la máquina terrestre de James Watt este habilísimo diseñador había incorporado ya grandes adelantos: el condensador de vapor; la camisa de recalentamiento de los cilindros; la doble acción del vapor, es decir, su capacidad de actuar a ambos lados del pistón; la conversión del movimiento alterno del balancín oscilante, en movimiento rotatorio continuo; la regularización del movimiento rotativo mediante la volante, para vencer los puntos muertos; la regularización automática de la cantidad de vapor que debía entrar en el cilindro; el indicador de la presión sobre el pistón; la regulación de la acción del vapor en el cilindro, mediante una válvula movida automáticamente.

Las primeras de las máquinas de *baja presión* que se usaron a bordo fueron las verticales de balancín que movían las ruedas de paletas, las cuales desarrollaban cuatro a cinco caballos de potencia. Como el balancín quedaba demasiado alto sobre la máquina, posteriormente se colocaron abajo dos balancines o palancas, uno a cada lado de la máquina. También se descartó pronto este dispositivo, colocando abajo el cilindro, en conexión directa con el eje.

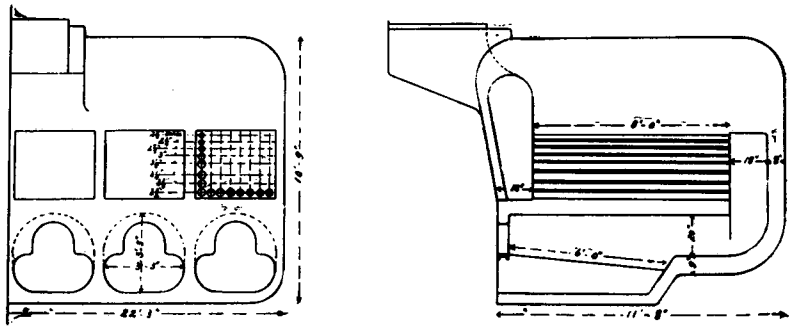
Cuando la hélice ("tornillo") eliminó la rueda de paletas, se hizo necesario un nuevo tipo de máquina marina. Se invirtió el cilindro, colocándolo sobre el árbol de la hélice, cerca de la cubierta, y la conexión con el eje se estableció por medio de una manivela corriente. Debido a la baja velocidad de giro de la hélice, se hizo necesario introducir un mecanismo de engranajes entre el eje cigüeñal y el eje propulsor. La velocidad del pistón era poco más de 200 pies por minuto[124]. En 1860 la máquina horizontal simple se generalizó en los buques de guerra. Los buques tenían un solo propulsor y como el eje iba en la línea de crujía, la carrera del pistón y la manivela tenían que ser muy cortos por lo cual se usaron elementos que permitían mayores carrera y manivela en espacios reducidos. Ericsson logró acoplar la máquina del *Princeton* (1843) directamente al eje pero este sistema no se difundió de inmediato[125].

La necesidad de evitar cambios sucesivos de enfriamiento y calentamiento del cilindro, a fin de que el émbolo no tuviera que

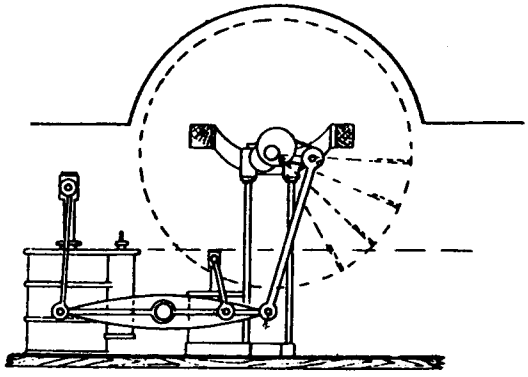


La propulsión naval

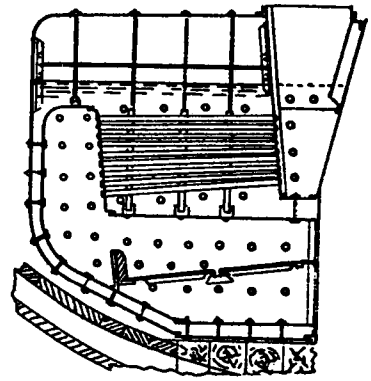
a) Pequeña caldera cilíndrica en uso naval a mediados del siglo XIX, en los Estados Unidos. (Reproducido de Hovgaard, p. 364).



b) Caldera diferencial, de tubos de fuego y de patente Stimmer, que utilizaron a mediados del XIX los monitores de la Clase *Canonicus* a la cual pertenecían el *Catawba* y el *Oneota* que después fueron nuestros *Atahualpa* y *Manco Cápac*. (Reproducido de Bennett, p. 349).

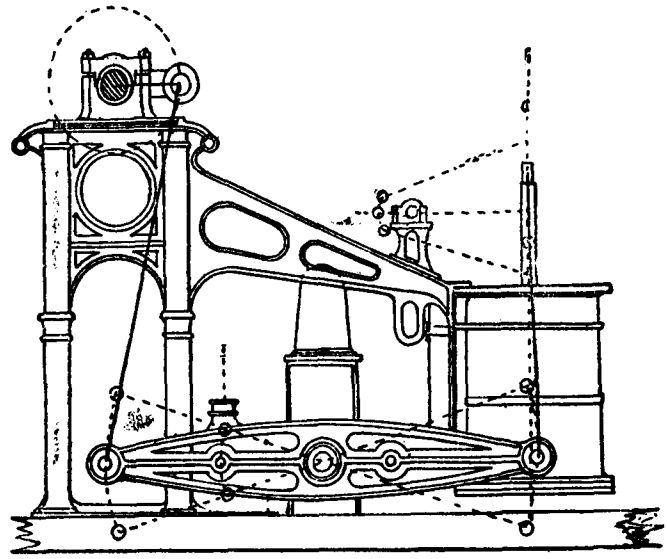


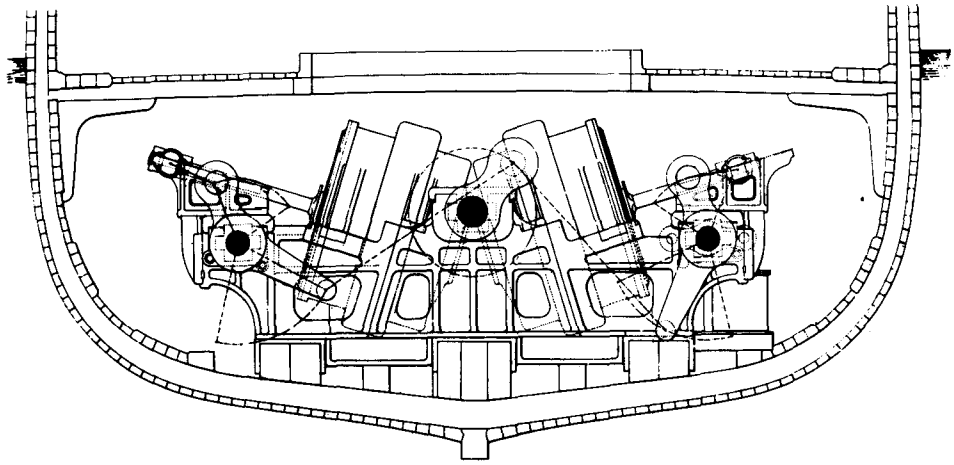
c) Máquina de balancín lateral, usada a mediados del XIX en los buques de guerra norteamericanos. (Reproducido de Hovgaard, p. 361).



d) Caldera de baja presión, usada a mediados del XIX en los buques de guerra norteamericanos. (Reproducido de Hovgaard, p. 361).

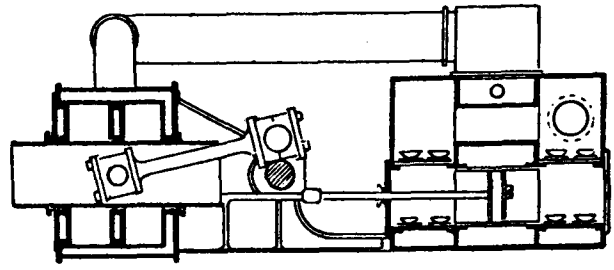
e) Máquina de balancín lateral, usada a mediados del XIX en los buques de guerra norteamericanos. (Reproducido de Bennett, p. 43).



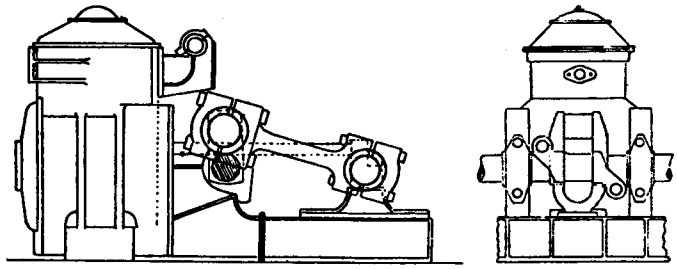


f) Máquina Ericsson, de balancín vibratorio, construida en 1863 para un buque de guerra norteamericano de 4,105 toneladas. (Reproducido de Bennett, p. 537).

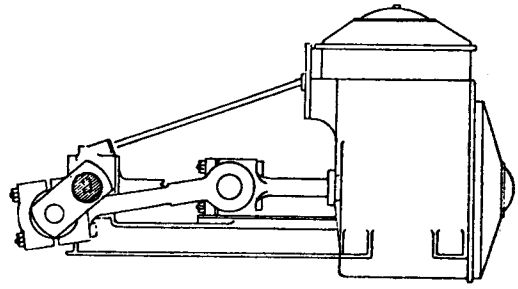
g) Máquina de cajón, tipo Penn, con condensador a chorro, usada a mediados del XIX. (Reproducido de Hovgaard, p. 362).



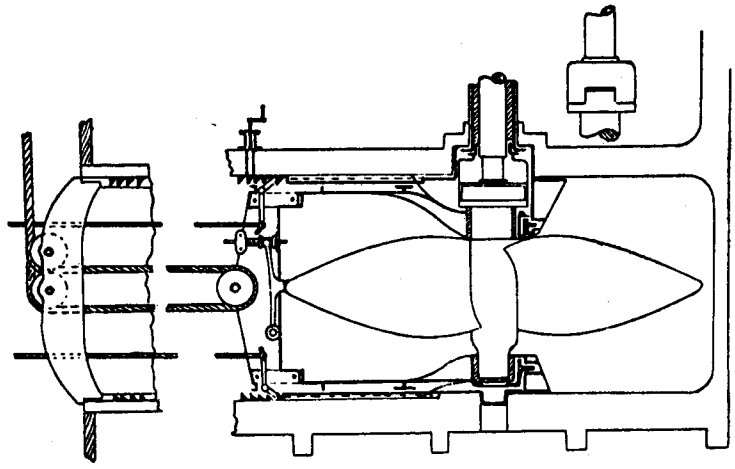
h) Máquina de cigüeñal de retroceso, de mediados del siglo XIX. (Reproducido de Hovgaard. p. 362).



i) Máquina de acción directa usada a mediados del XIX. (Reproducido de Hovgaard, p. 366).



j) Propulsor ("tornillo") rebatible de los mediados del XIX. (Reproducido de Hovgaard, p. 363).



luchar contra la presión del vapor que quedaba después de ejercer su empuje normal, llevó a Watt a evacuar ese vapor a un recipiente separado del cuerpo del cilindro, y comunicado con este mediante un tubo estrecho, al cual recipiente se inyectaba un chorro de agua fría, abundante y continuo. Este era el "condensador de chorro" que lograba la triple evacuación del vapor usado en el cilindro, mediante la "bomba de aire" y el agua que utilizaba era agua de mar[126]. Antes que se aplicara este condensador, sólo una cuarta parte del vapor que entraba en el cilindro era utilizada como fuerza motriz.

Aproximadamente en 1830 se inventó el "condensador de superficie". En este compartimiento había una red de tubos por los cuales pasaba una corriente de agua fría y de mar. Alrededor de esos tubos descargaba el vapor evacuado de los cilindros, de modo que no había mezcla entre el agua pura en que este vapor se condensaba y el agua salada de refrigeración; y el agua condensada podía alimentar de nuevo a las calderas, con lo que se reducía la incrustación, lo cual permitió obtener presiones más altas sin peligro para las superficies de calentamiento.

Este tipo de condensador no tuvo al principio mayor acogida. Sólo al finalizar la década de 1850 vino a comprenderse su gran importancia. Constituyó una de las causas principales de que la máquina marina llegara en la próxima década, gracias al aumento de presión que se ha mencionado, a la escala de expansiones y a la máquina *"compound"*[127].

Los inconvenientes del balancín, a causa de la falta de espacio, a que nos hemos referido en párrafos anteriores, llevaron a la reintroducción de la máquina de acción directa. La posición horizontal del cilindro favoreció que la manivela estuviera directamente a continuación del pistón. Esto, por otra parte, permitió que en los buques de guerra la maquinaria quedara bajo la línea de agua y más al abrigo del efecto de los cañones enemigos[128].

Advertido que fue el hecho de que la eficacia de una máquina depende de las temperaturas entre las cuales trabaja, y de que en el vapor de escape se perdía gran cantidad de calor, en 1850 se adaptaron a las máquinas navales ciertos sistemas que hacía pocos años habían remediado las deficiencias de las máquinas terrestres: el recalentamiento y la doble expansión.

Las chaquetas de vapor para los cilindros, que Watt había usado y que después se abandonaron, fueron nuevamente utilizadas

para disminuir la licuefacción en los cilindros. El vapor seco que así se obtuvo no fue directamente al condensador de superficie que ya estaba en uso. Después de realizar su trabajo en el cilindro, pasó a otro de mayor tamaño en el cual volvió a ejercer empuje sobre otro pistón. Con vapor de 60 lb. de presión, como el que ya se obtenía, en comparación con las mejores máquinas de una sola expansión esta nueva máquina de *doble expansión*, tenía una economía de 30 % a 35 %. A pesar de este hecho, fue lenta su adopción durante la década de 1860[129]. La importancia de esa economía era considerable si se tiene en cuenta que el *Warrior* inglés (año 1860) poseía ya 5,500 caballos de potencia (indicados)[130]. El primer buque de guerra británico que tuvo máquina de doble expansión fue el *Pallas* (1866). Diez años después, tomándolo de los franceses, los ingleses comenzaron a emplear la triple expansión[131].

El grupo inicial de Huygens, Papin, Newcomen y Watt consideró la máquina de vapor como un aparato que utilizaba la presión atmosférica para hacer descender el pistón que había subido por la acción del vapor, concepto que hubiera ocasionado que presiones tan bajas habrían llevado a máquinas de gran tamaño y a calderas de muy baja presión. Pero, en cambio, el siguiente grupo de físicos trató que el vapor trabajara en ambos extremos del cilindro, con presión considerablemente más alta que la atmosférica. Fue esta idea la que perduró, imponiendo demandas más y más severas sobre las calderas, lo que produjo desastrosas explosiones que al amedrentar a los constructores creó un prejuicio que fue difícil de vencer, por lo cual fue lento el incremento de la presión.

Hasta 1830 la presión casi siempre fue menor a las 3 libras por pulgada cuadrada sobre la atmosférica y sólo veinticinco años después, en lento crecimiento, llegó a 5 y 8 lbs.pg^2. En 1860 la presión de uso general era ya de 20 libras p.p.c.; y poco después, cuando ya se había creado la máquina *compound* alcanzó las 63 lb. p.p.c., cantidad en que se mantuvo hasta terminar ese decenio[132]. No obstante este progreso, que llevó a una reducción del consumo de combustible, y a pesar del mejoramiento que se había obtenido con las hélices, el tradicionalismo hizo que todas las marinas se apegaran a las velas hasta mucho después que eran innecesarias, y, se puede agregar, sin comprender que los varios palos y aparejos eran un estorbo y bajaban la eficacia del buque[133].

Desde la máquina de Watt hasta la máquina de doble expansión se utilizaron dispositivos reguladores automáticos, independientes o unidos en trenes de engranajes, que hicieron variar mucho el manejo de la máquina en relación con el lapso en que había estado sirviendo en la navegación. Ha de tenerse en cuenta que es difícil precisar la secuencia cronológica, entre los años en que se necesitaba que en forma constante una persona abriera y cerrara alternativamente las aberturas de las válvulas, y los años en que se adoptaron universalmente los reguladores automáticos. En el lapso 1850-1870 se usaban todavía sistemas anticuados y también sistemas muy adelantados para la época.

En lo que se refiere a las aperturas de las entradas de vapor al cilindro y del escape del vapor al condensador, tempranamente se logró un mecanismo de autorregulación a base de una rueda excéntrica unida al árbol que la máquina debía hacer girar, la cual imprimía a la corredera dos movimientos opuestos durante cada una de sus revoluciones y mediante estos dos movimientos opuestos se lograba que el vapor entrara por debajo o por arriba del pistón, y que se abriera el escape al condensador[134].

Para mantener una velocidad uniforme, ya que esta dependía de un ritmo regular del desplazamiento del pistón, era menester mantener constante la admisión y presión del vapor en los dos lados del pistón. Esto se lograba mediante el regulador centrífugo. Este consistía en un eje vertical que la máquina hacía girar más o menos rápidamente, según que ella misma acelerara o retardara su marcha, que llevaba en el extremo superior el ya por entonces bien conocido regulador de bolas. Merced a este dispositivo se estrangulaba o se cerraba la entrada del vapor al cilindro, o se abría más la válvula, según fuera necesario disminuir la velocidad o aumentarla, respectivamente[135].

La imposibilidad que por entonces existía para controlar con exactitud los fuegos en una caldera, conducía a explosiones cuando la fuerza elástica que en ella se creaba era superior a la resistencia de su estructura. Para evitarlo se utilizó una válvula regulada para "soplar" cuando la presión se acercaba al límite de la resistencia del material de que estaba construida[136].

Durante el lapso que nos ocupa se conseguía un fácil y rápido cambio en la marcha, para que el buque fuera hacia atrás, mediante el distribuidor por corredera inventado por Howe en 1843[137].

Las máquinas de ruedas de paletas, que durante los finales de la década de 1840 habían pasado, en promedio, los 160 caballos de potencia no eran adaptables a los buques de alta mar y resultaban débiles para buques de guerra a causa de la vulnerabilidad de su mecanismo propulsor. Sin embargo se siguieron utilizando ampliamente en los ríos y en los puertos, mucho después que apareció la hélice (1838-1843).

No tuvo la propulsión a "tornillo" (como se le llamó primero a la hélice) una rápida y amplia acogida en las marinas de guerra europeas. Se construyeron buques, sin embargo, con hélices rebatibles, pero en forma experimental. Entre los más conspicuos estuvieron dos, uno norteamericano y otro francés. El primero se hizo en 1842-1843. Fue *(Princeton)* de 954 toneladas de desplazamiento y algo más de 191 caballos de vapor, y con una presión media en las calderas que llegaba a 11.75 lbs. alcanzó 7.29 nudos, consumiendo 1,293 libras de antracita por hora. En cuanto al francés *Napoleon,* lanzado al agua en 1850, con una potencia muy similar (900 caballos nominales) logró una velocidad de 12 nudos[138]. En 1852 Gran Bretaña lanzó el primer navío con hélice *(Agamemnon),* en el cual se rompieron las paletas mientras hacía una prueba a toda velocidad.

Desde el punto de vista tradicional el empleo de la hélice se aceptó como algo que librara a la marina del desagradable disfraz que se le había colocado con la rueda de paletas. Al eliminar estas últimas el buque de guerra, pudo artillar nuevamente sus costados y todo quedó libre en la cubierta para volver a la apariencia del buque de vela, reafirmando lo que el marino sostenía: que el velamen era el propulsor primordial y la máquina un auxiliar, lo que parecía quedar confirmado por el hecho de que hasta 1861 en la marina de Gran Bretaña la hélice no era fija sino rebatible[139]. Sin embargo, el reemplazo no fue del todo fácil. La mayor velocidad que daba la hélice producía vibraciones que aflojaban los remaches, y fricciones que retardaban la marcha. Las hélices eran muy grandes y cuando el buque navegaba a la vela, la resistencia de las paletas bajaba la velocidad. Las popas, por otra parte, no tenían una forma apropiada para evitar remolinos y contracorrientes y este problema no se resolvió en Gran Bretaña hasta 1867 gracias a los estudios de un hombre de ciencia: William Froude. Poco antes, pruebas experimentales permitieron mejorar la forma y el paso de las hélices[140]. Estos perfeccionamientos no alcanzaron a instalarse en el *Warrior.*

En 1860 Inglaterra puso en servicio el *Warrior*, con una maquinaria que era la más poderosa entre las de los buques de guerra: 5,500 caballos indicados. La presión en sus calderas alcanzaba 22 lb. El propulsor era rebatible, y el consumo de carbón llegaba a 4.5 lb. por I.H.P.[141]. Con este buque las revoluciones por minuto, que habían llegado antes a un máximo de 20 a 30, pasaron a 54[142].

Las chimeneas eran, por lo general, telescópicas y rebatibles. "Se les hacía desaparecer cuando se daba la vela y estos elementos de prístina belleza eran operados mediante órdenes como 'Abajo chimenea, arriba hélice', que llevaba una sensación de confort a los oficiales de la vieja escuela marinera que consideraban la potencia del vapor una sucia e indeseable indecencia, y rehusaban creer que había terminado la era del cáñamo y de la lona".

3d De la culebrina al "bombero"

Como se hará notar en detalle cuando tratemos de las adquisiciones de material a flote, entre nosotros generalmente los buques de guerra se compraban para satisfacer necesidades urgentes acarreadas por situaciones internacionales difíciles. La Institución, por otra parte, tenía disposición a no deshacerse del material anticuado (costumbre que ha supervivido hasta hace pocos años). Estas dos circunstancias eran las causantes de que la artillería existente durante el lapso 1850-1870 en las unidades navales, fuera muy variada. Tuvimos por entonces cañones procedentes de Gran Bretaña (los que más abundaban, comprados entre 1848 y 1865), Francia *(América y Unión)* y los Estados Unidos (adquiridos entre 1860 y 1868), muy diferentes entre sí aunque se expresara que su calibre o el peso de sus proyectiles fueran el mismo, pues los sistemas de medidas eran por entonces desiguales, según luego se dirá. Además, como durante ese período las piezas de artillería naval crecieron en el mundo rápidamente en tamaño, se presentaban grandes diferencias entre los cañones de nuestros buques. Algunos de los antiguos llevaban piezas de 12 pr., 9 pr. y hasta 4 pr. (como sucedía con el *Guise* y el *Huaraz*), mientras los de otros buques los tenían de unas 100 pr. (como el *Amazonas*, para no mencionar al *Huáscar* y a los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa*). Esta situación debió hacer por entonces muy complicado el problema logístico. Pero, además, nos obliga

hoy a detenernos en este asunto más de lo deseable, a fin de facilitar al lector la comprensión del valor efectivo de combate que tenía nuestra marina de guerra. Como es de suponer, no podemos ocuparnos de todos los detalles técnicos y tácticos del armamento utilizado durante el lapso de nuestro estudio. Nos limitamos a proporcionar solamente unos datos sueltos sobre las características principales de los elementos más importantes con relación a la artillería que usábamos, tanto en lo que se refiere a los cañones cuanto en lo que concierne a los elementos auxiliares de los mismos.

La culebrina, de la cual vinieron dos en el viaje inicial de la *Apurímac*, había sido en los siglos anteriores —desde el XVI— un cañón muy largo y fuerte que podía disparar una bala sólida hasta una distancia grande para su época. De la variedad de piezas de este nombre que existió, el único superviviente fue al que se llamaba "nueve largo" *(long nine)*, que era una semi-culebrina de 4 1/2" de calibre, que disparaba una bala sólida. Su largo cañón le permitía alcanzar un poco más de una milla. En el XIX se le montaba frecuentemente en caza o en retirada[142A].

Desde la época de Enrique VIII, entre la variedad de cañones que existían el que por entonces recibía el nombre de "semi-cañón" fue el predominante. Se trataba del 30 pr. ó 32 pr., pesado y corto (10' de longitud) que no tenía de alcance más de una milla y cuya máxima efectividad *("point-blank range")* era 200 a 300 yardas. Los buques de dos cubiertas los mezclaban con culebrinas en la cubierta inferior. Durante el período de los buques de vela el 32 pr. y el de 36 pr. de avancarga fueron los cañones pesados más en uso[142B]. La mayoría de los cañones de nuestros buques, inclusive los de las baterías principales con que vinieron la *Amazonas* y la *Apurímac* de Londres, fueron 32 pr. hasta la década de 1860.

A los cañones tradicionales que se han mencionado, y a otros de menor importancia de los que no vale la pena tratar, en el siglo XIX se fueron añadiendo otros, conforme comenzaron a utilizarse proyectiles explosivos y los adelantos técnicos fueron dando a las piezas de artillería mayor resistencia y a las pólvoras mejor calidad.

La idea de disparar un proyectil explosivo contra el enemigo se encuentra en la artillería terrestre de Europa desde las últi-

mas décadas del siglo XIV, durante las cuales se comenzaba a utilizar las granadas explosivas arrojadas a mano. A fines del siglo XVI, por otra parte, esos mismos ejércitos empleaban con frecuencia, en el ataque a las fortalezas, unos pedreros que recibían el nombre diferencial de "morteros" debido a sus singulares características, entre las cuales se hallaba la de poder arrojar, mediante grandes ángulos de elevación, esferas cilíndricas de hasta 500 libras o un poco más. Hay autores que expresan que esos morteros llegaron a disparar granadas de grandes dimensiones. Sinembargo, parece que el uso autentificado de esta última clase de proyectiles explosivos, a los cuales se llamó "bombas", sólo se ha encontrado en la Holanda de Enrique de Nassau (1824). Aproximadamente un siglo después se utilizó en las operaciones de campo un mortero fácilmente transportable al que se denominó *"howitzer"*.

Sólo al final del siglo XVIII se comenzó a estudiar en Inglaterra y Francia la adaptación de esas piezas de artillería naval tratando de crear un cañón más grande que los usados a bordo y que fuera capaz de disparar bombas horizontalmente o con ángulos muy pequeños de elevación. En 1779, bajo la dirección del general Robert Melville, se logró el intento mediante una pieza que tenía las siguientes características: peso de 31 cwt, proyectil de 68 libras con carga de 5 $^{1/2}$ libras, longitud del ánima 48 pulgadas, diámetro 8 pulgadas. Fue tal el poder destructivo que demostraron sus proyectiles que recibió el nombre de *"smasher"* (aplastador). La bala sólida rompía y separaba las fibras de madera por su fuerza de penetración solamente produciendo astillas grandes y pequeñas y huecos que un pallete no podía tapar. La granada explosiva, al romperse cuando penetraba en la masa del buque, desunía su estructura, fragmentaba el material y, en general, producía perforaciones que obligaban a abandonar la línea de fuego. Como este cañón se comenzó a fundir en Caron (Falkirk, Escocia), del toponímico tomó el nombre con que fue conocido.

La carronada fue producida durante los finales del XVIII, adoptada en la marina de Inglaterra en 1779 para casi todas las clases de buques hasta los *sloops* y *brigs* y después de un período de abandono usada ampliamente; llegó a los finales del siglo XIX gracias a que fue redescubierta por un gran artillero y táctico francés. En Gran Bretaña se trataba de una modernización de los pedreros de la época de Enrique VIII: un corto cañón de un ánima

relativamente amplia, que disparaba un proyectil hueco que requería una carga expulsiva de pólvora más ligera que un proyectil sólido. Las carronadas más grandes fueron de 8", 68 pr. Después se desarrollaron las 42 pr., 32 pr., 24 pr., etc. en línea con los calibres de los patrones de los cañones largos. Sin embargo, mientras que un cañón 32 pr., con su montaje, pesaba aproximadamente 3 toneladas, y un 24 pr. más de dos, el peso de la carronada equivalente era sólo de 17 y 10 *hundredweights*, de modo que las carronadas ligeras, de 12 pr. y 9 pr. podían montarse en la popa de un buque de línea, sobre el techo del camarote del almirante o comandante, que no hubiera podido resistir un cañón. Aun las carronadas más pesadas encontraban acomodo en el alcázar y hasta un par podía ir en el castillo. Su peso ligero le daba varias ventajas, dentro de su alcance, sobre el cañón largo. No requería un montaje pesado; el cañón se unía por medio de un tornillo a un gancho, con un dispositivo que absorbía el retroceso. La carronada podía dispararse más rápidamente que el cañón largo, y sin embargo sólo necesitaba la atención de 3 ó 4 hombres, mientras un 32 pr. tenía una dotación de 14.

El cañón largo y pesado necesariamente continuó siendo el armamento ofensivo principal de un buque de guerra, y se produjeron serias consecuencias cuando no se tuvo en cuenta sus características de poco alcance, o cuando se creyó que podía actuar como cañón principal. El papel verdadero de este cañón fue como supernumerario de los de la batería principal. Sin su indispensable complemento de los cañones largos, un buque se exponía a riesgos peligrosos[143].

Aunque resulte increíble, a pesar del formidable poder del nuevo cañón no se le aprovechó convenientemente durante los siguientes 33 años. Pero en el lapso 1821-1824 el coronel Henri Joseph Paixhans dio a las experiencias precedentes *"la grandeur et les proportions convenables"* (según lo expresa en una de sus obras); y como el gobierno de Francia tomó el asunto con interés, pronto en este país se comenzaron a disparar "bombas" desde las baterías de sus buques, utilizando el *"canon-obusier"*, en 1842 de 22 cm. y 27 cm. De inmediato la siguió Inglaterra con su *"shell-gun"* (8" y 65 cwt) y los Estados Unidos (8", de 55 cwt y de 63 cwt). A partir de 1825 en todas las marinas se usó ampliamente el cañon bombardero, empleando en cada batería, en determinadas proporciones, adecuados cañones de 32 pr. largos y bombarderos de 8" (30 pr. y 22 cm. en el caso de Francia)[144]. Las capacidades de estas piezas y sus dimensiones en 1856 pueden apreciarse en los cuadros que siguen.

Cañones 32 largos y bombarderos usados en 1856

32 pdr. largo							
	Pesos			Anima		Bala	
	Cañón	Carga	Bala	Longitud	Diámetro	Diámetro	Huelgo
Estados Unidos 32 pdr.	57 cwt.	9 lbs.	32 1/2 lbs.	107.9	6.40	6.250	0.150
Gran Bretaña 32 pdr.	56 „	10 „	31 1/2 „	107.2	6.41	6.235	0.175
Francia 30 pdr.	59 3/4 „	10 2/3 „	33 4/5 „	104.0	6.486	6.285	0.201

(Dahlgren, 238)

Bombardero de 8"								
	Pesos			Anima		Granada		
	Cañón	Carga	Granada	Longitud	Diámetro	Diámetro	Huelgo	Carga
Estados Unidos	63 cwt.	9 lbs.	51 lbs.	100 1/3 "	8"	7.85"	.15"	2 lbs.
Gran Bretaña	65 „	10 „	51 „	105 1/4"	8.05"	7.925"	.125"	.
Francia	71 „	7 3/4 „	61 1/2 „	104"	8.794"	8.674"	.12"	4 3/4 lbs.

(Dahlgren, 239)

En 1848 se incrementó apreciablemente el número de bombarderos que llevaban las escuadras francesas y esto provocó una medida similar en la marina británica.

En 1849 setentiséis buques de la Marina de S.M. Británica habían recibido o iban a recibir un incremento en el número de sus cañones bombarderos[145].

En 1845 la Junta de Capitanes de Navío de los Estados Unidos determinó seis clases de cañones de 32 pr., de acuerdo con sus pesos, y dos clases de bombarderos de 8". En 1853 el Departamento de Marina excluyó el 32 pr. de 51 cwt y el 8" de 55 cwt. En 1856 estaba en proceso una modificación[146]. Los vapores grandes llevaban el 64 pr. y los de clase inferior, el "bombero" de 10", que comenzó a usarse en caza y en retirada. En las baterías de los vapores mayores iban bombarderos de 8" y 63 cwt, y los vapores más pequeños tenían el 8" de 55 cwt.

En 1852 los cañones norteamericanos en uso y las características que poseían eran las que aparecen en el cuadro que sigue, publicado por Dahlgren (ver pág. 122). Debe tenerse presente que los pesos de las balas sólidas de los cañones de 8" y de 10" no aparecen en el cuadro original, y que han sido determinados (por quien esto escribe) utilizando la fórmula $p = d^3 \times 0{,}134$ que por entonces se empleaba[147].

A continuación se consignan las características de los cañones, obuseros, carronadas y mortero que Francia usaba en 1856. (Ver pág. 123)

Dahlgren expresa, en 1856, que no hay nación que haya dejado de proveer a sus buques con bombas "y con cañones fundidos expresamente con grandes calibres, para su uso"[148]. El tipo que se ha impuesto es el francés y de allí que con frecuencia se les llama "cañones paixhans". Son de longitud media, en realidad, con un aumento pronunciado del diámetro exterior que comienza justamente delante de los muñones y se extiende hacia atrás, aproximadamente dos tercios de la longitud comprendida entre los muñones y la pista superior de montaje, donde se reduce de manera apreciable. Este diseño de la culata se debe al uso de una cámara de pequeño diámetro en el extremo trasero del cañón, en la cual la carga se ataca y el proyectil entra, quedando con su parte trasera en el extremo delantero de la cámara. Esta cámara se usaba ya en las carronadas, para permitir cargas de pólvora grandes.

Cañones norteamericanos a mediados del siglo

Clase	Peso en cwts.	Longitud	Anima		Cargas			Peso de		Año
			Longitud, pulgadas	Diámetro, pulgadas	Dist. lbs	Ord. lbs.	media lbs.	Bala	Granada cargada	
32 pdr.	27	76.6	68.4	6.40	4	4	3	32 1/2	26 1/4	1846
	32	84.0	75.10	"	4 1/2	4 1/2	4	"	"	1846
	42	101.2	92.05	"	6	6	4	"	"	1847
	46	107.4	97.2	"	7	7	5	"	"	1846
	51	113.4	104.0	"	8	7	5	"	"	1846
	57	117.6	107.9	"	9	8	6	"	"	1846
8 pulg.	55	105.7	95.4	8.0	7	7	6	68.5	51 1/2	1846
	63	111.5	102.0	"	9	8	6	68.5	"	1841
	63	112.0	100.3	"	9	8	6	68.5	"	1851
10 pulg.	86	117.0	106.0	10.0	10	9	8	134.0	106	1841
64 pdr.	105	137.0	124.2	8.0	16	12	8	63 3/4	51 1/2	1849

(Dahlgren, 26)

	Calibre en mm.	Largo en mm.	Peso de la pieza en kilos	BALA ORDINARIA				PROYECTIL HUECO				
				Peso de la bala en kilos	Carga de tiro en kilos	Velocidad inicial en metros	Alcance en metros	Peso del proyectil en kilos	Carga de funcionamiento del proyectil en kilos	Carga de tiro en kilos	Velocidad inicial en metros	Alcance en metros
CAÑONES												
50 Mle 1849	194	3638	4 624	25,15	8,33	470	2 400	17,37a	0,820a	6250	520	2 400
36 Mle 1787	174,8	3274	3 520	18,04	6,00	480	"	12,245a	0,490a	4500	523	"
30 Nº1 Mle 1840	164,7	3158	2 990	15,14	5,00	485	2,400	12,215a	0,400a	3750	516	2 000
30 Nº2 Mle 1840	164,7	2919	2 448		3,750	446	2,400			3750	509	2 000
30 Nº3 Mle 1849	164	2666	2 140		3,00	418	"	11,440b	0,500b	3000	477	"
30 Nº4 Mle 1849	163,6	2555	1860		2,50	397	2,400			2000	425	"
24 Mle 1786	152,5	3065	2504	11,93	4,000	491	"	7,260a	0,300a	3000	526	"
								8,655b	0,400b			
18 Nº1 Mle 1786	138,7	2876	2062	9,00	3,000	496	"	5,360a	0,260a	2250	548	"
18 Nº2 Mle 1840	138,7	2878	1716				"	6,315b	0,350b			
12 Nº1 Mle 1786	121,3	2678	1466	6,01	2,000	500	1,600	4,335a	0,200a	1500	548	
12 Nº2 Mle 1840	120,7	2456	1174									
Obuseros												
27 cm 1840	274,4	3064	5200	"	"	"	"	48,02a	2,000a	5000	340	2 000
22 cm Nº1 Mle 1841	223,3	2840	3636	"	"	"	"	26,855a	1,000a	3500	382	"
22 cm Nº1 Mle 1849	223,3	3116	3614	"	"	"	"			3500	382	
22 cm Nº2 Mle 1849	223,3	2789	2722	"	"	"	"	27,01b	1,490b	3000	355	2 000
Carronadas												
36.....	172,6	1814	1146	18,04	1960	"	"	12,245	0,490	1960		
30.....	163	1787	1011	15,14	1600	310	2,000	12,215a	0,400a	1600	346	2 000
								11,440b	0,500b			
24.....	150,8	1571	755	11,93	1300	311	2,000	7,260a	0,300a	1300	369	
								8,655b	0,400b			
18.....	137,6	1436	578	9,00	1000	312	1,600	5,350a	0,260a	1000	342	
								6,315b	0,350b			
12.....	120,7	1245	381	6,01	0,650	295	1,200	4,335a	0,200	0650	340	
Mortero de plaza, fundido, de 32 cm.	324,8	1244	4361	"	"	"	"	94	3,615	"	"	

a. Proyectil de espoleta ordinaria b. Proyectil con mecanismo de percusión

Ref.: La Defense des côtes, Albert Grasset, Paris, 1899, Apéndice, Nota I.

A l comenzar la segunda mitad del siglo XIX existía a bordo de los buques de guerra una pieza que aunque no llevaba este nombre era un cañón giratorio. Se le llamaba "colisa" (del francés *coulisse*, corredera) aplicándosele la misma designación de la base en que descansaba: una plataforma, que podía girar en el plano horizontal, sobre la que se colocaba la cureña sin ruedas de una pieza de artillería. Instalado en la proa o en la popa podía aprovechar un amplio sector de tiro. En 1848 nosotros teníamos en la *Libertad* un giratorio de 12 pr. y uno de 9 pr. en la *Vigilante*.

Como se tuvo que eliminar piezas de fuego situadas en la batería, cuando se comenzó a usar a bordo la máquina de vapor con ruedas de paletas, para reforzar la potencia del fuego que la andanada había perdido se colocaron cañones en la cubierta, los cuales podían girar en torno a un pivote (y de aquí el nombre que les daban los ingleses: "*pivot*"), aunque sus sectores de fuego no eran tan amplios como las colisas que iban en caza o en retirada. Al quitarse las ruedas de paletas, cuando se las sustituyó por hélices, fue posible restablecer en su integridad la andanada del buque. Sin embargo, se retuvieron los cañones giratorios, que aumentaron en calibre pero no en número porque se les consideraba subordinados de la andanada, y poseían características diferentes a las piezas de la batería principal, disparando muchas veces granadas explosivas como los bombarderos. La efectividad de su utilización en esta forma fue asunto que se discutió mucho en la década de 1850. Douglas dudaba que Gran Bretaña tuviera un bombardero adecuado para emplearlo como cañón giratorio, y Dahlgren creía que el único utilizable en el pasado había sido el de 10 pulgadas y 84 cwt. hasta que se fundieron el Monk de 56 pr. y el Dundes de 68 pr., líneas de acción que habían seguido también los norteamericanos. En cuanto a los franceses, parece que no tenían un bombardero especial para emplearlo como giratorio, pues habían abandonado el de 27 cent. que querían adaptar a tal uso, empleando el de 22 cent., tanto para la andanada como para las piezas giratorias.

Dahlgren da un ilustrativo cuadro de comparación, de 1856, (Ver pág. 125).

En la fecha en que Dahlgren escribe (1856) existe una situación incierta sobre los giratorios, y las granadas explosivas usadas por los británicos y norteamericanos eran inapropiadas. Parecía, sin embargo, que la opinión se inclinaba por los 68 pr., que nuestras fragatas *Amazonas* y *Apurímac* trajeron de Londres en

Cuadro comparativo de Dahlgren

	Pesos			Cañón		Bala sólida		Granada
	De la pieza	de la bala o granada	de la carga	Longitud	Diámetro	Diámetro	Viento	Carga
10 pulg. norteamericano	86 cwt	104 lb.	10 lb.	106 pulg.	10 pulg.	9.85 pulg.	0.15 pulg.	4 lb.
10 „ británico	84 y 86	87 „	12 „	109.33 „	10 „	9.84 „	0.16 „	5 1/2
50 pr. francés	91 cwt	55 2/3 „	17 2/3 „	121.84 „	7.64 „	7.44 „	.197 „	—
56 pr. británico	98 „	55 1/2 „	16 „	124.87 „	7.65 „	7.475 „	.175 „	1 3/4
64 pr. norteamericano	105 „	64 „	16 „	124.2 „	8.0 „	7.85 „	0.15 „	2
64 pr. británico	87 „	67 „	14 „	—	8.12 „	7.92 „	0.2 „	2 1/4
68 pr. británico	95 „	67 „	16 „	—	8.12 „	7.92 „	0.2 „	2 1/4

Nota .— En lo esencial el 50 pr. francés es similar al 56 pr. británico, siendo ligeramente más liviano.

su viaje inicial. La verdad fue que la controversia no duró mucho pues en la década de 1860 la torre giratoria fue una solución apropiada.

En 1863 los vapores fluviales de mayor tamaño (*Morona* y *Pastaza*) vinieron con un giratorio a proa, de 12 pdr., y otro a popa, de 18 pdr. Los dos pequeños (*Napo* y *Putumayo*) trajeron un giratorio de 8 pr.

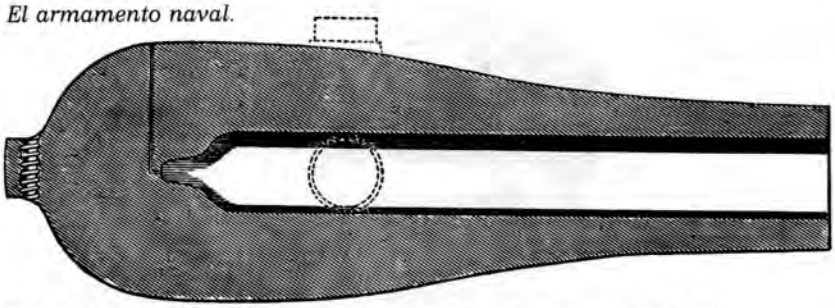
La idea de la torre giratoria era originaria de Ericsson pero, indudablemente, la primera realización se debió al capitán de navío Cowper Phipps Cowles, retirado de la marina británica, quien en 1861, antes de la aparición del *Monitor*, construyó para Dinamarca el pequeño buque torreado *Rolf Krake*[149]. Quizás este hecho hubiera pasado desapercibido si la batalla de Hampton Roads no hubiera ocurrido. Lo cierto es que como consecuencia de ello se despertó gran interés en el asunto, a lo que contribuyeron los principios tácticos que sobre el empleo del espolón eran por entonces populares.

Desde que el uso efectivo del espolón obligaba a avanzar de proa hacia el enemigo, lo que impedía emplear la andanada, se hizo complemento necesario del espolón poseer un volumen de fuego poderoso que se lanzara por la proa. La manera de lograrlo, además que se conseguía un amplio sector de fuego, pasó su prueba, con ventaja. En 1862 y en 1863 todas las marinas poderosas se empeñaron en construir buques torreados, de los cuales Inglaterra consiguió dos al comprar los buques que, aparentemente, se estaban terminando en Londres con destino a Egipto, a los cuales se llamó *Scorpion* y *Wivern*. Eran de 2,750 t. y en el centro del buque tenían dos torres armadas con pares de 68 pr.[150].

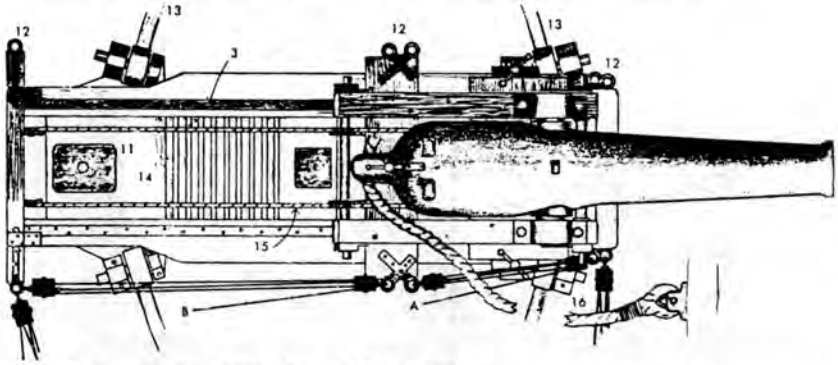
Como es bien conocido, nuestro *Huáscar* resultó una de las mejores unidades de ese tipo que construyó Coles.

El cañón que tuvo la soberanía durante el período de los buques de vela resultó uno de avantcarga[151] que conforme creció en longitud fue haciéndose cada vez más difícil de alimentar por la boca, pues no se podían aumentar las dimensiones de los buques a fin de eliminar la dificultad.

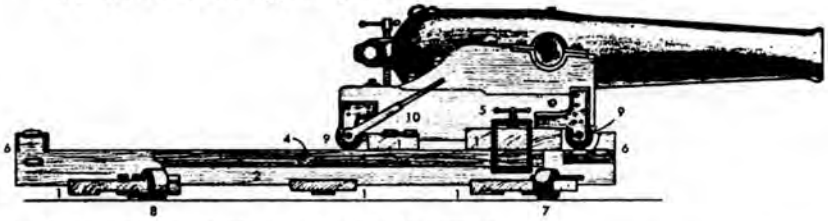
Los primeros intentos de adoptar un sistema de cierre que permitiera cargar por la culata fracasaron a causa del peligro de disparar un cañón imperfectamente cerrado lo que ocasionó graves accidentes. Esta situación desapareció con la invención francesa del tornillo de superficie interrumpida[152]. Sin embargo,



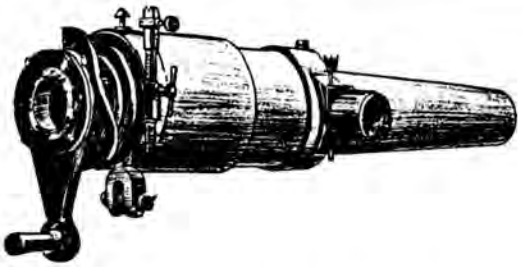
a) Cañón Dahlgren de 15 pulgadas. (Reproducido de Canfield, 7).



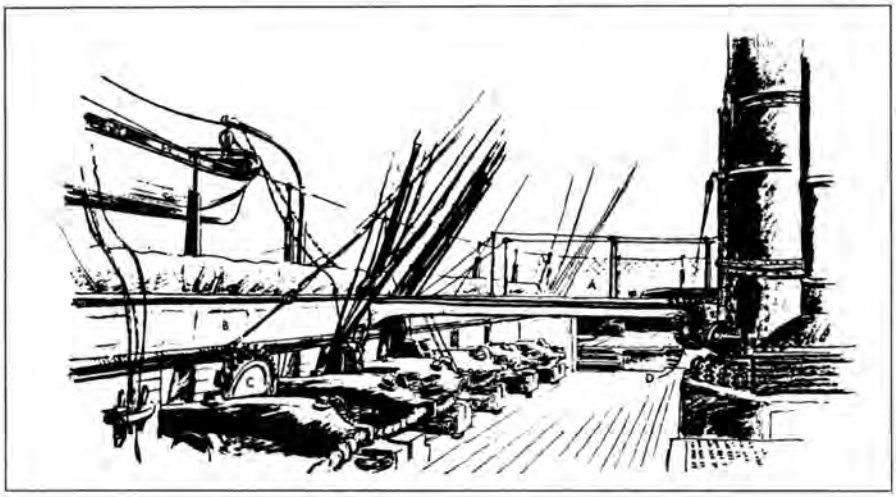
b) Cañón norteamericano de 11", de ánima lisa, con montaje giratorio o "pivote" (vista de plano) usado el siglo XIX: 11. Placa trasera del pivote. 12. Ojos para los aparejos. 13. Pista de rodadura circular. 14. Cuartones y tiras de madera. 15. Trinca de braga. 16. Braga. En los extremos inferiores, a la derecha e izquierda, se hallan el aparejo de puntería y el aparejo de orientación, respectivamente. Al llamar de A, el cañón sale hacia afuera para ocupar la posición de fuego. Al llamar de B, se mete el cañón a la posición de carga. (Reproducido de Coggins, p. 143).



c) Cañón norteamericano de 11", de ánima lisa, con montaje giratorio o "pivote" (vista lateral): 1. Afuste. 2. Riel.3. Placa de riel. 4. Inmovilizador de compresor.5. Compresor. 6. Parachoque. 7. Ruedas para puntería. 8. Ruedas para orientar. 9. Rolines.10. Palanca para las excéntricas. (Reproducido de Coggins, p. 143).



d) Cañón Armstrong de retrocarga, con cierre de tornillo. Se ven también las alzas tangentes y de muñón, en la parte superior, y la abrazadera para el mecanismo de elevación, en la parte inferior. (Reproducido de Coggins, p. 84).



e) Cubierta superior, o de batería en el caso de una corbeta de mediados del XIX como la que muestra el grabado, que llevaba en ella sus cañones de mayor tamaño. La porción A, se denominaba "el puente". El amurado se prolongaba hacia arriba con maderamen cubierto interiormente con lona. B, para ofrecer un lugar donde la tripulación colocaba sus hamacas. C, es una panoplia con los sables de abordaje. Se ven tras los cañones los fuertes cabos ("culateros") que amortiguaban el retroceso. D, es el mecanismo para subir o bajar la chimenea telescópica. La cubierta se cubría con arena para que el personal no resbalara en la sangre. Apoyada en los candeleros se tendía una red que retuviera los motones, trozos de madera y otros objetos que pudieran caer de la arboladura. (Reproducido de Coggins, p. 131).

subsistieron las dudas en el Almirantazgo Británico, el cual lo utilizó por primera vez en 1861[153] y lo abandonó en 1865[154]. Esta retrógrada medida duró, prácticamente, hasta 1880, año en que utilizó el 100 pr. de 6 pulgadas, de Armstrong[155]. Es de advertir que otras marinas europeas tenían ya en uso cañones de retrocarga comprados a esta casa inglesa. En realidad, lo que obligó a emplear el cierre de tornillo fue la longitud que resultó necesario dar al cañón para aprovechar las ventajas de la pólvora de combustión lenta.

La pólvora que por entonces se empleaba era de combustión rápida. Armstrong comenzó a experimentar con pólvora de combustión lenta, la cual consume mucho menos energía en la explosión inicial produciendo así mayor velocidad en la boca. Para obtener su completo efecto, el más lento proceso de combustión necesita una pieza de cañon largo. Conforme creció el tamaño del cañón de avantcarga con forma de botella, la longitud del tubo se vio restringida por las dificultades de cargarlo. Cuando comenzaron a probársele las cargas de pólvora de combustión lenta, sus grandes granos no se consumieron antes que el proyectil saliera por la boca. De esta manera se perdía potencia y los capitanes de torres se encontraban con el incoveniente de que granos ardiendo volaban y se esparcían en las cubiertas. Los cañones de cierre eran más largos y no siendo afectados por problemas de cargas, podían crecer en longitud para asegurar la completa combustión de una carga de pólvora de combustión lenta. De esta manera, mientras el 7" 112 pr. inglés de 1865 tenía 10 1/2 pies de largo, el primer Armstrong con cierre que utilizaba pólvora de combustión lenta, de 6" y 100 pr. era 4 pies más largo y tenía una velocidad en la boca 1/5 mayor que la obtenida con cualquier avantcarga[156].

La solución del problema de regularizar el movimiento se obtuvo cortando estrías espirales en la superficie del ánima para formar los canales hembras de un tornillo. Este procedimiento fue dificultoso e inseguro con la bala esférica. Pero con la bala cónica o aun alargada, la superficie de la sección transversal disminuyó mientras que el peso no variaba, por lo que hubo menos resistencia que vencer con la misma potencia. La trayectoria tenía menos inflexión a distancias iguales, y se consiguió alcances más largos[157]. Los primeros intentos lo realizaron los suecos en 1840, y unos diez años después lo siguieron los franceses y los bri-

tánicos, estos últimos con las piezas fundidas bajo la dirección de Lancaster.

La primera prueba pública de los cañones Lancaster rayados se hizo en Shoeburyness el 17 de agosto de 1851 con poco éxito, a pesar de lo cual se volvieron a probar en diciembre de 1852, con mucho mejores resultados. No hubo mayor actividad al respecto hasta que en agosto de 1854 se decidió probar de nuevo los que se habían construido, sin que se obtuviera un resultado definitivo en ningún sentido.

Llevados al Mar Negro durante la guerra de Crimea y montados en baterías terrestres, el 17 de octubre tomaron parte en el cañoneo contra las obras terrestres rusas. Los resultados fueron muy discutidos y provocaron grandes controversias. El hecho que durante las últimas pruebas en Inglaterra y en Sebastopol, tres cañoneos hubieran reventado, fue causa de que se les retirara del servicio. Esto no vino a significar nada definitivo en la artillería naval. En 1856, Dahlgren expresa: "Puedo decir, en conclusión, que el fallo de estos proyectiles (los rayados) o de los cañones Lancaster no debe considerarse como determinante para formular una opinión final sobre el interesante asunto de impartir el movimiento del rayado a las balas o bombas de la artillería pesada. Se han realizado otros esfuerzos que, aunque no tan bien conocidos, prometen dar mejores resultados"[158]. Productos de esos esfuerzos, que no eran británicos, fueron los primeros cañones rayados que tuvo el Perú: los norteamericanos del *Lerzundi* (1857) y los franceses que llegaron con la *América* y *Unión* en 1866. Posteriormente, y gracias a los exitosos trabajos de Armstrong[159] tuvimos piezas de esta marca, con calibres apreciables.

Obsesionados todavía por las antiguas piezas de grandes dimensiones, se construyeron cañones también de grandes proporciones. Pronto se encontró que eran difíciles para transportarlos y manejarlos con la facilidad que se necesitaba para un fuego rápido, y se redujeron calibre y dimensiones, yéndose al otro extremo pues hasta 1825 se consideraban los 18 pr. como favoritos por su peso promedio y su conveniente maniobra y manipulación.

El próximo calibre se usaba ocasionalmente en la cubierta baja de los buques mayores. Pero como se consideró que los 18 pr. eran demasiado pesados para la cubierta principal y ocupaban mucho espacio debido a su largo, se les sustituyó por los 9 pr. Cuando en 1790 se creó el "*smasher*" de Melville, una carronada

de 32 pr., con su montaje y todo, pesaba muy poco más que un 9 pr. largo, siendo más efectivo que éste, especialmente a corta distancia. La guerra anglo–norteamericana de 1812 demostró que el 24 pr. largo era más efectivo que el 18 pr.[160].

La variedad de cañones que cada buque tenía causaba inconvenientes administrativos y técnicos. En la década 1830-1840, impulsada Francia por las ideas de Paixhans, dio el ejemplo de reducir al máximo los tipos de cañones, conducta que de inmediato fue imitada por Gran Bretaña y los EE.UU. En este último país Dahlgren llegó a afirmar en 1856 que era necesario que "el elemento principal del poder artillero debía estar representado por un solo calibre, y que este calibre era el 32 pr. o su equivalente el 30 pr.".

Aunque la situación mejoró no se logró llegar al ideal perseguido. Dentro del mismo calibre había cañones de diferentes pesos que necesitaban diversos montajes, cargas, esponjas, atacadores y otros accesorios. Cuando se decidió usar en todos los buques algunos cañones bombarderos, fue inevitable que hubiera por lo menos piezas de dos calibres, excepto en los buques pequeños[161].

Hacia los finales del siglo XVII se comenzó a describir a los cañones por su peso[162], pero posteriormente se les denominó según el peso del proyectil que disparaban, expresado en libras[163].

En los finales de la década de 1850, cuando Armstrong comenzó a producir sus cañones rayados de retrocarga, se desarrolló la moda de clasificar a los cañones de mayor tamaño denominándolos por sus calibres, en vez de mencionar el peso del proyectil que disparaban[164].

En el volumen 2 del tomo VI Denegri ha hecho una presentación de las innovaciones hechas por Paixhans y de la primera adquisición de los cañones que llevaron su nombre, dando a conocer que Mariátegui compró en Inglaterra dos piezas de esta clase para el *Rímac*[165]. La importancia mundial que los cañones de ese tipo adquirieron en la artillería naval, así como el papel que desempeñaron en el Perú desde esos años hasta que tuvo lugar el combate 2 de mayo de 1866, hacen necesario suplementar esa información con datos que servirán para enriquecer la historia del lapso que estudia el presente tomo.

Cuando Paixhans inventó su cañón (en 1824) aprovechó un defecto que esas piezas de artillería tenían: como los proyectiles esféricos de hierro fundido no eran perfectos, no ajustaban exactamente en el ánima, en la cual quedaba cierto huelgo (*windage*). A Paixhans se le ocurrió que las llamas que la explosión que se producían al disparar una bala hueca cargada de pólvora podían prender la mecha de una granada explosiva, sin que hubiera ningún peligro mientras el proyectil estuviera en el ánima del cañón. Así produjo un elemento destructor nuevo y de gran efecto. Era un *howitser* con cámara cerrada y, a diferencia del mortero, resultó un verdadero cañón que no lanzaba una bomba en trayectoria parabólica sino una granada en trayectoria horizontal.

El *canon obusier* (*shell gun* inglés, "bombero" español) revolucionó la batalla naval. Dos años después que los franceses lo incorporaron en sus buques (1837), los ingleses construyeron un cañón que se le equiparaba: tenía 8" de calibre y disparaba por el método de Paixhans una bala esférica de 56 libras. Era más ligero que el de 8" que ya existía, el cual era giratorio en pivote (*pivot*), disparaba un proyectil esférico de 68 pr. y requería una menor carga propulsora. No fue generalmente usado antes de 1850. Pero en la época de la Guerra de Crimea ya había reemplazado al antiguo 32 pr. como cañón de la cubierta baja en los navíos de líneas ingleses. El 32 pr. subió a la cubierta media o a la superior reemplazando al 18 pr. o al 24 pr. Las fragatas de mayor tamaño se armaron de *shell guns* en la batería vertical.

La acción naval de Sinope (30 de noviembre de 1853) sirvió para demostrar el poder devastador del nuevo cañón: una escuadra rusa incendió con granadas once buques de los doce que componían una escuadra turca[166].

El rayado permitió la introducción de una nueva forma de proyectil. La bala y la granada redondas fueron reemplazadas por cilindros con una base chata y una cabeza redondeada o cónica. Introducidos estos proyectiles por el cierre del cañón, la carga propulsora se puso en cartuchos. Una capa de plomo colocada en los proyectiles, reducida después a un anillo de cobre, se forzaba en las ranuras del rayado. No había huelgo y la rotación impartida al cilindro aumentaba después la precisión y el alcance. Estos proyectiles elongados eran considerablemente más pesados que sus equivalentes redondos, de manera que el Arms-

trong de 7" pesaba 110 libras, más que la 6 pr. del cañón de ánima lisa; pero con 10º de elevación era casi el mismo el alcance de los dos cañones, aproximadamente 4,000 yardas. El 3 pr. Whitworth conseguía el por entonces enorme alcance de más de 5 millas, con una elevación de 35º[167].

La función de la primitiva espoleta usada por lo menos desde el siglo XVII, era recibir la llama producida en el cañón por la explosión de la carga, retenerla durante el vuelo del proyectil hacia el blanco, y prender a su debido tiempo la carga de la bomba.

Muchas espoletas se habían inventado y probado, pero en 1856 las más usadas eran la de concusión, la Bormann y la de percusión. Esta última se impuso cuando se divulgó el empleo de la bala ojival.

En 1856 tanto la espoleta de concusión cuanto la Bormann contaban, en principio, con una caja que se atornillaba al proyectil de manera que un extremo salía de la superficie exterior de la bomba, y quedaba expuesta a las llamas producidas en la explosión del cañón, y el otro extremo penetraba hasta el centro de la carga de la bomba. En la espoleta de percusión, en cambio, no había contacto con la llama del cañón, ni se producía en ella ignición alguna hasta que la bomba no penetraba en el blanco. Sólo en este momento, y como consecuencia de la percusión, actuaba el mecanismo que el proyectil llevaba, destinado a hacer explotar su carga interior[168].

Podían las bombas explotar a los 2, 7 1/2 y 20 segundos de lanzadas, para las distancias de 600, 1800 y más yardas, respectivamente[169].

Al parecer, hacia 1856 los franceses también usaban la espoleta de caja de madera[170].

Ya en 1860 se utilizaban las bombas elongadas, de preferencia de concusión, que llevaban una capa delgada de plomo en la superficie externa. Dándole un diámetro ligeramente superior al del ánima, al dispararla recibían la debida rotación. Armstrong había producido ya bombas de tiempo regulada mediante una escala con divisiones que correspondían a grados y minutos de elevación en la escala tangencial. Grabados de estas bombas aparecen en la obra de Douglas[171].

Todas las grandes potencias empleaban con respecto a la artillería clasificaciones similares basadas en el peso de la bala esfé-

rica sólida, pero no había ni dos sistemas de medidas que fuesen iguales. La "libra" inglesa era mayor que la de los otros; pero su pulgada era más corta. El 36 pr. francés recibía este nombre porque se daba por sentado que su bala pesaba 32 libras francesas, las cuales eran más ligeras que las inglesas. Pero por ser el calibre del cañón más de 6 1/4 pulgadas francesas, que equivalía a 7" inglesas, su bala pesaba 39 libras inglesas. Las balas españolas eran sólo ligeramente más pesadas que las francesas.

El cañón patrón inglés, entre los pesados, era de 32 pr., luego la andanada de 14 cañones de un 74 británico arrojaba 450 libras de metal, es decir, 100 libras menos que un 74 francés disparado por su llamado "36 pr.". También respecto a los cañones de menor calibre había un exceso a favor de los franceses, que iba de cerca de 2 lib. a unas pocas onzas. En una andanada su superioridad de potencia de fuego sobre un buque nominalmente de igual fuerza era en efecto considerable[172].

En cuanto a la munición española, en la artillería terrestre del Perú se daba el caso de que "los diámetros determinados por las Ordenanzas Españolas (que estaban vigentes a mediados del siglo XIX) para las balas no corresponden con exactitud con el verdadero peso en libras que ellos tienen, pero no se hace caso de esta diferencia que depende de que los diámetros son tomados en la antigua medida francesa y pesadas las balas con la libra española"[173].

Como antiguamente el cañón estaba empernado a la cubierta en una posición fija, el buque mismo asumía las características del mecanismo de montaje de las piezas y por tanto había que gobernarlo en forma tal que ofreciera a los cañones el campo de tiro que se deseaba. En los mediados del siglo XV la aparición de los muñones y de la cureña comenzaron a permitir ciertos movimientos del cañón propiamente dicho en los planos vertical y horizontal, situación que duró unos cuatrocientos años.

Constaba la cureña de una armazón compuesta de dos gualderas fuertemente unidas por medio de teleras y pasadores colocados sobre ruedas o sobre correderas. En ella se montaba la pieza, proveyéndola de diversos cabos de labor, con los cuales podía moverse el cañón, y del braguero que era un pedazo de cabo grueso de guindaleza, que se hacía firme por sus extremos de la amurada y, pasado por las argollas de las gualderas de la cureña, sujetaba a la pieza cuando retrocedía al hacer fuego.

En 1850 se usaba en los Estados Unidos un montaje de cuatro ruedas que permitía elevar el cañón operando un sistema de cama y cuña que empezaba a reemplazarse por un mecanismo de ruedas dentadas. Se habían eliminado ya los muñones con eje tangente al fondo del ánima, haciendo que el eje de los muñones y el eje del cañón estuvieran en el mismo plano[174].

El temor a que el cierre o el estopín fallaran, hacía que se considerara como método alternativo de hacer fuego el empleo del tubo de encendido. Se le acompañaba con un cuerno que contenía pólvora, a fin de emplear una ceba[175].

Douglas confiesa[176] que durante la guerra con los EE.UU. (1812-1813) las fragatas americanas disponían de alzas, de las que carecían los ingleses, que les permitieron lograr precisión de tiro. Expresa que sólo después de este conflicto comenzó Inglaterra a preocuparse de las miras y escalas de elevación y que la primera alza que se manufacturó fue el *visor de cabeza*, inventado por Congrève y consistente de tubos de construcción delicada y de mecánica fina, pero que pronto se encontró que era difícil, si no imposible, usarlo a bordo porque podría dañarse muy fácilmente. Se le abandonó, adoptando el alza de escala tangencial que se había usado desde hacía muchos años en la artillería terrestre. Por entonces, las navales eran de bronce, unas veces para graduaciones de 4°, otras para 5° a 6 1/2°, existiendo algunas de madera con graduaciones de hasta 10°. Para elevaciones o depresiones mayores que las estructuras permitieran, se colocaban planos inclinados bajo las ruedas delanteras o traseras, según el caso[177].

En 1860 ya Armstrong había producido un alza con visor de hilos cruzados en la pieza ocular de la escala tangencial, la cual tenía un movimiento lateral para corregir desviaciones producidas por el viento. Los movimientos verticales y laterales del cursor se regulaban mediante un vernier que permitía lecturas de un minuto (de arco) en la escala[178].

A mediados del siglo se usaban en los Estados Unidos varias clases de alzas. Las anticuadas eran de línea de mira lateral. Se colocaba una escala, en grados de elevación del cañón, en la superficie exterior de la culata; y se tomaba la puntería por medio de las agarraderas paralelas al eje de los muñones, que se marca-

ban en divisiones de 1/20 de pulgada de profundidad, tirando un hilo de una a otra agarradera[179].

El primitivo visor frontal era simplemente una pieza de madera que tenía su parte inferior fija a la caña del cañón. Había otro sistema: colocar un botón de mira en el punto más alto de la boca, elevado hasta el nivel de la pista. M. Roche, profesor de una escuela de artillería de Francia, inventó un alza compuesta de dos piezas verticales, graduadas, entre las cuales corría una placa horizontal, moviendo la cual cambiaba el ángulo de visión. Se le llamó *"dispart sight"*, de una palabra con que se designaba la diferencia de los semidiámetros exteriores en la boca y en la recámara[180].

La puntería, que se hacía con la mira *"dispart"*, se practicó de manera diferente cuando se tuvo en cuenta la escala tangente (del ángulo de elevación), utilizando la cual se desarrolló el alza de culata (*breech sigh*)[181]. La escala tangente había sido muy usada en la artillería terrestre, según Douglas.

El alza tangente tenía la ventaja de constar de un elemento móvil con graduaciones en yardas que correspondían a grados de elevación de las piezas y con una graduación para cada diferente peso de la carga[182]. Este sistema y el empleo de círculos trazados en las cubiertas en que descansaban los cañones, permitían que el comandante de batería, dentro de una distancia promedio de 300 a 600 yardas, pudiera "concentrar" el fuego de una andanada[183].

En 1860 los franceses utilizaban ya el tornillo de elevación de la pieza, que permitía que un solo hombre bajara o subiera el cañón suavemente, y que la posición del mismo no se alterara al disparar[184].

Entre nosotros la primera alusión a un sistema de movimientos del cañón en los planos vertical y horizontal, probablemente relacionado con el uso de alzas británicas de ese período, se halla en la *Apurímac* de la cual se expresa que en 1856, en su viaje inicial de Londres al Callao, sus cañones cortos de 32 pr. vinieron "con tornillos de elevación y depresión".

El conocimiento de la distancia de tiro es de primera importancia en el caso de apreciables lejanías. En 1862 las determina-

ciones se realizaban mediante mediciones angulares con el sextante, que en algunos casos permitían la preparación de tabulaciones. Los métodos que se empleaban eran: ángulos verticales, utilizando la altura de los mástiles (conocida) del enemigo, ángulos verticales a base de la altura del propio mástil (conocida) y la línea de tiro; ángulos horizontales tomados a la popa y proa del buque simultáneamente; y medición simultánea de dos ángulos, en un plano oblicuo a la horizontal. En las tablas norteamericanas de Buckner, para hallar la distancia había que entrar con la altura del ojo sobre el nivel del mar, en decenas de pies[185].

Los sistemas de mediciones de distancias que Douglas menciona[186], son los que también describe Simpson, de manera que es de presumir que fueron desarrollados por los ingleses, ya que Douglas publicó su libro dos años antes.

El cañón gira en torno a sus muñones cuyo eje es perpendicular al eje de la pieza, luego cuando los ejes de los muñones están horizontales, los ejes de las piezas sólo se pueden mover en un plano vertical que es el plano de fuego para todas las inclinaciones de las piezas. Cuando el eje de los muñones no está horizontal resultarán errores de puntería. Un plano trazado por el eje de la pieza y perpendicular al eje de los muñones, corta la verruga de la boca y de la pista en dos puntos que determinan el alza o mira de escotadura (de muesca, dentada). La línea recta que pasa a través de estas muescas (escotaduras) de mira se llama *línea natural de mira* o *línea de mira del metal* (*"natural line of sight* or *line of metal sight"*)[187].

Al comenzar el siglo XIX, de acuerdo con Douglas, abrían el fuego a distancias de 400 a 600 yardas. Se puede suponer que los cañones navales probablemente dispararían a máximos alcances de 1500 a 2000 yardas pero que para lograr blancos efectivos les era necesario mantener la distancia por debajo de unas 1000 yardas. Es de notar, aunque el ejemplo no sea pertinente, que en Hampton Roads el *Merrimack* y el *Monitor* se dispararon distando el uno del otro unas doce yardas, según Holley o James H. Ward.

James H. Ward, teniente de la marina norteamericana y autor de un libro sobre el armamento que utilizaban los guardiamarinas de la recién creada (en 1845) academia naval de Annápolis, hace en su obra ciertos comentarios que informan sobre la falta

de eficacia que se notaba en la artillería de la primera mitad del siglo XIX. Ward basa sus apreciaciones en los resultados de la batalla entre el *United States* y el *Macedonia*, así como en el ataque del *Albion* y *Genoa* contra los fuertes de Navarino (en 1827), haciendo saber los escasos resultados que se alcanzaron en el primer caso, no obstante haberse disparado unas 50 andanadas por cada parte, y el enorme gasto de munición en Navarino, que resultó desproporcionado con respecto al daño que los cañones de esos buques ingleses produjeron. A base de documentos oficiales Simmons da a saber que el duelo duró más de dos horas, a muy corta distancia, y que los buques británicos dispararon 18,187 balas sólidas, las que sumaron un peso aproximado de 82 toneladas. En el caso de los norteamericanos la falta de efectividad pudo haberse producido por ineficacia en el tiro a causa de mala puntería de los artilleros que los incapacitara para disparar las piezas en el instante adecuado con respecto al balance y cabeceo del buque. Esta explicación es dudosa. Según Robison[188] parece que antes de 1850 la marina de los Estados Unidos no tenía manuales de ejercicios de tiro de cañón que se utilizaran para preparar al personal, lo que permitiría suponer que en los casos en que los norteamericanos superaron a los ingleses en puntería se trató de circunstancias singulares en algunos buques. Pero, en cuanto a los británicos, ya venían realizando un adiestramiento metódico en el *Excellent*, buque de preparación de artilleros que contaba con un cañón montado en plataforma móvil, y el *Woolwich*, donde se disparaba contra un blanco móvil[189]. Esto permite suponer que la explicación de la ineficacia que señalaba Ward se hallaba en otros factores. Bien podría creerse que al comenzar la segunda mitad del siglo XIX se habían descubierto los elementos tácticos (combustión lenta de la pólvora; mayores velocidad inicial y alcance; rayado; granada; mecanismos básicos para lograr un tiro más preciso de los cañones y de las baterías; un sistema mejor de cargar las piezas y de absorber su retroceso) que revolucionarían la artillería naval durante los próximos cincuenta años. Sinembargo, existían apego a los principios tácticos que habían regido en el largo período de la navegación a la vela, así como lentitud con que el comando naval (especialmente en Inglaterra) adoptaba los adelantos tecnológicos que impulsaban a la industria privada. No es de extrañar que tales circunstancias provocaran respecto a la artillería naval, durante el decenio 1850-1860, una situación de incertidumbre sobre el futuro de la

guerra naval y sobre los elementos que era necesario perfeccionar con el fin de encararlo. Las lecciones derivadas de los hechos de armas de Sinope (1853), de Kinburn (1855) y de la Guerra Civil Norteamericana (1861-1865) hicieron que en el decenio de 1860-1870 la situación cambiara en el sentido que se llegara a principios, métodos y materiales de guerra naval más definidos que durante la década 1850-1860, lapso este último en el cual el Perú hizo siete importantes adquisiciones para su marina de guerra.

Ward consideraba en su libro que por encima de los 600 a 800 yardas era tonto hacer fuego por andanadas pues esto significaba una inútil pérdida de proyectiles, y que para acertar cuando la distancia era mayor, precisaba muy buenos ajustes de alza, una puntería tomada con gran cuidado, así como cañones largos[190].

En 1856, según Dahlgren[191], los alcances del largo 32 pr. y el 8" bombardero norteamericanos eran:

Comparación de los alcances de dos cañones norteamericanos, en 1856

Cañones	*2°*	*3°*	*4°*	*5°*
8" bombardero	*970*	*1260*	*1540*	*1770*
32 pr.	*1170*	*1510*	*1750*	*1940*

Robison expresa[192] que no existe información certera sobre la velocidad de fuego de los 32 pr. y cañones más grandes.

No fue fácil que en la segunda parte del siglo XIX la artillería se desprendiera de la herencia que recibió de la primera mitad de esa centuria, para aprovechar los nuevos principios tácticos y elementos tecnológicos que se iban desarrollando. De allí que en los textos de estudio y en los combates singulares y batallas del lapso 1850-1870, aparezcan menciones que es preciso conocer.

La primera es el concepto de *punto en blanco* que equivale a tiro directo o a quemarropa. El segundo, en que la línea de mira y la trayectoria se entrecruzan era el *punto en blanco*, que se tomaba como la base para determinar otros puntos de la trayectoria de los proyectiles[193].

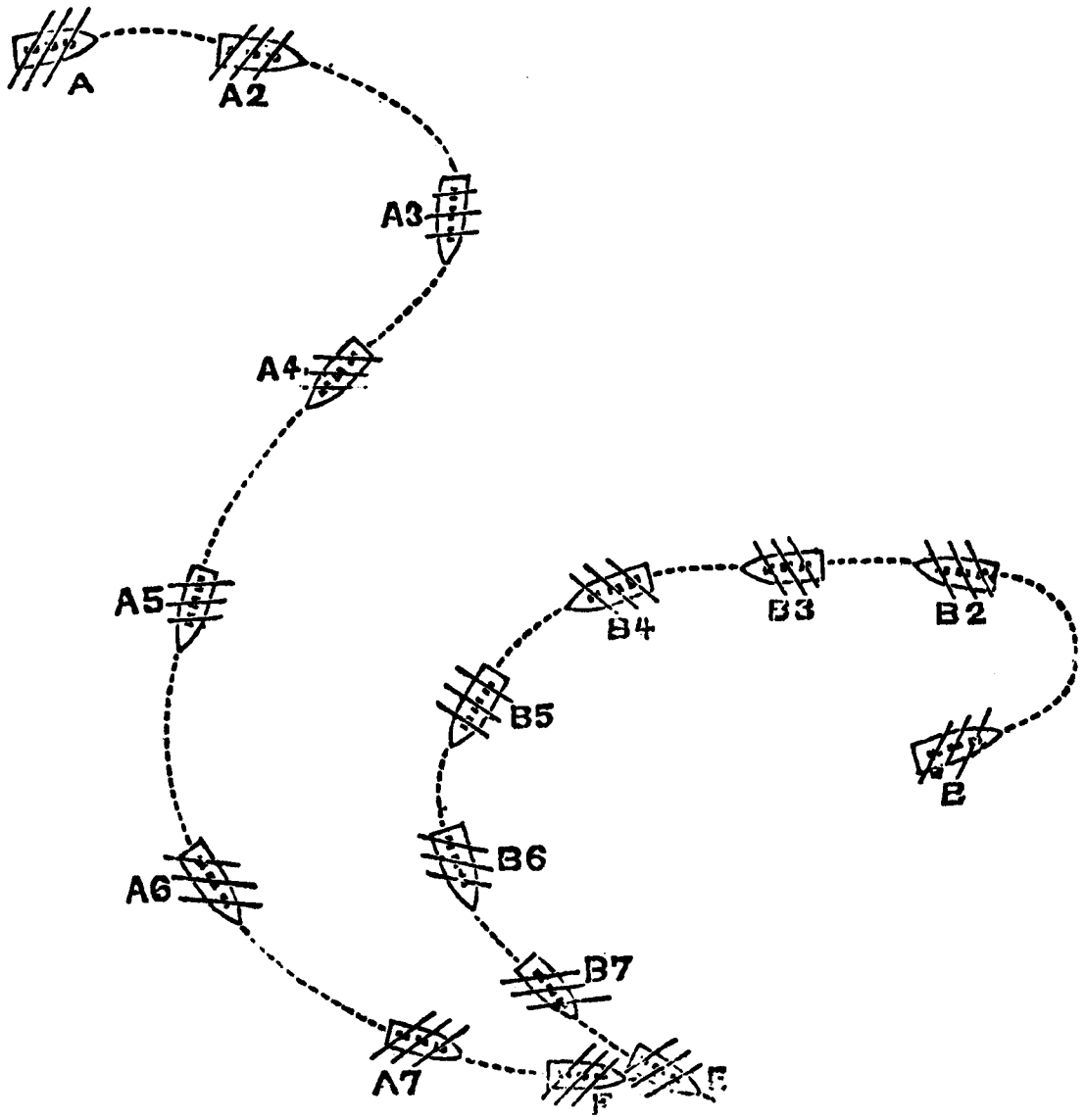
Importante, también, fue el tiro de rebote (*ricochet*), en el cual el proyectil iba rebotando en la superficie del mar. Se le empleaba para batir blancos situados bajo una cubierta[194].

El tiro de bala doble, de resultado cuestionable, se realizaba cargando la pieza con dos proyectiles[195].

Aunque era un asunto todavía controvertido, los ingleses empleaban un sistema de marcas en la cubierta de cañones y hasta habían construido un director de tiro primitivo (tipo Moorsom). El Libro de Instrucciones de Artillería se ocupaba de cómo lograr la concentración[196].

Durante este período el uso del vapor permitió a los buques que tenían propulsión mecánica, liberarse de lo que anteriormente imponía el viento en cuanto a los movimientos que el buque podía hacer para acercarse al enemigo a fin de obligarlo a combatir o para alejarse de él si se veía precisado a rehuir la batalla. Este cambio fue de enorme importancia, lo que podrá apreciarse plenamente si se examina un duelo singular entre buques de guerra impulsados por velas, tal como se hallaba todavía en uso en este período de transición. Nada mejor para ello que transcribir lo que al respecto expone Simpson[197].

Si se supone que hay un ataque estando el enemigo en la mejor posición con respecto al viento (A), la maniobra de B tenderá a impedir que en ningún momento A logre colocarse en la estela. Mediante una virada por avante oportunamente realizada (B2), sin prisa se buscará colocarse a distancia de tiro y si se logra se mantendrá así la posición tanto como se pueda. Si se estima que los dos buques son de igual poder, cabe suponer que A no evitará la acción. Pero es evidente que después de haber sido colocado en la posición A4, no logrará maniobrar a B para acercársele sin recibir una masa de fuego que no podrá responder en igual forma. Si se traza su rumbo para cruzar la proa de B, la contramaniobra de este buque no será aumentar su velocidad, sino cambiar gradualmente su posición, manteniendo a B constantemente en la marcación de su andanada, adelantándolo tan poco como pueda y manteniéndole la proa marcada por su través hasta que A tenga el viento cerca de la amura de babor. Si lo logra, no habrá inconveniente en emplear una acción a corta distancia teniendo B previa ventaja. Si en la ejecución de estas maniobras los buques llegaran a un enredo, aún B tendrá ventaja, como en EF, para llegar al abordaje.



g) Duelo singular entre buques de guerra impulsados por velas. (Reproducido de Simpson).

Se estimaba que la máxima velocidad en la boca del cañón de una bala sólida de 32 pr. disparada con carga completa, era aproximadamente de 1,600 pies por segundo, y que para lograr una penetración en su casco de roble de 30" se necesitaba una velocidad remanente de 1,545 pies por segundo en el caso de un 32 pr., y de 1,354 para un 64 pr.[198].

En una comunicación de 1º de diciembre de 1856 el Secretario de Marina de los EE. UU. manifiesta que es "asombroso" que no se haya establecido un sistema para adiestrar a los artilleros; que ningún buque de guerra debe hacerse a la mar sin tener la certidumbre de que dispone de gente que posee cualificación obtenida por adiestramiento, y que se ha convertido la corbeta *Plymouth* en buque de práctica en artillería[199]. En esto los norteamericanos estaban atrasados con respecto a los británicos quienes hacía años tenían buques para adiestramiento de tiro y habían preparado apropiado material de enseñanza. Parte de éste fue reproducido por Douglas en su edición de 1860[200].

La antigua costumbre de clasificar los buques por el número de sus cañones, con inconvenientes consecuencias, comenzó a desaparecer a mediados del siglo XIX. La relación entre la clase que el buque tenía de acuerdo a su artillería, el rango de quien debía comandarlo y el sueldo que éste debía recibir era meramente administrativa y resultó una anomalía cuando apareció el vapor, grande y con pocos pero poderosos cañones. El valor del buque comenzó a medirse por la efectividad de su armamento, y el rango de su comandante ya no podía depender del número de piezas de la batería. Un historiador naval norteamericano, al comentar esta situación, refiere que en su país durante muchos años hubo dificultades sobre el nombramiento de oficiales muy caracterizados a quienes se mandaba a buques grandes que contaban con menos cañones que otros de la escuadra que tenían como comandantes a oficiales menos caracterizados[201].

4. EL HOMBRE DE MAR

4a. Dioses, voces y espíritus

Aunque no se puede señalar con certeza el origen de la balada, es seguro que apareció antes de 1300, con la característica de ser

una poesía narrativa adaptada a una tonada, que se trasmitía oralmente; y de allí la moderna costumbre de describirla como "una canción que refiere una historia". Inicialmente fue creación folklórica que no tenía un rígido texto original sino que pasaba por refrescantes recreaciones conforme cada cantante presentaba su propia versión. Dentro de tales variaciones, sin embargo, la melodía y el ritmo, como telón de fondo de la narración, "controlan su simplicidad, coloran su emoción y ayudan a memorizarla..., [siendo la música] de una simplicidad que impide su existencia independiente, presentándose a veces como un estereotipo del patrón de producción tonal"[202]. A causa del renacimiento que la balada tradicional experimentó en Gran Bretaña durante el siglo XVIII, sufrió las influencias de esa época en cuanto al genio, la elegancia y el acento didáctico que su forma adoptó; y en cuanto a la carga del contenido romántico que le llegó, lleno de amoríos, de aventuras, en una exposición de los rasgos perpetuos de la naturaleza humana satirizándolos con frecuencia. La viveza y realismo con que estas baladas presentaron los aspectos de la escena marítima dieron a la vida en el mar un frescor y un colorido que la hicieron más sugestiva[203]. Un ejemplo de esta clase de baladas es "Jack en su elemento", en la cual se describe la vida marinera, incluyendo los amoríos que dan lugar a la conocida frase de "en cada puerto un amor"[204].

Si la balada no tiene un origen religioso como opinan algunos investigadores, su género histórico debió ser el primero en aparecer a fin de hacer el elogio del héroe naval con no mucho respeto por la veracidad histórica. Para ahora entenderla se encuentra poca facilidad a causa del viejo inglés empleado, y de ello es buena muestra *"The Battle of Sluys"*, que relata el encuentro entre normandos y franceses, en ese lugar, el 24 de junio de 1340[205]. En dos de estas viejas baladas británicas figura el Perú. En una de ellas en relación a la captura de dos buques que llevaban a Inglaterra 3,000,000 de dólares pertenecientes al tesoro español, lo que dio lugar a que cada marinero recibiera 850 libras esterlinas como su parte del valor de la presa[206]. La otra mención de nuestro país es debida a circunstancias similares: dos corsarios ingleses, en 1757 o en 1779 (hay incertidumbre), se apoderan de un buque con metales preciosos de los españoles[207].

El velero imponía a su tripulación una frecuente y dura atención a la maniobra de los cabos, para que siempre estuviera desplegada la cantidad de velas apropiada al viento y orientada de acuerdo a la dirección en que soplaba. Esa dura actividad física

se estimulaba mediante canciones de trabajo que al constituirse las lenguas románicas se llamaron con palabras derivadas del *celeusma* latino (canto de marineros), que en español se hizo "saloma". Perduraron con ese nombre especialmente en el Mediterráneo por razones fáciles de comprender[208]. En cuanto a las marinas del Atlántico, hay algunas referencias indicativas de que también usaron canciones marineras de trabajo, por lo menos en Escocia y en Inglaterra de donde pasaron a la América anglosajona. Fue en los Estados Unidos durante la época de oro de la navegación a la vela (1830-1850) que hubo un poderoso renacimiento de esas canciones, llamadas allí *"shanties"* que duró hasta la total extinción del tráfico de buques de vela lo cual ocurrió a fines del siglo. No quiere esto decir que todos los *shanties* fueran norteamericanos. En general, las canciones marineras se usaban indistintamente en los diversos países de habla inglesa, y los capitanes de buques de uno y otro lado competían en contratar a los mejores cantores, que eran inigualables para mantener bien dispuesto el ánimo de la tripulación.

Las salomas diferían en carácter según las faenas que había que hacer. En las de estrepada, que debían acompañar un esfuerzo que varios individuos hacían cada vez para tirar de un cabo al que precisaba darle pocos pero buenos jalones, el solista levantaba su voz de la manera inimitable que sabían hacerlo los marineros, y cuando daba una pausa sus compañeros tomaban el coro al llegar a la última palabra fuertemente acentuada, pegaban un tirón del cabo a fin de obtener el efecto deseado, después de lo cual el solista volvía a entrar, y así continuaba diciendo varias retahilas de versos[209].

Las salomas de drizar estaban destinadas a acompañar tirones continuos y más prolongados que las estrepadas, como los necesarios para drizar las vergas, para meter a bordo objetos pesados o con otros fines similares, de modo que la línea del coro era prolongada para dar lugar a la carrera si ello era posible. La saloma que se presenta como ejemplo era la preferida por la tripulación para izar el velamen de mesana, pues como este se hallaba cerca de la cabina del Capitán y del lugar desde el cual vigilaba las maniobras, había la oportunidad de hacerle oír una indirecta insinuación de que aumentara la ración diaria delicor[210].

Las salomas de virar, destinadas a acompañar las faenas del cabrestante, torniquetes o bombas, eran más elaboradas que las anteriores, pues a veces el solista cantaba dos estrofas antes del

coro, que era largo. Las que acompañaban la operación de izar el ancla tenían un fino ritmo de marcha y se cantaban a un paso moderado[211].

Después de la comida, cuando el tiempo estaba bueno y ya los colores del cielo eran crepusculares, la gente se reunía en el castillo en busca de un entretenimiento que muy a menudo era cantar las que se llamaban "canciones de alta mar". Casi todas ellas eran estrictamente marítimas, tanto por sus autores como por sus temas: circunstancias relacionadas con los viajes, recuerdos de los hechos de buques famosos, aventuras portuarias, baladas referentes a batallas navales u ocurrencias repetidas una y otra vez como los embarques forzados o la muerte en el mar. Esta última dio lugar a una de las más sentidas y bellas canciones mesovictorianas de alta mar: "La tumba del marinero"[212].

LA TUMBA DEL MARINERO

Nuestra barca estaba lejos, lejos de tierra,
Cuando el mejor de nuestra gallarda cuadrilla
Adquirió palidez de muerte y se apagó
Como el crepúsculo vespertino de un día otoñal.

Lo velamos durante largas horas de dolor.
Nuestros temores eran grandes; nuestras esperanzas, vanas.
El impacto de su muerte no causó alarma:
Sonriendo murió en los brazos de su compañero de rancho.

No teníamos una costosa mortaja para cubrirlo.
Le colocamos dos redondas balas a los pies.
Yacía en su hamaca tan bien dispuesto y entero
Como un rey preparado para su féretro de mármol.

Con orgullo engalanamos su manto fúnebre
Colocándole sobre el pecho la bandera británica.
Se la pusimos como una condecoración por su bravura,
Y quedó listo para ocupar la tumba naval.

Se quebraron nuestras voces, se encogieron nuestros
corazones
Y corrieron lágrimas por las mejillas más bronceadas.
Un temblor apareció en los arrogantes labios
Cuando lo bajamos por el lado oscuro del casco.

Después, un chapoteo, una sumersión y terminó
nuestra faena.
Y las olas corrieron como corrían antes,
Y muchas rudas plegarias siguieron a las ondas
Conforme él se hundía en la tumba naval.

No es posible, infortunadamente, detenernos a presentar la gran riqueza cuantitativa de estas canciones de alta mar que contaban con un antiguo tesoro acumulado durante varios siglos, al que se habían agregado las creaciones del lapso 1750-1850. En estas últimas solían mencionarse ya lugares y hechos relacionados con la costa sur del Pacífico sudamericano. El cabo de Hornos aparece con frecuencia, en un caso con referencia a la antigua sátira de los cuernos que crecen al hombre casado cuya mujer le es infiel[213]. La mención a la cacería de ballenas lleva a la del Perú[214]. El carguío del guano (término que el poeta cambia a "*guaner*") da ocasión para mencionar "las islas" (de Chincha)[215]. También en algunas salomas de virar aparecen el salitre y el Callao[216]. Y, como pieza no muy anacrónica, por tratarse de un ataque de piratas en el Atlántico, el Callao figura en el elogio de la *Princess Royal*[217].

El buque de guerra del prolongado lapso en que era el viento el elemento propulsor de las embarcaciones, fue una adaptación militar del barco inventado por el hombre para transportar por el agua personas, animales y cosas. Hasta que se creó una marina militar permanente, su existencia era eventual (se "armaban" los mercantes) y desde entonces y hasta hoy sus viajes también eran eventuales, de acuerdo a ciertas necesidades, a diferencia de lo que ocurría en los otros. El barco de comercio impulsado por sus velas era, vale decir, una casa que navegaba. El hombre de mar permanecía a bordo durante larguísimos y muy frecuentes períodos de tiempo que sobrepasaban, en mucho, los lapsos en que frecuentaba su hogar. A bordo bebía fuerte y cuando porteaba hasta recibía mujeres en la cubierta y en el sollado. Su buque, en realidad, era el eje de su existencia y llegaba a mirarlo como un ser vivo, digno de cariño, de respeto, capaz de imponer sacrificios y de ofrecer recompensas espirituales, poseedor de una personalidad que lo llevaba a responder a su dueño según el tratamiento que de él recibía. Shay dice que se menciona a un patrón que urgía a su buque a desarrollar mayor velocidad, prometiéndole una nueva capa de pintura o un juego de flamantes velas. Esta puede ser una andaluzada.

La vida a bordo

a) Visitantes en el sollado de un buque mercante británico que se halla en puerto a mediados del siglo XIX, según W.J. Huggins. (Reproducido de Robinson, Ch. N., p. 130).

b) La cubierta principal de un buque mercante británico que se halla en puerto a mediados del siglo XIX, según G. de Berenger. (Reproducido de Robinson, Ch.N., p. 96).

Pero es evidente que el buque de vela tenía para la tripulación una naturaleza espiritual. Como el equipaje procedía de las capas sociales inferiores, por otra parte, traía consigo a su buque el mundo fascinante de los duendes, trasgos, demonios y de la magia y la superstición. "El mar tiene muchas voces, /Muchos dioses y muchas voces", dice Eliot. Unos y otros eran muy a menudo reflexiones de lo sobrenatural que aparecían en las baladas, aunque a veces eran narraciones en prosa que los maduros hombres de mar referían a los jóvens marineros y a los grumetes en las reuniones del castillo o en las conversaciones del sollado. Buena parte de ellas tenía siglos de existencia, remontándose a la marina griega del Mediterráneo y este origen explicaba que, aunque no se mencionaran sus nombres, los dioses de la mitología helénica se hallaran presentes en ellas. Mas si los temas se repetían, era con adobos que le añadía el narrador. Y, bastante avanzado ya el siglo XIX, en plena vigencia del buque de vapor, no resultaba raro que los periódicos de la época consignaran ocurrencias de viajes en que se referían encuentros fantásticos en los que creían a pie juntillas la mayor parte de las tripulaciones.

En el estado continuo de temor a lo desconocido, el encuentro con buques que se mueven sin gobierno humano es uno de los hechos más inquietantes. Tal es el caso del *Holandés Volante* que ronda para siempre en torno al cabo de Buena Esperanza sin llegar nunca a puerto. Cumple así una maldición divina que se impuso a un capitán de esa nacionalidad por su incredulidad en los poderes celestiales. El buque cambia de forma seis veces al día, y el sólo verlo acarrea desgracias. Su última aparición notable tuvo lugar en 1881. Lo vieron trece personas que viajaban en los buques que llevaban en un crucero a quien después fue Jorge V de Inglaterra, y la ocurrencia quedó registrada en el diario que se llevaba en el H.M.S. *Bacchante*[218].

Además de los componentes de una flota espectral, era frecuente hallar en los océanos a la devoradora serpiente marina que salía del fondo del mar. Durante ciento cincuenta años hubo hombres de ciencia que trataron de probar la inexistencia de tal monstruo, pero fueron vencidos por responsables capitanes de buques que, bajo su firma, aseguraron haberla visto, como el del H.M.S. *Daedalus*, el 11 de octubre de 1848, y del mercante *Castilian*, el 12 de diciembre de 1857[219]. Hubo también afirmaciones y negaciones respecto a los posibles encuentros con sirenas y nereidas[220]. En 1881 una gacetilla periodística de New Orleans

hizo saber que se había conducido a dicho puerto una nereida cogida en Aspinwall (hoy Colón, Panamá)[221].

Con frecuencia no era menester tropezar en los mares con los seres fatídicos, pues se hallaban algunos a bordo. Esto hacía necesario vigilar que, en lo posible, no se embarcaran personas indeseables, y si esto sucedía por un descuido, presentándose en el viaje peligros muy grandes, no había más remedio que proceder con tales seres en la forma que lo hizo la tripulación que lanzó a Jonás por la borda, según el relato bíblico[222]. Constituían un riesgo los bizcos, los finlandeses (a quienes se acusaba de practicar la magia), los sacerdotes (enemigos jurados del demonio, señor de las tempestades, quien podía provocarlas para destruirlos); así como los abogados (a quienes la gente de mar llamaba "tiburones terrestres") y otros que solían llevar un saco de mano de color negro. Las gatas eran, para los marineros, paridoras de mal tiempo y llevaban "un temporal en la cola". Según su comportamiento solían provocar diferentes males[223]. De acuerdo a un número del *Shipping Gazette* de 1869, "es un hecho bien autentificado que a menudo las ratas han abandonado en los puertos los buques próximos a perderse en la mar"[224]. Tener un tiburón que siguiera al buque fue siempre de mal agüero, en especial si había un enfermo a bordo[225].

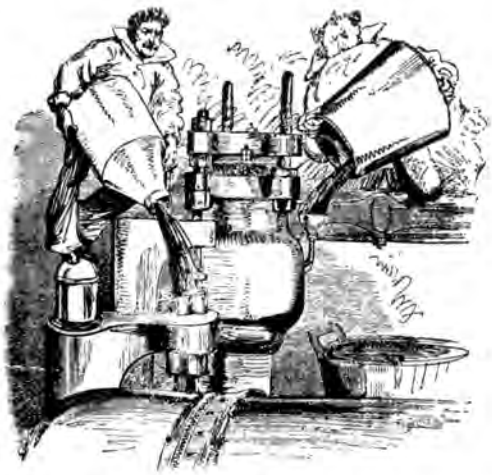
Resultaba posible precaverse contra presagios y asegurarse contra los azares del mar, acudiendo a brujas que en los puertos vendían buen tiempo y proveían de amuletos. Melville menciona uno de estos personajes en *Redburn* (1849). Pero es de notar que aún en 1882 muchos buques se mantuvieron amarrados en los muelles de Nueva York, sin atreverse a salir a la mar, temerosos de una gran tempestad que había predicho un canadiense que era agorero de tiempo metereológico[226]. En forma más modesta, casi podría decirse familiar dada la relación que ligaba al marinero con su buque de vela, era posible aprender una ciencia empírica que permitía precaverse contra ciertos inconvenientes y males que se podían presentar en la navegación, cuyas conclusiones estaban contenidas en proverbios, decires y costumbres. Probablemente las dos más conocidas de estas últimas eran pagar por adelantado un viaje seguro, depositando monedas al pie del palo mayor; y llamar al viento, silbando, cuando el buque se encontraba en una zona de calma. Era menester, sin embargo, proceder con cuidado: un silbido muy agudo podía traer un temporal.

Desde que apareció, el buque de vapor comenzó a destruir a los dioses y a apagar las voces tradicionales del mar. No fue sólo el ruido monótono de la maquinaria y el del agua agitada por la rueda de paletas primero, y por la hélice, después; el humo, el pito. Se trató de que la primacía marítima pasó, en forma incontenible, a un nuevo espíritu que estaba incapacitado para moverse en la atmósfera sentimental que sostenía la tradición naval cantada y celebrada en baladas e historias que habían hecho pintoresca, hermosa y heroica la existencia del hombre de mar, quien resistía el cambio. Lord Napier, uno de los más ilustres marinos británicos de los mediados del XIX, expresó el sentir de los suyos en una intervención con que se opuso en la Cámara de los Comunes a la construcción de buques de guerra con propulsión a vapor: "Sr. Presidente: Cuando entramos al servicio naval de Su Majestad y encaramos nuestras probabilidades en la guerra, fuimos preparados a que se nos hiciera picadillo con un chafarote, a que se nos acribillara con balas de fusil, o a que se nos volara en pedazos con una granada o una bala sólida de cañón; pero, Sr. Presidente, no hemos venido preparados a que se nos *queme vivos*"[227]. En el otro lado del Atlántico, y algunos años después (exactamente en 1864) se oyó una respuesta. No tuvo el intento de contestar a quienes opinaban como Napier. En su presentación no hubo, por cierto, un acento épico, sino un dejo burlón. Pero sirvió para que se meditara en el significado que tenía el servicio en las máquinas y calderas de un buque de guerra, donde era posible morir "como una rata en su agujero" pero afrontando con heroísmo, como quien se expone a las balas del enemigo, un escape de hirviente vapor o la explosión de una caldera. Se reproducen aquí varias láminas de *Uncle Samuel's Whistle and What it Costs*, folleto burlón contra un abogado metido a crítico de ingeniería naval, que se publicó en los Estados Unidos.

Cuando se construyó el *Great Eastern* en Londres (1854-1857) ocurrió un hecho que parecía indicar que los buques de hierro y con máquinas no se iban a resignar a perder enteramente la tradición sobrenatural que habitaba en los de vela. Se dijo que un operario que en la grada remachaba planchas del casco, había quedado encerrado vivo en un compartimiento de su doble fondo. Poco después los marineros de las guardias nocturnas comenzaron a oír que alguien seguía remachando en el interior del casco. Aunque dijo la tradición que años después se encontró el esqueleto de ese operario, parece que su espíritu se cansó de gol-

Los maquinistas y la sátira naval

a) "Entrada a la guardia de máquinas y salida de la guardia de máquinas", según los esquemas del Segundo Ingeniero Ayudante del *Pensacola* (Robert Weir) que aparecen en *Uncle's Samuel Whistle...* (*El pito del tío Samuel...*), de 1862. (Reproducido de Bennett, p. 932).



b) "Un poco de aceite es necesario", según *El pito del tío Samuel*. (Reproducido de Bennett, p. 933).

c) "Convenciendo a la biela para que corra", en *El pito del tío Samuel*. (Reproducido de Bennett, p. 937).

d) *El pito del tío Samuel* llama a esta escena "Un recreo en tiempo caluroso", y explica que se trata de cómo mover la válvula de entrada de agua. (Reproducido de Bennett, p. 940).

e) "Ingenieros nombrados a la dotación del *Pensacola*", presentados en *El pito del tío Samuel* (Reproducido de Bennett, p. 940), la que el humorista dibujante contrasta con la que sigue.

f) "Los mismos ingenieros, al terminar el crucero, vuelven a sus hogares", llenos de daños físicos. (Reproducido de Bennett, p. 945) (Comparar con la ilustración inmediatamente precedente).

pear o que el sonido metálico no resultó apropiado para la intercomunicación entre los fantasmas y el mundo físico, pues no se volvió a dar un caso semejante.

4b. Tripulaciones, rasgos sicológicos, vida a bordo

El mar como campo de actividades en un nivel inferior al de los oficiales sólo atraía a unos pocos por vocación y a algunos más por sed de aventuras, pero unos y otros de estos voluntarios tenían que ser hombres de pelo en pecho. La mayor parte de los tripulantes de los buques mercantes se hallaban a bordo obligados por ciertas circunstancias. Habían aceptado este servicio en lugar de la prisión en las cárceles, eran prófugos que querían librarse de la justicia, o desertores de buques de guerra, o gente embarcada a la fuerza, con engaño o a golpes. Los largos viajes no ofrecían oportunidades de escape, lo que podía despertar la afición al mar. Esto no ocurría a menudo. De allí que hubiera una renovación de personal que podía ser intermitente o continua según las oportunidades que se ofrecieran a los tripulantes para escapar o para retirarse mediante amistoso arreglo. Mas esto último no era frecuente, pues generalmente quien no escapaba permanecía a bordo, aprisionado por una suerte de embrujo difícil de explicar porque no sólo se vivía mal sino "peor que en una cárcel"[228], con frecuencia recibiendo malos tratos del capitán[229]. Mas, ya lo hemos dicho en páginas anteriores, el buque se convertía en un hogar habitado por camaradas de luchas y de peligros, y poblado de tradiciones, voces y espíritus, en el cual el individuo adquiría una sicología muy especial. "La pulgada que constituía el espesor del casco era todo lo que impedía que se ahogara. Sin embargo, juraba y bebía como si estuviera a una braza de ese riesgo. Su familiaridad con la muerte y con el peligro lo acorazaba de una especie de seguridad libertina que lo protegía en cualquier encuentro"[230], viviendo entre la obediencia y el motín a pesar de la ferocidad de los castigos. Hay que agregar que estos rasgos sicológicos colectivos se daban no obstante las grandes diferencias que existían entre los elementos de las mezcolanzas raciales que formaban las tripulaciones. Aun en los buques de guerra británicos, en los cuales se tomaba precaución de limitar el número de marineros extranjeros, en tiempo de guerra solían encontrarse algunos en los cuales el 14 % de la dotación lo formaban extranjeros no solo europeos (prusianos, dane-

ses, suecos) sino también de remotos lugares (bengalís, brasileños, corsos, antillanos) y hasta de países enemigos[231]. No debe extrañarnos, por eso, que en nuestros buques de guerra sirvieran irlandeses, ingleses, escoceses, franceses, españoles o chilenos, estos últimos en abundancia. Como se comprende, aunque existiera en los barcos un aglutinante espíritu naval, no era raro que las marcadas diferencias de cultura, raza y religión actuaran como yesca que cual una chispa prendía la ira que hacía esgrimir el cuchillo. La crónica roja de la marina mercante de esa época era muy rica, sin que la de un país aventajara la de otro. De los tres que frecuentaban nuestra costa en el negocio del guano, la crónica roja de la marina mercante norteamericana es la mejor que podemos conocer, gracias a los informes de los cónsules, que eran más detallados que los ingleses. Para que se comprendan mejor los factores que a menudo llevaban a los marineros de ese país por los senderos del crimen, precisa decir algo sobre los antecedentes de este grupo humano, aprovechando los informes que suministra Adams. Expresa este autor que después de la guerra de 1812 los navieros de Boston y de los otros puertos de Nueva Inglaterra habían reducido los salarios de la marinería y no prestaban atención a las quejas que esta presentaba ante la forma brutal en que los capitanes y oficiales la trataban. Como consecuencia, el magnífico marinero *yankee* había abandonado el buque, siendo reemplazado por lo más bajo y marginal de los grupos extranjeros, a pesar de una ley que obligaba a tener dos terceras partes de la dotación formadas por norteamericanos[232]. Como el látigo se usaba de nuevo, los elementos de formación del marinero mercante eran bajo salario y azotaína, lo que convertía a los buques en jaulas de fieras. Si se extractan de los informes consulares de 1855 a 1862 los hechos más saltantes que han ocurrido en los buques que llegan al Callao, se obtiene una larga y poco envidiable relación de la que extractamos algunas perlas.

4c. Crónica roja y disciplina

Asesinato de un marinero de su tripulación, cometido por E.G. Adams, capitán del *John Cumming*, en las islas de Chincha[233].

Desaparición de C. Smith, oficial del *Elvira*, matriculado en Boston, y acusación contra cuatro marineros del buque que se presume lo han asesinado[234].

Pérdida del capitán Cushing y cinco marineros del *Columbia*, en las islas de Chincha, al parecer ahogados[235].

Asesinato de un tripulante del *Jacob Badger*, por un oficial del mismo, a consecuencia de una revuelta que tuvo lugar en ese barco, estando en las islas de Chincha[236].

Refriega a bordo del *Rising Star*, matriculado en Brunswick, que dio por resultado heridas de gravedad del Primer Oficial y la muerte del Segundo Oficial[237].

Muerte de Charles Bush, tripulante de color del *John Sidney*, como consecuencia de un disparo que le hizo el Capitán, que las autoridades peruanas de las islas de Chincha declararon accidental[238].

Insubordinación de los tripulantes del *Crest of the Wave* en las islas de Chincha, mientras se embarcaba guano[239].

Insubordinación ocurrida en alta mar a bordo del *Emily Farnum* y ventilada en el Callao conforme lo reglamentado[240].

Insubordinación ocurrida en alta mar a bordo del *Forest Oak*[241].

Insubordinación ocurrida en alta mar a bordo del *Ocean Telegraph*[242].

Insubordinación y motín ocurrido en el Callao a bordo del *Expounder*[243].

Incendio en la barca *Lucy L. Hale*, ocurrido en el Callao, como consecuencia del cual cinco marineros son recluidos en las casamatas[244].

Asesinato del Primer Oficial del *Kineo* por un tripulante del buque *Hippagriffe*, en las islas Chincha[245].

Asesinato del Primer Oficial del *Scottland*, Hiram Dennison, por John Martin, tripulante del barco[246].

Asesinato, durante la travesía de Liverpool al Callao, por un marinero del *Washington*, del 2º Oficial de buque[247].

La lista precedente es sólo una muestra de los acontecimientos registrados en los documentos consulares. La persona interesada en este tema puede encontrar muchos otros datos en los informes que esos funcionarios enviaban a su país. Ha de tenerse en cuenta que la relación de los hechos consignados por los cónsules sólo se refiere a los ocurridos dentro de su jurisdicción y en el viaje de venida al Callao[248].

Lo que acaba de decirse respecto a la sicología del hombre de mar, que lo llevaba con cierta frecuencia al delito, sirve de antecedente que explica los problemas disciplinarios que surgían por

entonces a bordo de las naves mercantes norteamericanas y europeas que navegaban en nuestro mar. En lo que concierne a los buques de vela que cargaban el guano, la situación era más explosiva, lo cual se comprende dadas las características de este tráfico, que estaba lejos de ser atractivo. Las tripulaciones llegaban a nuestras costas agotadas por un largo viaje que incluía la poco agradable travesía por Magallanes u Hornos; descargaban el lastre de carbón, que era faena dura y que dejaba el buque mugriento, y pasaban a las islas Chincha. En este lugar de establecimiento y de carga nada era grato a los sentidos: faltaban el agua, las provisiones y el licor (que había que pagar caro), no lo frecuentaban mujeres y era pestífero. A veces resultaba necesario esperar allí hasta tres meses para recibir la carga que dejaba al buque sucio y maloliente, antes de volver a comenzar otro viaje largo de regreso a Europa o a los Estados Unidos. Tales circunstancias no eran las mejores para mantener el buen espíritu y la disciplina de las dotaciones, incluyendo a los oficiales y capitanes, quienes, seguramente por aburrimiento, violaban reglamentos nacionales por los que no sentían particular respeto, adoptando a veces actitudes pueriles que llevaban a conflictos internacionales, como en el caso del *Defiance*, guanero norteamericano que estaba a cargo de un capitán levantisco y provocador, que años más tarde fue sentenciado por la Justicia de su país, a causa de hechos nada respetables.

El 16 de agosto de 1853 cuatro marineros del *Defiance* mataron a golpes de remo un alcatraz de la isla de Chincha, y burlaron la disposición del gobernador naval y comandante de la *Libertad* (capitán de navío Ignacio Mariátegui) quien les ordenó acercarse a pagar la multa prescrita en el reglamento local. Un bote, al que opusieron resistencia, los obligó a obedecer y se les tuvo presos. El piloto del *Defiance*, primero, y el capitán McCerran acompañado de cinco a seis marineros, después, se acercaron en la noche a pedir la libertad de los detenidos, con gritos y ademanes violentos por parte del Capitán. "McCerran hizo observar al Comandante que no tenía facultad para poner presos a esos hombres sino solamente para exigirles la multa, [y] que él mismo había dado muerte a un alcatraz y que mataría cuantos pudiese sin merecer otra pena que la señalada en los reglamentos. Añadió que no saldría del pontón sin su gente sino compelido por la fuerza", lo que tuvo lugar mediante la enérgica acción de un oficial y cuatro soldados. En la mañana del 17 se puso en libertad a los

marineros que habían dado muerte al alcatraz, y McCerran se negó a recibirlos, presentándose al medio día acompañado de unos veinte botes con capitanes y marineros de buques norteamericanos a los cuales el Comandante hizo saber que los recibiría de uno en uno y no del modo que hacía aparecer la solicitud como si fuera un motín. Ante la insistencia de los capitanes, les ordenó retirarse, pero en vez de hacerlo recibieron la intimación con risas e inequívocas muestras de desprecio. El Comandante ordenó que la tropa despejara la cubierta usando para ello las culatas de sus fusiles, a lo que algunos capitanes trataron de oponerse lanzándose sobre los soldados para desarmarlos, por lo cual se cargó contra ellos, con las bayonetas, y en la confusión hubo golpeados y heridos, pero la orden se cumplió. Mas el asunto no quedó allí. El 2 de setiembre, cuando el *Defiance* se disponía a zarpar, teniendo a bordo varios capitanes de las naves norteamericanas, que estaban armados de pistolas, violando todas las prescripciones el Capitán hizo disparar un cañonazo en pueril gesto de desafío. El Comandante mandó a ese buque a un oficial y tropa y al abordarlo y decir a McCerran que venía a cobrar la multa correspondiente al cañonazo, el Capitán le entregó veinticinco pesos diciéndole "que se retirase y que antes de verificarlo se llevaría otra suma igual por un nuevo cañonazo que iba a disparar". Como el oficial no desembarcó quiso obligarlo por la fuerza tratando de tomarle el sable al Piloto, a lo que el oficial, con la amenaza de su pistola, ordenó que la tropa abordara el buque, con lo que se produjo a bordo una lucha. Un disparo mató a un soldado peruano, y también fue baleado un marinero del *Lenox*. La refriega terminó cuando los soldados golpearon y ataron a McCerran, llevándoselo prisionero al pontón. La situación se aquietó gracias a la intervención del contralmirante inglés Fairfax Moresby, comandante en jefe de las fuerzas británicas, quien actuó de amable componedor[249].

El ministro Clay, de ingrata actuación en el caso del asilo de Elías en el consulado de Tumbes, así como en el apresamiento de los buques que tomaron guano aprovechando la revolución de Vivanco, también en este caso dio a McCerran la razón, a pesar de que este capitán había defraudado al Erario en más de 20,000 pesos al hacer una exposición falsa para poder obtener la concesión otorgada por el Gobierno el 17 de noviembre de 1852. Parece que el Departamento de Estado tampoco examinó los hechos tomando en cuenta la comunicación que el ministro Osma le pasó

el 17 de febrero de 1854: "Su ejemplo [se refiere a McCerran] puede traer innumerables imitadores, pues si hay entre los capitanes de buques americanos hombres honorables que saben respetar las leyes de un país extranjero pequeño o grande, mientras en él se hallen, con la misma escrupulosidad que las del suyo propio, también los hay como McCerran díscolos y siempre dispuestos a no someterse a esas leyes sino a aquello que a sus hábitos o pasiones cuadre.— Inútil parece añadir cuan perjudicial sería para los intereses de ambas naciones la repetición de estas ocurrencias. Ellas llegarían a afectar un tráfico importante para el Perú pero mucho más para los Estados Unidos, pues no permitiendo los intereses más vitales de aquella República hacer en él variaciones más liberales aún, podría verse compelida a adoptar ciertas restricciones en los buques que por su cuenta fleta como el medio de evitar discusiones internacionales de un carácter desagradable, y que hasta ahora han provenido de exageradas exigencias de ciudadanos de ese país"[250]. Como resultado de esa actitud, durante cinco años, es decir, en el lapso de las administraciones de Pierce y de Buchanan, con Marcy y Cass como Secretarios de Estado, se gastó buena cantidad de tinta en lo relacionado con los "maltratos y ultrajes" a ciudadanos norteamericanos y los reclamos a varios capitanes que pedían indemnizaciones[251]. En el Perú, por otra parte, se había desaprobado la conducta del comandante Ignacio Mariátegui, y el Consejo de Guerra examinó las ocurrencias del 16 y 17 de agosto de 1853[252]. El resultado final de todo este asunto fue que el Perú se vio obligado a pagar $ 40,000 "para ser distribuidos entre los dañados en las islas Chincha", de los cuales el capitán McCerran obtuvo una hermosa tajada de $ 20,000 y el *Defiance* otra menor ($ 7,000)[253]. La última noticia que hemos recogido sobre McCerran es que a poco de volver a su país se le siguió un "proceso escandaloso por seducción, abandono y maltratos de la mayor brutalidad en la persona de Ana Ryan, una mujer que le acompañaba como concubina y con quien estuvo en las Islas de Chincha"[254]. En una sinopsis de la situación en que se hallaban las relaciones de los Estados Unidos con cada uno de los países hispano-americanos, de octubre de 1858, se expresa lo siguiente: "Perú ha pagado la indemnización exigida por el insulto y daños infligidos a nuestros capitanes de barco en agosto de 1853. Están pendientes otros reclamos, y nuestro ministro dice que nada, salvo la amenaza de la fuerza, con autoridad para ejercerla, obtendrá la consideración que se les de-

be"[255]. Bastante razón iba a tener el general Castilla para decir ante el Congreso, en su mensaje del 28 de julio de 1860, lo siguiente que por su importancia excusa la extensión de la cita: "Debo recordar la desagradable y bochornosa posición en que con frecuencia se encuentra el Gobierno, por el modo imperioso y violento con que potencias fuertes suelen exigirle y arrancarle indemnizaciones, siempre exorbitantes, y muchas veces indebidas. Por ese camino ha sufrido el Perú el despojo de ingentes caudales, que en parte no pequeña se han llevado en triunfo especuladores cavilosos e innoblemente ávidos, en cuyo beneficio, y en premio de haber atropellado las leyes, faltado el respeto a las autoridades, cometido repugnantes escándalos, provocado lances para explotar la fortuna pública, y tomado parte en las domésticas disensiones de un país que les diera la más amplia y generosa hospitalidad, nos fueron impuestas arbitrarias y humillantes multas.—El abuso de las fuerzas prepotentes no ha sido jamás, ni puede ser argumento de razón ni de justicia. Bien claro y en muy sentidos términos, con una lógica luminosa y enérgica, proclamando principios inconmovibles, y apelando a la conciencia, a la civilización y al honor de las naciones poderosas, ha sido severamente reprendido y merecidamente condenado, y sacado a la vergüenza pública, ese abuso impío, a la faz de la Europa y del universo, por altos personajes, rectos e ilustrados, imparciales y justos.—En la relativa debilidad de las Repúblicas Sud-Americanas, divididas y aisladas entre sí, está, a juicio del Gobierno, la deplorable causa de que en diversas ocasiones hayan sido tratadas con muy poco miramiento, cual si para ellas no existiera la ley común de las naciones, cual si fueran estados berberiscos.—El Gobierno, que no halla compatible con la dignidad nacional ni con su propio decoro, que tan impropia y depresiva situación se prolongue, y que forzadas concesiones se conviertan en derecho, si se consiente que de día en día se multipliquen y acumulen tan odiosos y funestos precedentes, considera como uno de sus principales deberes poner a cubierto la honra e intereses de la República, apelando a los protectores e irrecusables medios de la justicia y el derecho universal; y espera que los Representantes del Pueblo Peruano cooperarán con el ilustrado patriotismo que los distingue, a la realización de este propósito.—El Gobierno presta oído, atiende de buena voluntad y hace justicia a las reclamaciones racionales y justas; y los recursos y gestiones particulares de la misma naturaleza también encuentran la mejor acogida en

los tribunales de la Nación. Nada es más fácil que la resolución de una demanda, cuando ella viene mostrando el semblante ingenuo de la verdad y la justicia; pero la Nación no puede tener abiertas sus arcas a discreción de cualquiera que codicie sus tesoros para hacerse de una fortuna improvisadamente y sin derecho. Las personas decentes y de buena educación, que vienen al país a emprender especulaciones y ejercer cualquier género de industria y adquirir capitales por medios lícitos, captándose la estimación y la confianza pública, no son, seguramente, las que suscitan embarazos y provocan desagradables cuestiones internacionales; sino aquellos hombres de ignorada procedencia, y tal vez de funestos precedentes, aquellos aventureros peligrosos, que traen aquí el proyecto de hacerse de dinero a todo trance, sin capital y sin trabajo.— Al cabo se ve precisado el Gobierno, en fuerza de los sucesos, a tomar la resolución, acaso imprudentemente retardada, de no admitir en el territorio de la República extranjero alguno que no se sujete de un modo expreso y positivo a las leyes, de la misma manera que lo están los peruanos; ni pagar por consiguiente a ningún extranjero indemnización, de cualquier clase que sea, que no esté obligado a pagar, conforme a las leyes del país, a cualquier peruano[256].

4d. Desertores

Los casos de deserción eran numerosos, lo que resulta explicable si se consideran las condiciones en que se hacía el servicio, y la frecuencia con que los capitanes de los buques mercantes calificaban de esa manera lo que era una simple ausencia. Aun en tiempo de guerra y en Gran Bretaña, donde la vida de un "huído" era miserable porque se emprendía contra él una cacería, el número de desertores llegaba en ciertos casos a más de 12,000 en dos años[257]. Entre nosotros eran frecuentes las notificaciones que los cónsules hacían a este respecto a las autoridades policiales. El problema de localizar a los desertores que podían haberse embarcado en buques en los cuales se hablaba su lengua nativa, se tornaba difícil en cuanto a la identificación, resultaba complicado y era de larga duración. Fue un asunto de reclamo de desertores lo que provocó la guerra de 1812 entre Gran Bretaña y los Estados Unidos, y medio siglo después pudo temerse otro conflicto, originado en el Perú, pues subsistían invariables los elementos en discordia. En junio de 1865, en las islas Chincha, el capitán del

buque inglés *Star of Hope* se negó a entregar al buque norteamericano *Saint Mary* un desertor que tenía empleado a bordo. El capitán estadounidense hizo apresar a ese hombre, provocándose una seria dificultad diplomática que felizmente los altos funcionarios peruanos supieron abordar en forma apropiada[258].

Durante el período que el *captain* Charles H. Bell tuvo a su cargo la Escuadra Norteamericana del Pacífico (1862-1864) dio a saber las numerosas deserciones que tenía en sus buques y recomendó que se alistaran negros en su escuadra[259]. Pocos años después, cuando el contralmirante Pearson ejercía el comando, el número de deserciones era tal que el Departamento de Marina ordenó a los buques mantenerse, cuanto pudieran, aguas afuera de San Francisco. Por entonces la mayoría de tripulantes era de extranjeros. El *Monocacy*, de la Estación Septentrional, tenía a bordo gente de 19 nacionalidades y los oficiales se veían obligados a dar sus órdenes en varios idiomas[260].

4e. Despedidos, enfermos y menesterosos

Los cambios continuos de personal no era lo que más convenía a los capitanes de los buques mercantes porque el adiestramiento de los marineros tomaba tiempo, y para evitarlos restringían cuanto les era posible los permisos para que la tripulación saliera franca en los puertos. Sin embargo, en el caso de los buques que venían a cargar guano esto no era fácil pues tal medida resultaba excesivamente dura si se considera que con frecuencia había que permanecer en las islas guaneras durante dos y tres meses. Ante lo inevitable, los capitanes aprovechaban la ocasión para realizar un negocio sucio en las planillas de tripulación, y los marineros, por su parte, también sacaban ventaja para burlar al Capitán. Si éste despedía a un individuo tenía que abonarle tres sueldos para habilitarlo a volver a su puerto de embarque; pero si lo mandaba a un hospital se libraba de ese pago. El marinero, por su parte, prefería no desertar a fin de evitar la persecución policial y el apresamiento y, por lo demás, si permanecía en el hospital hasta que su buque zarpara, quedaba libre para contratarse en mejores términos. De allí que los consulados tuvieran que resolver numerosos y frecuentes problemas relacionados con los que se veían precisados a desertar (por no admitírseles como enfermos) y con los enfermos. Estos últimos pasaban a la situación de "menesterosos" una vez que su buque había zar-

pado. Con esta calificación, y también con la de "enfermos", quedaban con el derecho de recibir atención económica de su gobierno, para permanecer en el hospital y para volver a su país, lo cual estaba a cargo de los cónsules.

Hasta los finales del siglo la mortalidad naval a causa de enfermedades fue elevadísima y es bien conocido que durante la Guerra de Crimea sus casos fatales fueron más numerosos que las muertes en combates. El hombre de mar vivía en ambientes estrechos, húmedos y sucios. Su alimento y su bebida eran malos de modo que su mayor enemigo fueron las enfermedades contraídas en el servicio. La más peligrosa era el escorbuto, cuyos efectos pudo apreciar el Perú en forma masiva cuando tal dolencia atacó con inmisericordia la escuadra de Méndez Núñez, en 1866. Seguían "las fiebres" en las que la amarilla o vómito negro figuraba a la cabeza, cerca de la malaria y del tifus que surgía en función a la suciedad y otras condiciones poco sanitarias del buque. No dejaba de tener importancia el reumatismo. El impacto que tales enfermedades causaba era muy serio; en la Marina de Guerra de S. M. Británica, cuyos buques eran más aseados que los mercantes y en los cuales la alimentación era mejor, en época de guerra el porcentaje de muertes por enfermedad en un año fue de 50%, mientras sólo llegaba a 8.3% el de fallecimientos en batalla o a consecuencia de heridas recibidas en las mismas[261].

En cada uno de los países que tenía poderío marítimo, existían hospitales que atendían al personal de las marinas de guerra y mercante. Pero con respecto a la última otra era la situación, en el extranjero sobre todo si, como en el caso de los buques que venían a cargar el guano, las naves llegaban a nuestras costas con sus tripulaciones debilitadas por un larguísimo viaje, e iban a estacionarse en lugares desolados, sin agua, sin vegetación, sin recursos alimentarios, como las islas Chincha. Semejante estado de cosas aumentaba el número de enfermos,o de tripulantes que fingían estarlo a fin de dejar atrás las peladas islas e instalarse en ciudades que ofrecieran cierto atractivo y seguridad de vida. Esto se liga con un tema que parcialmente hemos estudiado en páginas anteriores. Resulta beneficioso volver a tratarlo más en detalle a través de los resultados de una investigación que por entonces realizó el gobierno de los Estados Unidos, alarmado por las planillas de gastos que sus cónsules en el Perú le mandaban.

A mediados de junio de 1860 el médico de Baltimore H.W. Baxley, llamado por el Departamento de Estado a Washington, D.C. tuvo un cambio de impresiones sobre las posibilidad de aceptar una misión oficial para que investigara los que el Departamento creía abusos de los funcionarios que en los puertos del Pacífico cometían respecto a la administración del servicio hospitalario para marineros que costeaba el gobierno norteamericano. Baxley aceptó, siendo nombrado Comisionado Especial de EE.UU. en el Perú, Chile e islas Sandwich, encargado de "investigar e informar lo relativo al manejo pasado y presente de los fondos destinados por el Congreso para la ayuda a los marineros norteamericanos enfermos y menesterosos, así como los asuntos relacionados". Se le encargó, también, que organizara un sistema amplio, económico y práctico que protegiera los fondos gubernamentales contra todo derroche y malversación. El 19 de julio de ese año el Comisionado hizo saber que pasaría a Washington para examinar "los documentos para gastos de hospitalización que se consideran excesivos"[262]. Con coincidencia que hace sospechar de infiltración informativa, con fecha 18 de ese mes y año, el cónsul norteamericano en Callao—Lima (William Trevitt) se dirigió al Ministro de EE.UU. en el Perú, dándole a conocer circunstancias que hacían crecer el número de enfermos y menesterosos que su oficina se veía precisada a atender[263].

Baxley tomó el desempeño de su comisión con gran sentido de responsabilidad, precisando a los cónsules, de quienes dice recibir poca cooperación, en el examen de las cuentas de atención hospitalaria, documentos que no encuentra en orden. Hace notar discrepancias entre los estados de cuenta del Dr. Gallagher, director del Hospital de Bellavista, y del fallecido cónsul Miles, de los cuales parece resultar que Miles sobrecargó US$ 894 al Gobierno de los EE.UU. Informa que en ese hospital y por el mismo servicio los norteamericanos pagan más que los británicos, lo cual no se justifica aunque Bellavista sea el hospital más conveniente. Acusa a Trevitt de "tener ideas extrañamente pervertidas respecto a sus prerrogativas y responsabilidades oficiales en todos los asuntos en los que sus intereses pecunarios estén comprometidos", y da a saber que se ha pagado a sí mismo honorarios dobles del Gobierno, cuando estaba en Valparaíso. En cuanto al consulado de Paita dice que no merece tal nombre, que el médico que emplea es incompetente, que algunos marineros permane-

Confidential.

Department of State,
Washington, 3 July 1860.

To Doctor Henry Willis Bowley,
Baltimore.

Sir:

The disbursements of this Government on account of destitute and sick American seamen abroad has reached so enormous an amount, especially at certain ports in the Pacific that the Department has determined with the sanction of the President, to send out a special agent, upon whose professional skill and experience in hospital affairs as well as his personal character, it may rely for a thorough investigation of the abuses which are believed to exist, and for the organization of a comprehensive, economical and practicable system which will protect the funds of the Government from waste or peculation, while the comfort and care of the mariners will be more assuredly guaranteed.

You have been, accordingly, selected by the Department with the President's approval, to undertake this delicate and responsible duty.

low boarding Houses of Callao under the care of different physicians, exposed to all kinds of temptation and demoralization whilst very few have been sent to the spacious hospital of "Bella Vista, which the Department understands to be managed in the most careful manner, and to be both hygienically and morally a most advantageous place for the care of seamen.

On the course of your investigations you will naturally reflect upon the corrective which must be applied to these abuses. This will be the foundation for the third branch of your report.

You will have observed that notwithstanding the immense expenditure at Honolulu for the item of clothing for destitute seamen, complaints have been made to the Department of the insufficiency and meanness of that furnished. You will look carefully into this - as well as into the fact of compelling seamen to sign blank receipts and learn whether the Consul was cognizant of this gross abuse of authority.

In connection with this service endeavor to suggest some system of inspection by diplomatic or naval officers of the United States or otherwise which will guarantee the

El Departamento de Estado da a conocer al Dr. H.W. Baxley el problema de los marineros norteamericanos que enferman en la costa del Pacífico, para examinar lo cual lo nombra su agente confidencial. (*National Archives of the United States*).

cen en el hospital mayor tiempo del que requieren sus enfermedades mientras otros son admitidos sin tener derecho a asistencia consular[264]. Los comentarios de Baxley no son el fruto de observaciones hechas a la ligera si uno juzga a este médico a través del cuestionario que envió a Trevitt el 2 de octubre de 1860, que es excelente en cuanto a los asuntos que menciona[265]. Con lo que ha consignado y en virtud de la autorizacíon que tiene del Gobierno, el 14 de enero de 1861 el Comisionado manda al Cónsul unas instrucciones administrativas a las cuales debe atenerse tanto en el manejo de enfermos y menesterosos como en la venta de giros bancarios[266]. Pero Trevitt estaba liquidado: cesó en el cargo en los primeros días de 1862[267].

Baxley presentó su informe final al Departamento de Estado el 7 de marzo de 1862. Lo más importante de este documento, que es íntegramente interesante, es su opinión de que los enormes gastos relacionados con la asistencia a marineros enfermos y menesterosos son debidos no solamente a una mala administración sino a negocios fraudulentos. De allí que critique el sistema de nombramientos y que mencione los defectos de la organización consular. Mas no parece que sus opiniones fueron muy tomadas en cuenta, por lo menos de inmediato[268]. Con respecto a John Lovejoy, el próximo cónsul en Callao—Lima, la 5a Auditoría del Tesoro hizo ver en setiembre de 1864 que no había dado cuenta del dinero recibido de los capitanes de buques mercantes para el abono de ciertos sueldos suplementarios por despedida de empleo, así como que había discrepancias en la rendición de cuenta de los derechos consulares[269]. En setiembre de ese año Lovejoy solicitó al Departamento de Estado una prolongada licencia haciendo saber que su esposa se hallaba, en los Estados Unidos, en precaria salud. Conforme daba conocer su intención en ese pedido, sin esperar respuesta autoritativa dejó para siempre el Perú[270]. El mismo año 1864 el gobierno norteamericano hizo una averiguación sobre la posibilidad de utilizar el hospital de San Andrés, de Lima, para atender a los marineros inválidos que los cónsules enviaban[271].

El problema de los marineros extranjeros abandonados a su suerte y sin recursos (por haber enfermado, porque se les daba de baja, porque desertaban y por otras causas) era persistente y agudo. Fuese porque los Estados Unidos prestaba mayor atención al asunto o por otras causas, la información más abundante

que tenemos a este respecto se debe a los cónsules norteamericanos quienes no dejan de mencionarlo en sus informes[272].

El problema que el Cónsul tiene que resolver respecto a marineros enfermos e indigentes, del cual ya se ha tratado, aumenta en proporciones si se tienen en cuenta otras informaciones[273].

5. *LA GUERRA EN EL MAR*

5a. Industria bélica y armas menores

Los adelantos científicos y técnicos tuvieron resaltantes consecuencias en el desarrollo de una industria llamada a descansar con agobiante peso en la economía de las naciones, y a constituir un nuevo peligro para la vida pacífica de la humanidad.

Se puede decir que la industria bélica había existido, aunque en forma modesta, desde que en el siglo XVII aparecieron los regimientos de soldados profesionales que eran pagados, vestidos y alimentados por el Estado, quien les proporcionaba su armamento. Aunque esto produjo durante el siglo XVIII un comercio de armas menores entre los fabricantes y los gobiernos, esa actividad económica sólo tomó impulso en el siglo XIX. Durante la primera mitad de la centuria que se acaba de mencionar la oferta tuvo en el mercado de armamento una amplitud mayor que la demanda, a causa de que en Inglaterra, Francia, Alemania y los Estados Unidos abundaban los inventores, pero los gobiernos europeos y americano no hacían grandes adquisiciones pues cautelosamente guardaban sus decisiones en espera de los nuevos modelos, que aparecían con frecuencia mostrando cada vez armas mejores. Durante la segunda parte del siglo XIX, en cambio, las compras gubernativas crecieron cuantitativamente, pues ya la atracción se había polarizado sobre ciertos mercados de producción de armas. En el caso de los países que tenían una industria bélica, el orgullo nacional y otras consideraciones determinaban casi siempre una preferencia por lo que se construía allí. Cuando no se encontraba esa circunstancia se compraban armas en diferentes países, como lo hizo el Perú. Esta política de abastecimientos nos obliga a examinar en forma sumaria la oferta de material que durante la primera parte del siglo XIX existía en el mercado de las armas menores que usaba la Marina.

Fue en los Estados Unidos donde el capital privado creó primero que en otros países y con considerable recursos un comercio de armas que año a año fue haciéndose más importante, por lo que es conveniente examinar su desarrollo aunque al hacerlo nos apartemos del orden cronológico que hemos venido utilizando.

Eli Whitney, el inventor de la desmotadora de algodón, fue quien en la fábrica que a fines del XVIII estableció en Connecticut, satisfizo el primer pedido de importancia que hacía el ejército americano: 10,000 mosquetes construídos bajo el principio de la *normalización* de las piezas integrantes de los mismos[274]. Le siguió Simon Horth, también de Connecticut, al proveer al mismo comprador de 20,000 pistolas[274A]. El gobierno americano estimuló la inventiva y con su ayuda económica Hall en 1811 le fabricó un rifle que parece fue el primero en el mundo que se cargaba mediante un mecanismo de cerrojo; y R. J. Gatling en 1861 creó la ametralladora rotativa. Pero el éxito económico de la inicial industria privada de armamentos, determinó la aparición de empresas que al crecer abarcaron un mercado mundial. Samuel Colt, quien comenzó en 1835 a construir el revólver que con el nombre del productor se haría famoso, en 1852 tenía en Hartford (Con.) una importante fábrica de armas. De la producción del conocido fusil Winchester se ocupaban desde 1857 la *Volcanic Arms* y desde 1860 la *Winchester New Haven Arms*. Durante la segunda mitad del siglo XIX el Perú se proveyó de revólveres principalmente en los Estados Unidos pero en cuanto a las armas más largas prefirió el material europeo. Se comenzó comprando el célebre *Lündnadelgewehr* prusiano, fusil de aguja con cierre de cerrojo y recámara para la carga, y luego se adquirió en buena cantidad el *minié* francés y, en modesta proporción, la adaptación inglesa de este último. Los dos tipos *de fusil* que se acaban de nombrar seguían los patrones del que Dreyse había inventado para el ejército prusiano[275].

5b. De la pólvora a la dinamita

En buena parte el mejoramiento cualitativo que en la segunda mitad del siglo XIX se obtuvo en el empleo de las armas de fuego, se debió al desarrollo que durante ese lapso experimentaron los explosivos que comenzaron a emplearse en los estopines, cargas iniciales y cargas propulsivas de los proyectiles.

En 1846 el alemán Scheinbein descubrió que al purificar el algodón y tratarlo luego con una mezcla de los ácidos nítrico y sul-

fúrico se obtenía un explosivo poderoso al que se llamó *algodón pólvora*. En 1847 el italiano Sobrero obtuvo otro alto explosivo, la *nitroglicerina*, reemplazando tres átomos de la glicerina por otros tantos átomos del grupo nítrico. Y en 1863, mediante la nitración del benceno, Wilbrant consiguió la serie de los trinitrotoluenos de la cual formaba parte el trotil que estaba llamado a desempeñar más tarde un papel importante en la artillería naval, los torpedos y las minas submarinas. Sin embargo, a estas tres nuevas substancias químicas que pocos años después iban a desempeñar importante papel en la guerra naval, se les dio por entonces un empleo bélico limitado, como se hizo también con la *dinamita* creada por Nóbel en 1867 mezclándole a la nitroglicerina un absorbente.

Los esfuerzos inmediatos que estaban encaminados a conseguir a bordo una carga propulsiva más poderosa que la que se había venido usando, se aplicaron al propósito de perfeccionar la pólvora, cuando ciertos experimentos permitieron notar los inconvenientes de usarla convertida en un polvo fino. Se observó que, si se le granulaba, la llama penetraba más fácilmente a través de los intersticios que había entre los granos; que en estos se conservaba mejor la necesaria proporción entre los tres elementos que forman la pólvora, y que los granos no absorbían la humedad tan rápidamente como lo hacía la mezcla pulverizada[276]. Ya en 1862 el libro del teniente Simpson que se utilizaba en la Academia Naval de Annápolis como texto para enseñar Armamento, prescribía que el tamaño de los granos dependía de la calidad del carbón utilizado al preparar la pólvora, la densidad de esta y el uso a la que se destinaba. Hacía la advertencia que cualquier aumento en el peso de carbón estaría acompañado por un correspondiente incremento en el tamaño de los granos o en la densidad de la pólvora cuando se va a usar con un mismo propósito; pero que al emplearla en armas diferentes unas de otras, el tamaño de los granos tendría que aumentarse según los calibres de las piezas de artillería[277]. Como se advertirá la solución se halló dándole a la pólvora características físicas que hicieron variar su comportamiento de combustión en el ánima del cañón. Al parecer fue el general norteamericano Rodman quien en 1866 comenzó a usarla en granos grandes y muy densos. Con ello consiguió que la pólvora no se quemara tan rápidamente como antes, a fin de aumentar la velocidad inicial con el propósito de obtener mayor alcance y más poder de penetración de los proyectiles. La

guerra civil que por entonces se produjo en los Estados Unidos impidió que se continuaran allí los experimentos de polígono. Pero los franceses, quienes habían obtenido sobresalientes adelantos en los estudios matemáticos de la balística interior, prosiguieron con gran suceso investigaciones que llegaron a mostrar la forma más adecuada de sacarle a la pólvora el mayor provecho posible puesto que ya se contaba con métodos avanzados de aumentar la resistencia estructural de los cañones.

5c. Las acoquinantes "instrucciones de batalla"

Aún en 1843, cuando ya había pasado siglo y medio de la aparición de *L'Art des armée navales ou Traite des évolutions navales*, del P. Paul Hoste y setentiocho años después de la impresión de las obras que sobre la táctica naval publicaran Morogues y Villehuet, Lemétheyer definía la *línea* como "la manera en que una fuerza naval se despliega ordinariamente para combatir"[278]. Este era el resultado de la grande y duradera influencia que desde el siglo XVI habían ejercido las "instrucciones de batalla", especialmente las *Fighting Instructions* británicas que eran las más numerosas, rígidas y antiguas: 1530, 1545, 1625, 1649, 1653-54, 1670, 1672, 1693, 1744, 1776, a las que habría que añadir las suplementarias, adicionales y especiales[279]. Todavía en el siglo XVII los buques que pertenecían a los reyes constituían el menor número de los que formaban una flota que se hacía a la mar para dar batalla al enemigo. Los más se hallaban en ella en servicio real, proporcionados por la nobleza como un tributo a la corona, manteniendo sus privilegios y menospreciando a los rudos marinos, avezados en el arte de la guerra naval, a quienes los reyes daban el mando de las flotas. Los buques requisicionados o proporcionados por sus dueños estaban a órdenes de su personal militar, es decir, de caballeros que izaban sus pendones en los mástiles, cuando se arriesgaban a embarcarse. Para que estos buques quedaran integrados en la unidad de una flota en lugar de constituir entidades semi—independientes, las instrucciones de batalla contenían disposiciones que subordinaban cada buque a las órdenes de los marinos de guerra que comandaban las escuadras. Aún se carecía de un sistema de señales que permitiera al almirante de la flota hacer ejecutar de inmediato a las escuadras ciertas evoluciones que respondieran a movimientos imprevistos del enemigo, asunto del que se tratará después. Como las instruc-

ciones derivaban de experiencias prácticas y era imposible que se hubieran considerado todos los casos posibles, resultaban de una rigidez que mutilaba la iniciativa individual y que a veces llevaba a interpretarlas en forma grotesca. Los dos principios más respetados eran que no debían utilizarse los mayores alcances de los cañones, sino cerrar la distancia hasta que las piezas más pequeñas pudieran hacer un fuego efectivo acercándose al enemigo por barlovento si esto se conseguía. El segundo principio hacía de la línea de batalla de frente una vaca sagrada. Para no perder esta formación debía buscarse un rumbo paralelo al del enemigo hasta obtener un despliegue en que cada buque quedara frente a otro enemigo cañoneándolo enseguida para aterrorizar y abatir a su tripulación hasta que llegara el momento propicio al abordaje. Es cierto que la marina francesa no estaba tan trabada por las instrucciones de combate como lo estaba la inglesa; pero, en cambio, se hallaba amarrada por otra paralizante disposición táctica (que en 1690 Torrington llamó "*fleet in being*"): no arriesgar la destrucción de sus naves. Esto, expresa Browne, dio por resultado un estado de cosas que perduró durante casi un siglo: "Mientras que los comandantes de un lado (Francia) se hallaban obsesionados por la idea de la *fleet in being* y experimentaban lo que podría llamarse un complejo de inferioridad, los del otro lado (Gran Bretaña) eran esclavos de una reglamentación que los hacía igualmente desventurados"[280].

En la primera parte del siglo XVII ya entre los británicos apareció por lo menos un almirante en rebelión contra las *fighting instructions*: Monson. Pero fue durante el agitado período bélico de las tres guerras contra los holandeses (1652-1674) que se originó una seria controversia sobre las instrucciones de batalla, comenzando a tomar formas principios de táctica naval independientes de ellas, que dividieron las opiniones de los mejores jefes de marina entre los "formalistas" apegados a las viejas y sofocantes reglas y órdenes, y los partidarios de la "*mêlée*", o sea de la refriega que aprovechaba cualquiera ventaja inesperada, apenas se presentaba, para empeñar la batalla tan pronto fuera posible y sin atenerse a ajustadas evoluciones tácticas. Oficialmente la escuela formalista consiguió el predominio en las últimas etapas de las guerras anglo—holandesas; pero cuando estas terminaron, tuvieron lugar algunos cambios que se acentuaron en el siglo XVIII. Durante la centuria que se acaba de mencionar, los comandantes de la marina británica, según el prof. M.A. Lewis[281],

se dividieron en cuatro grupos; los "dóciles" obedecían las *Fighting Instructions*, tratando de utilizarlas con la mayor ventaja; los "infortunados" (uno de los cuales fue condenado a muerte) que las rompieron, con resultados adversos en la batalla; los que "experimentaron, respetando la línea" pero dándole elasticidad y consiguieron salir airosos en las batallas; y los que "experimentaron, abandonando la línea", mas dieron a Gran Bretaña victorias justificatorias. En el lapso 1793-1815 las instrucciones británicas recibieron el golpe de gracia, que provino de los grandes caudillos navales de las guerras napoleónicas: Howe, Duncan, Jervis y Nelson, "suficientemente corajudos para tomar la iniciativa y probar métodos nuevos, por poco convencionales que fueran, cuando se presentaba una ocasión"[282].

5d. La táctica especulativa decimonónica

La táctica naval es una creación decimonónica, que sólo se presenta con caracteres distintivos a las finales del siglo pues anteriormente ha tenido que sostener una lucha liberadora contra fuertes influencias. No ha existido una concepción clara sobre las diferencias entre estrategia y táctica. La guerra en el mar no ha experimentado grandes cambios en los siglos precedentes y hasta finalizar el XVIII a la batalla naval se ha llegado mediante rígidos movimientos, siguiendo los patrones militares. La influencia de las doctrinas bélicas de las fuerzas terrestres ha sido muy poderosa, y hasta el primer cuarto del siglo XIX, bajo el prestigio de mentalidades tan sobresalientes como Clawsewitz y Jomini, el arma naval no logra crear una táctica especulativa propia, según se verá en las líneas que siguen.

Como se apreciará en la relación cronológica de los principales trabajos de táctica especulativa, relación que aparece en el Anexo A, durante el siglo XVII sólo destaca un autor, francés, que se ocupa de este asunto. Pasan sesentaiséis años de la publicación de tal libro, hasta que en los últimos treintisiete años del siglo aparece otros dos escritores, también franceses, cuyas obras utilizan otros tantos ensayistas británicos. En la primera mitad del siglo XIX el interés por la táctica especulativa se ha extendido en el mundo pero el resultado es aún cuantitativamente limitada. En la segunda parte de esta centuria, los grandes cambios que se suceden en el material físico de las marinas impulsan al estudio, a la experimentación y al cambio de opiniones, todo lo

cual se realiza sin tregua ni pausa, y esto lleva al desarrollo de una clara y singular táctica especulativa de carácter naval, que en lo que sigue presentamos por escuelas, limitándonos a tratar solamente de los autores más descollantes y hasta el final del lapso histórico que abarca el tomo que nos corresponde.

La escuela táctica francesa, que tanto prometía en el siglo XVIII, en la primera parte del XIX sufre las consecuencias de la desorganización que experimentó la marina durante la Revolución, de la derrota nacional que el país sufre en las guerras napoleónicas no sólo en el pequeño número de batallas que hubo entre escuadras, sino también en cuanto al embotellamiento en que los buques británicos mantuvieron a los franceses en el Canal y en el Mediterráneo. Pero cuando Francia resurgió económica y militarmente durante el gobierno de Luis Napoleón, quien puso gran interés en el desarrollo y modernización de las fuerzas marítimas, la táctica especulativa nacional volvió por sus laureles del siglo pasado gracias al joven contralmirante E. Bouët-Willaumez, creador en Europa de los principios básicos necesarios para controlar las flotas de vapor empleadas en las batallas. Esos principios fueron seis: 1º) Empeñar la batalla (con propulsión de vapor) con las velas aferradas, a menos que se tengan averías en máquinas o calderas; 2º) Prender todas las hornillas en presencia del enemigo y avivar los fuegos a la primera señal o en el momento favorable, porque la velocidad de un vapor con hélice es una fuerza que permite multiplicar sus movimientos y sus acometidas; 3º) Las partes más débiles de un vapor a hélice son sus extremidades, así como son las más vulnerables por lo cual se evitará presentarlas al enemigo, y se buscará, por oposición, enfilarlas del contrario o tenerlas por el través; 4º) Para poder colocar fuerzas superiores contra un punto decisivo del enemigo, a fin de destruirlo parcialmente, se emplearán movimientos y evoluciones navales apropiadas; 5º) Como es de suponer que el enemigo siga principios de guerra análogos, debe el almirante tener al enemigo ocupado con los elementos más veloces de su flota, después de dirigir contra él el grueso de sus fuerzas contra una parte débil del enemigo; 6º) El almirante debe, tanto como sea posible, prever antes del combate las maniobras que deberá realizar, y una vez que se abran los fuegos deben los comandantes subordinados hallarse tan penetrados de los métodos de ataque y de las intenciones de su almirante, que las señales cesen en lugar de ser una necesidad durante la acción[283].

Para comprender el origen de esos principios tácticos y estudiar la manera en que Bouët-Willaumez preparó a las fuerzas navales de su país a fin que estuvieran en aptitud de ponerlos en práctica, es menester que se tengan en cuenta ciertas circunstancias relacionadas con la vida de ese almirante. Precisa hacer notar que en la personalidad de este eminente marino se conjugaban el hombre de pensamiento y el hombre de acción. En 1853, cuando contaba cuarenticinco años de edad y tenía ya el grado de contralmirante, publicó la primera parte del libro que en forma completa fue impreso en 1855, en el cual presentó un estudio histórico de las batallas terrestres y marítimas,desde los tiempos de Epaminondes, deduciendo del mismo apropiados principios estratégicos. Nombrado jefe de estado mayor de la Flota del Mar Negro, sólo al terminar la guerra de Crimea dio a la publicidad su *Batailles de terre et de mer jusques et y compris la bataille de l'Alma.* El libro tenía una serie de anexos en los cuales el autor daba a conocer, con información al día, temas tan importantes como ataque y defensa de fortificaciones, avances de la maquinaria marítima de vapor y otros auntos, entre los cuales aparecía un "proyecto de táctica naval para una flota de buques a vapor, con hélices"[284]. El ministerio de Marina tiró veinticinco ejemplares litografiados de dicho proyecto que fue distribuido a una comisión que había sido reunida para realizar una revisión de la táctica naval por entonces empleada en Francia. Al parecer mereció el apoyo de la Comisión pues su contenido sirvió de base a la *Tactique navale* que el Almirantazgo editó el mismo año 1855, y que desde entonces comenzó a ser anualmente acompañado con las correcciones necesarias, según informa Boutakov, que aparecían en el libro de señales para evoluciones. En 1857 el Almirantazgo publicó un libro de táctica provisoria, según Robison, quien expresa que aunque el uso del espolón no era todavía un hecho aceptado, los franceses aludieron a él, y que la obra se hizo de lectura obligatoria para los oficiales, la que se tendría en cuenta para los exámenes de promoción. Algunos rasgos biográficos que Robison consigna, presentan a Bouët-Willaumez como un interesante precursor y también como un excelente conductor de hombres, con amplia comprensión de las limitaciones que hay que aceptar en el cumplimiento de las órdenes, si no se quiere matar la iniciativa de los comandos subordinados. Aunque había prescrito una velocidad de ocho nudos como patrón para evoluciones, expresaba que las reglas de procedimiento estaban re-

gidas por los elementos naturales (viento y mar, principalmente), y que esto llevaba a la conclusión que los mejores cuadros de consulta y los más perfectos instrumentos eran los ojos de los comandantes y de sus oficiales. Ello no significaba, sin embargo, una libertad irrestricta que el perezoso podía utilizar. La flota era manejada matemáticamente, en cuanto a distancias, ángulos de timón y tiempo de giro en evoluciones, a base de cuadros preparados para cada buque mediante los registros de su comportamiento en diferentes circunstancias. La destreza marinera mostrada por los comandantes y la precisión con que se hacían las evoluciones eran el orgullo de Napoleón III[285].

A diferencia de lo que ha sucedido con la escuela táctica de Francia, la escuela táctica británica, que antes se ha limitado a seguir los pasos de la francesa, en el siglo XIX realiza un notable adelanto. Este cambio se explica si se tiene en cuenta que al terminar las guerras napoleónicas Gran Bretaña ha quedado con la más poderosa marina de guerra del mundo, dirigida por hábiles oficiales que han cosechado una experiencia de veinte años de ininterrumpida guerra naval. Las dos figuras más descollantes en la especulación táctica son Howard Douglas durante la primera mitad del siglo XIX y Philip Howard Colomb durante la segunda.

Douglas ha recibido en herencia un importante interés profesional de su padre, el contralmirante Sir Charles Douglas, a quien la Marina Real debe valiosas invenciones para mejorar la artillería. Es a través de esta misma especialización que el hijo llega a las consideraciones tácticas. En las primeras ediciones de sus obras sobre artillería, en las décadas de 1820, 1830 y 1840, su mayor preocupación se centra en la balística exterior, con referencia al alcance y la trayectoria según se usen cañones rayados o de ánima lisa y según la forma y material de los proyectiles utilizados. Pero ya desde la tercera edición, que aparece cuando se está discutiendo acaloradamente las ventajas e inconvenientes de introducir grandes cambios en la marina de guerra, Douglas emite principios tácticos que resultan avanzados para su época: a) el vapor va a permitir evoluciones con mayor celeridad y precisión que antes; b) la granada explosiva va a llevar a las batallas a grandes distancias, y ni los buques aislados ni las flotas podrán cerrar impunemente sobre sus enemigos. En 1858 publica *Reflections on the Role of Steam War Vessels*, que es un intento de unificar las tácticas terrestre y naval, asunto en que insiste el año si-

guiente en una nueva obra: *Naval Warfare with Steam*, en la cual aboga ardorosamente por ejecutar el despliegue de batalla en línea de marcación a 45º. "Aunque su conservadorismo senil (tenía ya ochentaitrés años) explica la preferencia de Douglas por los cañones de ánima lisa en vez de los rayados, es probable que los conocimientos sobre alcance que ha obtenido con los cañones rayados influencien su convicción de que ' el fuego a distancia será la práctica imperante... en las guerras futuras'"[286]. El último libro de Douglas fue *A Treatise of Naval Gunnery* (1860), un interesante vademécum que resulta muy útil para quien, como el autor de este libro, tiene que adentrarse en el campo integral de la guerra en el mar durante la década de 1860, ante la necesidad de tratar las ocurrencias militares que se presentaron en nuestro conflicto armado con España. En más de quinientas páginas no sólo presenta aspectos tácticos, pues además trata de la artillería de esa década, los ataques a fortificaciones marítimas y el armamento de éstas, determinación de distancias, puntería, concentración del fuego y adiestramiento de personal.

Philip Howard Colomb (1831-1899) tuvo desde que se incorporó en las fuerzas navales (1846) una vida movida y llena de experiencias profesionales, en Burma, en el Artico, en el Báltico durante la Guerra de Crimea, y desempeñando en el Almirantazgo servicios especiales relacionados con artillería, señales y características tácticas de los vapores. A poco que comenzó a publicar sus trabajos, que llegaron a ser muy numerosos, alcanzó el grado de comandante y se verificó la batalla de Lissa, de modo que durante sus veinte años de servicio había visto de cerca todos los cambios navales que habían experimentado las naciones europeas y los Estados Unidos, así como todas las batallas navales que habían tenido lugar después de las guerras napoleónicas. Con tal experiencia práctica añadida a sus estudios y a su inteligencia, no es de extrañar que sus publicaciones ejercieran gran influencia en Gran Bretaña y fuera de su país.

Desde el inicio de sus trabajos (1865) tomó una firme posición contra los últimos pero importantes personajes oficiales que aún se declaraban contra la marina a vapor. Para Colomb, la Guerra de Crimea había barrido del mar la marina de vela. Pero esto no significaba, en su concepto, el repudio de todo lo relacionado con ella, pues el marino británico consideraba necesario aplicar los principios tácticos de la batalla entre buques de vela, a la batalla entre buqes de vapor, en lugar de dejarlos de lado al tratar de asi-

milar la táctica naval a la táctica militar. Un convencido del valor que tenía el espolón, como arma que asestaba el golpe de gracia, ya que también consideraba Colomb (como enseñanza cosechada en la Guerra Civil) que la coraza había derrotado al cañón, puso gran interés en las investigaciones de Boutakov sobre las cualidades de giro de los mismos, así como en la constancia y el control de la velocidad de los buques. En cuanto a lo primero sugirió, siguiendo las ideas del almirante ruso, la patronización de un "círculo de evolución" para las unidades que actuaran de concierto. En lo que atañe a lo segundo, propuso que en el puente de gobierno se instalaran un indicador y un mecanismo de control de la velocidad del buque.

En 1864, traducido por el teniente La Planche y editado por el Ministerio de Marina de Francia, apareció un libro que, al decir de Robison, causó sensación en el mundo naval. Era uno de los resultados de la occidentalización a la que Rusia había entrado durante el reinado de Alejandro II. Su autor era el almirante Gregoire Boutakov, versado en la obras contemporáneas sobre táctica naval y asiduo experimentador del uso del timón en las evoluciones siguiendo, especialmente, la escuela francesa creada por Bouët—Willaumez. El marino ruso había comenzado sus investigaciones cuando comandaba la escuadra de evoluciones del Mar Negro, durante la Guerra de Crimea, siguiéndolas cuando tomó a su cargo la escuadra de evoluciones del Báltico, como resultado de las cuales publicó en 1861 y con nombre muy modesto, su *Extrait d'un rudiment de tactique à vapeur.* La obra de 1864 tuvo por título *Nouvelles base de tactique navale.* Según Robison el libro es criticable por el elaborado tratamiento matemático del que abusa sin dar el peso debido a los factores eventuales, de carácter físico, que suelen presentarse. Sin embargo, añade, son valiosas sus especulaciones sobre la construcción de buques con hélices y timones que los hagan muy manejables. En 1868, a base de experiencias prácticas sobre el empleo del espolón, presentó en registros y diagramas los casos de estudio de veintiún duelos de esta clase, material que se utilizó para la instrucción del personal[287].

Los Estados Unidos, que hasta los mediados del siglo XIX no han aportado al mundo una contribución de táctica naval especulativa que deba tomarse en cuenta, a partir de 1845 se hacen presentes en este campo de estudios. Sus primeros intentos no consignan ideas nuevas, en verdad; pero parecen un anuncio de que con la experiencia práctica que han cosechado durante el

período de la guerra civil que ha habido en su país, podían hacer en el futuro una valiosa contribución en el aspecto especulativo. Sin embargo, esto último no ocurre de esa manera.

En el período que precede a la guerra civil que se produce a causa del problema del negro, aparecen los nombres de James Ward, de W.M. Jeffers y de W.H. Parker. El primero, un teniente de marina que en 1845 ha escrito un libro sobre artillería que sirve de texto a los cadetes de Annápolis, ocasionalmente se ocupa en esta obra de algunos principios tácticos; pero, en cambio, catorce años despúes publica su *Manual of Naval Tactics*, que también se convierte en libro de estudio para los guardiamarinas. Este autor dedica la mayor parte de su obra a la táctica de los buques de vela y en cuanto a los de vapor, reproduce el *Naval Warfare with Steam*, de Douglas, con notas que contienen sus comentarios (de Ward)[288]. A este mismo período cronológico corresponden unas reflexiones tácticos del guardiamarina W.M. Jeffers, en su *Naval Gunnery*, de 1849, y la traducción que hace William Harwar Parker, de un ensayo sobre táctica publicado en 1839 por el capitán de navío Chopart, de la marina de Francia[289].

Resulta extraño constatar que no obstante los grandes cambios tácticos que los norteamericanos han utilizado eficazmente en su guerra civil, con armamento y buques revolucionarios, no aparezcan varios libros en que los brillantes oficiales de marina estadounidenses realicen un estudio de táctica especulativa de las experiencias prácticas recogidas en cuatro años de guerra. La figura descollante de este período es Foxhall A. Parker, hermano del Parker nombrado líneas más arriba. En 1864 publica *Squadron Tactics under Steam*, basado en las actividades desarrolladas por la Flotilla del Potomac, que ha tenido a su cargo, libro inspirado en *Naval Warfare*, de Douglas y en *Tactique Navale*, del Almirantazgo Francés, que considera los más valiosos en esa clase de estudios, a pesar que, según su criterio, el primero no establece sistemas fijos de maniobras, y el segundo es intrincado[290]. En 1867 este autor da a luz *Fleet Tactics Under Steam*, libro del cual los franceses dicen que merece más el nombre *Evolutions Under Steam*, restándole así méritos. Parker, por su parte, ha enfriado el entusiasmo que mostró tres años antes por la obra de táctica del Almirantazgo de Francia, trasladando su admiración hacia Boutakov y sus doctrinas. Es interesante notar cómo en la concepción de la batalla tal cual la ve una marina a vapor que es joven como la norteamericana, parece haber desaparecido el principio

TÁCTICA NAVAL

DE LAS

ESCUADRAS A VAPOR.

POR

FOXHALL A. PARKER,

COMANDANTE DE LA MARINA DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.

TRADUCIDA AL CASTELLANO Y ARREGLADA PARA EL USO
DE LA ESCUADRA DEL PERÚ,

POR

EL CAPITAN DE NAVIO

AURÉLIO GARCIA Y GARCIA.

NUEVA YORK:

D. VAN NOSTRAND, CALLE DE MURRAY No. 23.

1870.

Carátula de la traducción
al español que hizo el comandante García y
García del libro de táctica publicado por F.A. Parker.

táctico de hace cincuenta años, de terminar la acción por medio de la *mêlée*, que convertía la batalla en tantos duelos singulares como buques había. Ahora, por el contrario, Parker prescribe: "En el combate entre flotas... cada buque no es sino parte de un todo y no se puede considerar rendido hasta que toda la flota haya sido abatida. Se hace así imperativo para cada comandante que haya en la flota, combatir mientras tenga un cañón que disparar, un espolón para agredir o una cubierta que pisar, porque por muy inhabilitado que tenga su buque, mientras continúe luchando estará rindiendo un buen servicio a sus camaradas al impedir que un enemigo dispare sus cañones contra ellos"[291].

El mismo año en que se publicó el libro de Parker que se acaba de mencionar, el comodoro Thornton A. Jenkins, "familiarizado con todas las batallas de la Guerra Civil y que había sido el jefe de estado mayor de Farragut en la campaña de Mississippi", en una introducción al código de señales navales, expresó conceptos muy sesudos que explicarían la razón de que los norteamericanos no se sintieran dispuestos a hacer un estudio de táctica especulativa basado en las experiencias de la Guerra Civil. "La gran revolución que la guerra naval ha experimentado (causada, primero, por la sustitución del vapor y la hélice y, segundo, por la invención del monitor y otras clases de buques acorazados y de espolones, así como las fechas recientes de estos grandes cambios) han dejado a la profesión sin ninguna guía reconocida y autorizada, y, en consecuencia, dependiente por ahora, principalmente, de principios profesionales sobre el manejo de flotas compuestas de tales buques, tanto para el ataque como para la defensa"[292].

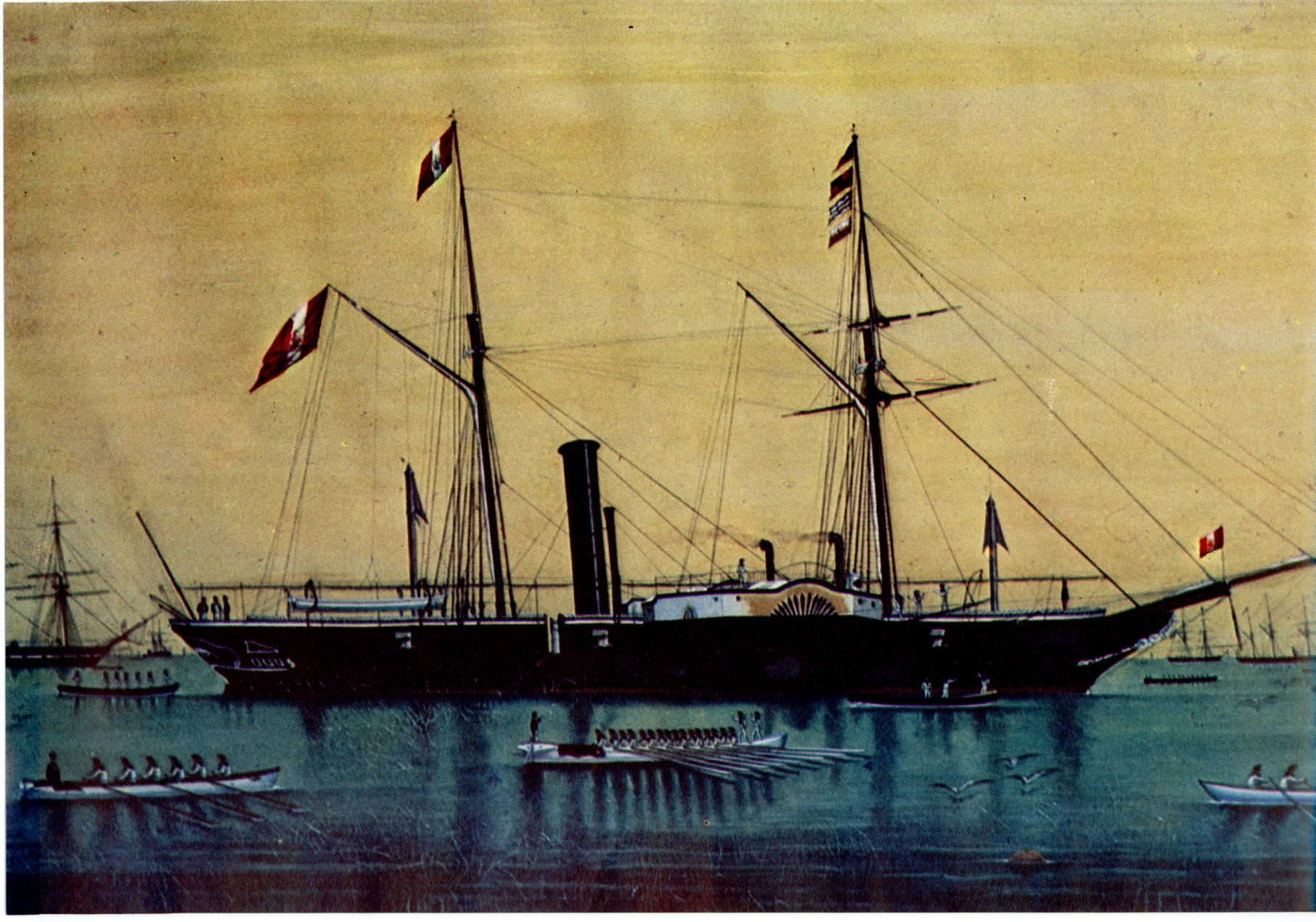
5e. Las señales

Las comunicaciones entre sí, de las fuerzas atacantes y de las defensoras, han sido siempre uno de los grandes problemas de la guerra, de modo que no es de extrañar que aproximadamente desde el siglo IX los buques trataron de entenderse por medio de banderas a las que se les dieron ciertos significados. De aquí que el estudio de las señales de banderas sea indispensable si se quiere comprender la táctica naval, por la relación que tiene con las formaciones de despliegue y las instrucciones de combate. El buen éxito de aquellas y estas dependía de la claridad de las señales, especialmente las que anunciaban las intenciones del al-

mirante. La intercomunicación, dice Cowburn, "requiere tanto del conocimiento por parte de quienes envían las señales como de quienes las reciben, así como un sistema de rápida referencia, de manera que al recibir una señal se actúe de inmediato, por poco familiar que sea la señal"[293].

Aunque es de suponer que fueron usadas desde antes en Gran Bretaña, las primeras referencias sobre señales británicas de combate que consigna Robison se relacionan con la Flota de Cádiz que Lord Wimbledon comanda en 1625. El formalismo táctico que por entonces regía no exigía un elaborado sistema de señales, de modo que el existente era bastante elemental: aparte de llamar a los comandantes al buque insignia, dar la orden de fondeo o disponer que se estableciera la línea de batalla, no había mucho más que decir[294]. Las señales formaban parte del contenido de las instrucciones de batalla, y solía darse autorización a los almirantes para que prepararan su propio código, costumbre que duró casi un siglo y que resultó en desmedro del adelantamiento del sistema nacional de señales. Sólo en 1689 apareció en Gran Bretaña el primer libro de señales propiamente dicho, mientras que en 1691, con motivo de la revisión de las *Fighting Instructions* de 1673, y de la adición de cuatro banderas simples, se pudo ampliar el sistema. Hay que precisar que en 1790 se imprimió el *Signal Book of the Ships of War*, que permitió expresar 9,999 ideas diferentes[295]. El siglo XIX fue testigo de un adelanto que ya al comenzar la centuria se hizo pronunciado. Sir Home Popham, en 1800, es decir antes de la improvisada aventura guerrera que en compañía de Beresford lo llevó contra Buenos Aires, y de la reprimenda que se ganó de una corte marcial, preparó el primer libro de señales que permitía expresar con banderas las letras del alfabeto, el cual también incluía "diccionarios" de palabras útiles que podían trasmitirse en tres izadas. Este libro, revisado por su autor, fue entregado a la Marina Real de manera oficial en 1816. Reeditado en 1827, se dividió en tres volúmenes: el Libro General de Señales, el Libro Léxico (vocabulario) y el de señales nocturnas y de niebla[296]. También fue Popham quien preparó en 1804 el *Commercial and Military Signal* para el uso de los buques de la *East India Company*. En 1817 el capitán de navío y novelista Frederick Marryat editó el *Commercial Code*, que dividido en seis partes daba valiosa información sobre buques, puertos, etc. En 1857 se editó, para uso internacional, el *Commercial Code of Signals* que en 1880 pasaría a ser el *International Code*[297].

Señales de banderas
izadas en el trinquete del *Rímac*.



El palo mesana de la fragata *Amazonas*
muestra izadas las banderas de señales. Se
advierte que, contra lo posteriormente acostumbrado,
las drizas tenían que ser manejadas desde la popa.

En el siglo XVII, con el muy afamado trabajo del P. Hoste, y en 1765, con el *Maneouvrier* de Villehuet, los franceses hicieron importantes aportes al desarrollo de un sistema de señales que los británicos supieron aprovechar[298]. Francia, sin embargo, no siguió utilizando la obra de esos precursores. En 1857 se preparó un libro provisional de señales que se probó cuidadosamente hasta que fue utilizado en la edicíon oficial del Almirantazgo de Francia, que se aprobó en 1861 y rigió hasta 1879[299].

Los norteamericanos, por su parte, imprimieron en 1813 un libro de señales que sufrió revisiones en 1858 y 1864. En 1867 el comodoro Thornton A. Jenkins preparó una "introducción al código norteamericano de señales" (el de 1864), hermosamente ilustrada, con láminas que mostraban los órdenes de batalla para flotas a la vela y para flotas a vapor. Contenía también las primeras y extensas *fighting instructions* que los Estados Unidos presentaban con amplitud[300].

No existe apropiado número de datos sobre el uso táctico de las banderas e insignias en la Marina de Guerra del Perú durante el siglo pasado. La Ordenanza de 1802, que como es sabido se utilizó hasta la segunda mitad del siglo XIX, por lo menos parcialmente, consagra el título vigésimonono a "banderas e insignias" pero, en realidad, trata casi enteramente de las últimas y no contiene ninguna referencia a empleo táctico de señales[301]. El teniente segundo Ortiz (AP) ha publicado recientemente una reseña histórica de las comunicaciones navales en el Perú, muy interesante[302]. A su acierto como investigador debemos las ilustraciones que presentamos mostrando banderas de señales izadas a mediados de siglo pasado en el mesana de la *Apurímac* y en el trinquete del *Rímac*. Por lo que puede distinguirse en esas reproducciones, parece que ya en nuestras banderas de señales predominaba la influencia anglosajona.

5f. Sinope, Crimea y Lissa

La táctica que surgió con características navales propias en el siglo XIX tenía que basarse en la calidad de las armas que los buques empleaban y en la estructura de los buques. Pero la primera mitad de esa centuria, como se ha expresado en páginas anteriores, fue de múltiples y radicales cambios en el diseño, operación y armamento de las naves de guerra; mientras que la segunda mitad fue de prueba y de contrastación de esos cambios entre sí. Por

otra parte, la táctica especulativa se ocupaba preferentemente de la maniobra y de la batalla de las escuadras y flotas, derivando conclusiones de los encuentros bélicos que se realizaban entre esas grandes agrupaciones. Mas ocurrió que después que terminaron las guerras napoleónicas trascurrió un largo período sin que surgieran conflictos que llevaran a las potencias europeas a empeñarse las unas contra las otras utilizando al máximo sus poderosos recursos marítimos. Hubo declaratorias de guerra, operaciones de ocupación o de conquista de ciertos territorios, sobre todo asiáticos y africanos, y, en nuestro continente, una larga guerra civil, ocurrencias todas en las cuales fueron pequeñas agrupaciones de buques las que se empeñaron en batallas, entre sí o contra fortificaciones terrestres. El monto de las fuerzas que se emplearon era limitado, ciertamente. Pero si juzgamos con criterio cuantitativo que esas ocurrencias hubieran sido mencionadas brevemente en la historia naval de ese período, resulta que, por el contrario, ocupan considerable espacio en las obras que tratan de ellas. Esto se debe a que en cada caso sirvieron de laboratorios de experimentación para probar la efectividad de uno o de varios cambios en diseño, operación y armamentos navales. Además, las enseñanzas que se obtenían las aprovechaban de inmediato las grandes potencias para perfeccionar o profundizar los cambios. Resultaron, así, lecciones tácticas recogidas *in situ* y aplicadas con presteza. Esto es lo que hace interesante el estudio de las acciones bélicas de Crimea y del Mar Negro, en 1853-1855, de la guerra de Secesión (1861-1865) y la campaña austro—italiana del Adriático (1866), con el fin de buscar antecedentes para analizar nuestras guerras con España (1866) y con Chile (1879) desde el punto de vista de la táctica en acción.

Las tendencias expansionistas de Nicolás I creyeron aprovechar la decadencia del Imperio Otomano, utilizando varios pretextos y en la esperanza de contar con la indiferencia de Inglaterra y Francia. Esta suposición resultó tan errada que con la bendición de esas potencias el Sultán declaró la guerra a Rusia (4 de octubre de 1853). El 30 de noviembre, mientras la flota turca se halla anclada en Sinope (en la orilla asiática), es atacada por una escuadra rusa. La fuerza del Sultán consta de doce fragatas y corbetas, y la de Nicolás I de seis buques de línea, Sin embargo, como antes hemos dicho, los rusos incendian once de los buques turcos, utilizando un elemento de guerra naval en el que aún no se con-

fía enteramente: granadas explosivas. La batalla resulta una pasmosa lección sobre la efectividad de esa clase de munición y una advertencia sobre la necesidad de proteger los buques contra ella. Sin embargo, la experiencia recogida no podría ser utilizada por los aliados en la próxima operación de guerra porque no estaban preparados. El 3 de enero de 1854, a sugerencia de Luis Napoleón, la flota anglo—francesa entró en el Mar Negro para proteger la costa y los transportes turcos, y el 28 de marzo Francia e Inglaterra declararon la guerra a Rusia. El desembarco de las tropas aliadas en Eupatoria abrió la Guerra de Crimea, y el 17-19 de octubre tuvo lugar el primer bombardeo de Sebastopol. Otros violentos ataques ocurrieron en abril y junio, que no pudieron romper la resistencia de los rusos quienes sólo el 11 de setiembre de 1855 abandonaron la plaza hundiendo sus buques y volando sus fuertes. Nuevamente se había impuesto el fuego ruso utilizando granada explosiva, y los aliados no habían contado con artillería capaz de dominar a estos adversarios.

Después de Sinope los franceses habían temido fracasar en Sebastopol y de inmediato tomaron medidas apropiadas para fortalecerse, construyendo una flotilla especial de baterías flotantes, de poco calado, que podían llegar a las cercanías de las fortificaciones con gruesos cañones bombarderos, y que estaban suficientemente acorazados para resistir el fuego de granadas explosivas. Estos buques se llevaron a la orilla septentrional del Mar Negro donde,en la desembocadura del Dniéper,se hallaba el fuerte de Kinburn. El 17 de octubre de 1855 constituyeron el elemento decisivo de ataque,uniéndose a los cañoneros,bombarderos y buques de línea británicos. Recibieron duro castigo, soportándolo sin consecuencias. Sus cañones bombarderos de 56 pr. desmontaron muchos cañones rusos y provocaron la rendición de los fuertes. Dictaron, así, una lección táctica de gran importancia, en especial en cuanto a la necesidad de proteger los buques con coraza de aproximadamente 4", a fin de resistir los impactos de bala sólida y de granada explosiva. Douglas consideró que la experiencia no había sido concluyente pues los cañones rusos eran de 32 pr. y los bastiones no le daban un apropiado campo de tiro contra los franceses[303]; pero su opinión fue desestimada quizás porque contaba por entonces 80 años de edad. Sin embargo, ni su patria ni Francia se declararon de inmediato a favor incondicional de la coraza; pero sí consideraron que el buque de de madera había muerto y que el vapor era una necesidad insusti-

tuible[304]. Bajo la inspiración del sobresaliente Dupuy de Lome, quien opinaba que "un solo acorazado en medio de una flota hostil de buques de madera, parecería un león en medio de una manada de ovejas", Francia construyó los acorazados *Gloire*, *Invencible* y *Couronne*, con coraza de 4 3/4" en la línea de agua, 50 cañones de 36 pr. y 12 nudos de velocidad, pero que conservaban los mástiles[305]. En cuanto a Gran Bretaña, construyó varios *monitores* de los cuales cuatro tenían casco de hierro. Llevaban cañones de mayor calibre que las baterías flotantes francesas y eran de poco calado y de baja velocidad (de 4 a 6 nudos)[306].

Los cuatro años de la Guerra de Secesión (norteamericana, 12 de abril de 1861 a 9 de abril de 1865) fueron un semillero de importantes y variadas experiencias navales que comprendieron la aplicación exitosa del talento técnico de los Estados Unidos a la creación de nuevos elementos navales de combate. No cabe en esta obra entrar en el detalle de tal asunto. Nos limitamos a enfocar nuestra atención solamente en un encuentro bélico que, por lo demás, es el acontecimiento que por entonces más interés despertó y que fue el más estudiado por los tratadistas europeos de táctica naval.

Al comenzar la Guerra Civil y cuando Virginia tomó el partido de la Confederación o del Sur, la Unión, o el Norte, se quedó sin su mejor astillero y grada de construcción, que se hallaba en Norfolk, de donde no pudo retirar sus buques, perdiendo el más sobresaliente entre los que poseía: la fragata *Merrimac*, de 44 cañones que en Londres había llamado tanto la atención en 1857, que se le calificó de "buque estupendo"[307]. Como la Confederación carecía de marina, reflotó la fragata para transformarla en un buque con blindaje, buena artillería y proa protuberante. Los recursos de que se disponía no eran muchos, de modo que el costado así como la casamata que se construyó se acorazaron con rieles de ferrocarril y planchas colocadas sobre gruesa madera, de 4", instalando diez cañones rayados de 7" en las casamatas y un espolón en proa al mismo tiempo que se le quitaban los mástiles. Como era un buque de 3,200 toneladas, se le dio una dotación de 320 individuos. Parte de lo que por entonces se hizo con la *Merrimac*, a la que se rebautizó *Virginia*, se tomó como antecedente en el Perú, en 1864, para reflotar la fragata *Amazonas* y prepararla para la guerra con España.

Los informes sobre lo que la Confederación estaba haciendo alarmaron a la Unión. De inmediato se reunió una comisión, pa-

ra estudiar el diseño de buques acorazados que pudieran enfrentarse al sureño. Ante la urgencia que existía, se encargó a Ericsson que tomara a su cargo el asunto. En poco más de cien días desde la firma del contrato, el famoso constructor completó un extraño buque al que puso el nombre de *Monitor*, en el cual había conseguido concentrar el más poderoso armamento en el más pequeño y menos vulnerable buque que pudiera flotar. Apenas desplazaba 1,200 toneladas y lo tripulaban doce oficiales y cuarenticinco subalternos. Sólo calaba 10 1/2 pies; tenía una cubierta blindada que quedaba casi a ras del agua, un casco protegido con platina de 5" y sobre la cubierta únicamente aparecían una torrecilla de gobierno y una torre giratoria construida mediante ocho capas de planchas de 1", de la cual asomaban dos cañones Dahlgren de 11" y de ánima lisa. También en relación con este buque el Perú realizó en 1865 un intento de imitar el procedimiento de la Unión, cuando autorizó la construcción, en el Callao, del monitor *Victoria*.

El 8 de marzo de 1862, en forma sorpresiva hizo su aparición en la bahía de Chesapeake el *Merrimac* y, entrando en Hampton Roads, atacó a la fuerza naval norteña que sostenía el bloqueo. El total de la artillería de los buques y de las baterías terrestres se concentró en el recién llegado, cayéndole encima una lluvia de proyectiles que recibió sin que le causara sino muy pequeño daño. El *Merrimac*, en cambio, se dirigió hacia el *Cumberland* disparándole sus granadas explosivas de 7", y le metió su espolón por el través, lo que causó su hundimiento. La *Congress*, que trataba de huir, se varó y, sin poder contestar el fuego del *Merrimac*, ardió en llamas y se rindió. El *Roanoke* y el *St. Lawrence* también se vararon, de manera que cuatro de los cinco buques bloqueadores quedaron fuera de combate, mientras el *Merrimac* se retiró al sur del estuario para reparar algunos daños ligeros y esperar el nuevo día a fin de renovar la batalla. Cuando lo realizó, a las 8 a.m., le salió al paso un nuevo contendor. Se trataba del *Monitor*, de una pequeñez que contrastaba enormemente con el *Merrimac* de grandes casamatas, cuyas granadas explosivas resultaban inefectivas al chocar con la torre del *Monitor* que lograba esquivar todos los intentos que el otro hacía para espolonearlo. Contra lo que el *Merrimac* esperaba, el fuego de su enemigo sí era peligroso: dos proyectiles de 11" que lo golpearon al mismo tiempo, aunque no penetraron el blindaje derribaron sobre la cubierta a todos los individuos que se hallaban a ese lado de la batería. Despúes de

cuatro horas de cañoneo a muy corta distancia y de lentas evoluciones buscando o evitando el ataque con el espolón, el duelo cesó sin que se pudiera señalar con certeza quién había vencido [308].

En un sector poco preparado para juzgar técnicamente lo ocurrido en Hampton Roads hubo entusiasmos, por un lado, y temores, por otro, que casi rayaron en el histerismo, al mismo tiempo que una desbordada admiración por los norteamericanos que, decía ese grupo, sacudiéndose de la tradición y con prodigiosa imaginación habían desarrollado nuevas armas navales. Pero para quienes tenían mesura en sus juicios lo sucedido fue la confirmación de hechos que los expertos habían aceptado pero que el público desconocía. No pudo presentarse más dramáticamente que en Hampton Roads el valor del blindaje. Pero no cabía admitir como apotegma la aseveración que la coraza había derrotado al cañón. Aquietados los ánimos y al considerar con abundancia informativa lo sucedido, resultaba innegable que la experiencia de la Guerra Civil estaba destinada a influir en los conceptos estratégicos de los finales del siglo XIX, posiblemente en ciertos aspectos bien definidos.La efectividad del blindaje obligaba a mejorar la calidad de los cañones, incluyendo a sus cargas impulsoras, y a variar la posición de las piezas en el buque. Ya que acorazar todo el casco imponía cambios estructurales que podían ser desventajosos, parecía aconsejable concentrar los cañones en la medianía del buque, incrementando su potencia de fuego para compensar la disminución en número. La torre giratoria resultaba una contribución muy práctica. Permitía aumentar el sector de tiro, si se abandonaban los mástiles y sus jarcias y aparejos. La limitación principal que se había encontrado en esos nuevos buques que, por otra parte, sólo fueron probados en duelos singulares, era la imposibilidad en que se hallaban para incorporarse en las flotas, en especial cuando ya se mostraba una preferencia por los aumentos de las velocidades.

Antes que terminara la Guerra de Secesión los norteamericanos mejoraron los tipos de monitor, bajo la dirección de Ericsson, e inmediatamente después de la paz nuevamente se hicieron reformas fundamentales, consiguiendo buques que realizaron largas travesías de mares peligrosos. Ya en los monitores del final de la guerra se había logrado un equilibrio muy conveniente y ello quedó demostrado mediante el sobresaliente viaje que realizaron nuestros *Manco Cápac* y *Atahualpa* de Nueva Orleans al Callao. Al mencionar estos monitores peruanos, no debe dejar de

anotarse algo que resultó una consecuencia de las lecciones de la Guerra Civil, y que explica las razones que pudieron haber prevalecido para la compra de esos buques. Se trata de que ya con la aparición de las baterías flotantes que Luis Napoleón hizo construir y que se usaron en Kinburn, se despertó en Europa, y pasó luego a los Estados Unidos, una doctrina de defensa de costas que recogió en Hampton Roads razonamientos a su favor: que era menester construir buques torreados que pudieran oponerse a otros buques iguales que vinieran de fuera para atacar las costas nacionales[309].

Cuatro años después de la batalla de Hampton Roads, con ocasión de la ayuda que Italia (en proceso de unificación nacional) daba a Prusia contra Austria, abrigando la esperanza de incorporar Venecia a ese naciente reino, las dos principales potencias del Mediterráneo oriental tuvieron que empeñar sus fuerzas navales en una batalla. Lo ocurrido despertó interés pues permitió una medición práctica de aquello que hasta entonces sólo se había considerado desde el punto de vista de la táctica especulativa. El enfrentamiento entre el cañón, la coraza y el espolón había tenido lugar en espacios restringidos y también durante operaciones anfibias. En el Adriático, en cambio, por primera vez se batieron en el mar dos escuadras que hicieron uso de esos elementos.

Cuando en junio de 1866 Italia declaró la guerra a Austria, su marina de guerra parecía ser mucho más fuerte: doce buques blindados de los cuales cuatro tenían casco de hierro, y enorme preponderancia numérica de cañones rayados. Austria sólo contaba con siete blindados de madera, con artillería de menor alcance y con proyectiles de menor peso[310].

Al almirante Persano se le había ordenado apoderarse de la isla austriaca de Lissa, en la costa dálmata, mientras que el almirante Tegetthoff tenía como misión inmediata destruir a la escuadra italiana. Esto dio lugar a que el 20 de julio de 1866 la escuadra austriaca obligara a su enemigo a presentarle batalla al norte de la mencionada isla. Dado el poder de conjunto que tenía cada una de las dos marinas de guerra, lo cual se acaba de mencionar, de las fuerzas en presencia la más poderosa era la italiana: diez buques con 170 cañones rayados de 6 ó más pulgadas, un novísimo acorazado de 4,500 toneladas, 5" de blindaje, espolón y dos torres cada una de las cuales tenía un Armstrong de 10"; y cuatro blindados más que también habían incorporado en su es-

tructura y armamento las enseñanzas derivadas de la Guerra de Secesión. Pero Tegetthoff, aunque consciente de sus limitaciones, sabía lo que debía hacer con sus siete blindados de madera con cañones de ánima lisa y corto alcance: evitar la lucha a distancia, buscando la *mêlée*, confiado en que el mejor adiestramiento de su fuerza impediría que cayera en confusión y que, por el contrario, permitiría utilizar ampliamente los espolones. Logró lo que se proponía. Rompió la línea italiana y durante una hora y media dejó que sus buques aprovecharan las oportunidades. Hubo por ambas partes varios fallidos intentos de usar el espolón, siendo exitoso el del *Ferdinand Marx* que, a unos once nudos de velocidad, cogió por el través al *Re d'Italia* hundiéndolo inmediatamente. El impacto del *Kaiser* contra el *Portogallo* no dañó seriamente al italiano. El fuego austríaco, en cambio, hizo volar al *Palestro*. Persano, dándose por vencido, se dirigió a Ancona, mientras Tegetthoff fue a fondear en San Giorgio (Lissa) con sus buques, que habían sufrido pocos daños. "Fue criticado por no renovar la batalla. Pero había ganado una victoria, que era el deseo de su gobierno. A las tres semanas un armisticio puso fin a las hostilidades. Aunque los italianos habían perdido dos buques, todavía poseían una fuerza superior, especialmente en cuanto a potencia de fuego..."[311].

Hubo muy controvertidas deducciones tácticas como consecuencia de la batalla de Lissa. Fue una acción bélica que transcurrió casi enteramente en *mêlée* y cuando esto ocurre resulta difícil obtener conclusiones claras pues no se da el caso de que cada movimiento de cada buque quede registrado cronométricamente. Además, en cuanto al resultado final hubo factores aleatorios que hacen difuso el panorama: el grave error estratégico de encargar a Persano que cumpliera una misión contra Lissa, que lo distraía de su misión capital que consistía en buscar y destruir a la escuadra austríaca; la mala dirección táctica de la batalla, por parte del almirante italiano, desde antes del contacto pues por falta de informes sobre la aproximación del enemigo fue, prácticamente, cogido de sorpresa, por ejemplo. Sin embargo, algunos aspectos tácticos del encuentro se pusieron en relieve. En especial se discutió lo relacionado con el empleo del espolón, que en Lissa se había mostrado efectivo en la época en que la coraza lo había puesto algo de lado. Aunque las opiniones estuvieron divididas predominaron las de quienes le atribuyeron muchas posibilidades. Entre ellos cabe mencionar a Colomb[312] y a

Hovgaard[313]. Más tarde Browne creyó, contra esas opiniones, que la única enseñanza de Lissa fue que todo vapor puede evitar ser espoloneado[314].

6. DEL MANIOBRISTA AL CIENTIFICO

Se han mencionado en páginas precedentes los grandes cambios científicos, económicos y sociales que se acentuaron a partir de los mediados del siglo XIX y algo se ha dicho, también, de la revolución espiritual que acompañó las revoluciones agrícola e industrial. En este último sentido hemos dejado sin comentar el impacto que pudo tener en el hombre de mar, considerando que para tratar de tal asunto era conveniente no hacerlo hasta dejar enteramente expuesto, aunque fuera sólo en sus líneas generales, el papel del mar como agente y paciente de las transformaciones decimonónicas, así como la evolución que experimentó el material a flote.

Un gran cambio en mentalidad y sentimiento del oficial de marina coincidió con la pérdida del predominio del buque de vela y su substitución por el buque de vapor, sin que resulte fácil establecer categóricamente cuál de esos elementos fue causa y cuál fue efecto, y sin que se pueda, tampoco, valorar la influencia que en ello ejercieron ciertos acontecimientos como el triunfo metodológico que la navegación astronómica obtuvo en la segunda mitad del siglo XVIII. Ese cambio se verificó mediante una elevación del nivel intelectual del marino, y gracias a un refinamiento de su calidad humana. El buque de vela había producido un profesionalismo empírico. La precisión y el *ojo marinero* con que el oficial verificaba una maniobra como virar por avante, daba la medida de su idoneidad. La complicada trabazón de velamen, cabos de labor y aparejos cuyos manejos exigían fortaleza física y valor, habían creado en el buque de vela un mundo de brutalidad y de dureza, de cañoneo a boca de jarro, de abordajes, flagelación, abuso de licor. El avance científico y tecnológico que se había logrado hasta el punto de comenzar el uso del buque de vapor, rápidamente produjo un cambio considerable en el oficial de marina, que ahora fue profesionalizado científicamente, primero y tecnológicamente, después. Hasta entonces el hombre de mar había cifrado su orgullo de profesional empírico en el número de años durante los cuales se había mojado los pies en agua salada; ahora comenzó a ufanarse por el número de horas durante

las cuales se había quemado las pestañas estudiando los libros. Nos toca aquí examinar la cientificación del oficial, pues el proceso de tecnificación de la carrera naval corresponde a una etapa que no está comprendida en el lapso que cubre nuestro tomo. Ese proceso tuvo lugar con modalidad singular en cada marina. En el caso de la británica, a causa de las posiciones familiares de los oficiales, del interés científico que su clase social había abrigado desde los mediados del siglo XVIII y de la identificación que existía entre la marina de Su Majestad y los beneficios económicos del Reino, la transición que hemos mencionado se realizó casi sin que se notara el cambio, y por medio de la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo. Apenas terminaron las guerras napoleónicas, un número crecido de buques fue destinado a fijar posiciones astronómicas, realizar exploraciones y hacer levantamientos hidrográficos en todas partes del mundo, completando en forma sobresaliente una tarea cartográfica que ese país había comenzado años antes de la Revolución Francesa, y que se había visto interrumpida por el lapso de la lucha bélica. Tales ocurrencias llevaron a los oficiales, en forma activa, hacia tareas profesionales de carácter científico.

A diferencia de lo que ocurrió en Gran Bretaña y en los Estados Unidos, el movimiento científico en la marina de Francia no fue el resultado de un impulso utilitario ni se produjo como una consecuencia del tránsito de la navegación a la vela a la navegación por vapor. Derivó de un anhelo profesional, comenzó en los mediados del siglo XVIII y durante la primera parte del XIX ya había dado resultados.

Como se ha expresado en páginas anteriores, en 1752 se fundó en París la *Académie de Marine* para "esclarecer la práctica de la navegación sometiéndola a la prueba de una teoría rigurosa", lo que llevó a los marinos que formaban la mayoría de sus miembros, a prestar atención a cuanto se refería al *arte* de navegar, pues no era otra cosa la tarea que llevaban a cabo los pilotos que en cada buque se encargaban de situar el buque y registrar la estima. Pero la resolución del problema de la longitud en la mar, que acababa de lograrse gracias al empeño de un distinguido grupo de marinos, había transformado ese arte en ciencia. Resultó lógico que el grupo de los académicos, del que salieron los componentes de la ilustre escuela de navegantes franceses en la cual brillaron Bougainville, Dentrecasteaux, Lapérouse, Borda y Chabert, reaccionara por boca de uno de sus hombres más carac-

terizados: Charles Pierre Clarot de Fleurieu. Al dirigirse en 1773 a los oficiales estimulándolos a que se familiarizaran con las observaciones astronómicas, comentaba que "la maniobra había sido siempre la ciencia cara al oficial, y había que convenir que era la parte más brillante y más seductora de su oficio", lo que explicaba que "el grosero e incierto pilotaje" se hubiera abandonado a los pilotos; pero, añadía, eso no podía continuar. Era preciso que los jóvenes oficiales, utilizando la navegación astronómica, se independizaran de los pilotos, "entrando plenamente en la carrera que las ciencias y las artes habían abierto, determinándolos en fin a hacerse cargo, exclusivamente, de la conducción de la ruta"[315].

La generación que siguió al grupo de los fundadores de la Academia respondió al llamado, pues fueron oficiales de marina los que dirigieron la navegación y realizaron los trabajos astronómicos e hidrográficos franceses durante la primera mitad del siglo XIX, como lo hicieron los de la *Coquille* en el Callao, buque en que vinieron dos oficiales de alto vuelo (Duperrey y Dumont d'Urville). En cuanto a la segunda parte de ese siglo, parecería que fue en Francia donde hubo el grupo de marinos científicos más homogéneo y valioso, a juzgar por los trabajos que realizaron. Unos lo hicieron solos, como el famoso Marc Saint—Hilaire, quien estuvo en el Callao en 1868[316]; otros, como co—autores, y este es el caso de Aved de Magnac, quien tuvo a su cargo la parte práctica de *Nouvelle Navigation Astronomique* en la que Yvon Villarceau desarrolló la parte teórica; otros, en fin, como colaboradores, y en este carácter actuó Hilleret respecto a Villarceaux, mientras que A. Ledieu, marino él mismo, tuvo como tales a "varios oficiales de marina" (de los cuales menciona a Perri, Rouyaux, Mouchez y Beuf) al escribir *Les nouvelles méthods de navigation.*

Esta escuela francesa de los marinos astrónomos y navegantes se impuso a mediados del siglo XIX en nuestra Marina de Guerra a través de los oficiales peruanos que Francia admitió en sus buques de guerra, precisamente para que hicieran en ellos prácticas de navegación, algunos de los cuales volvieron al país en 1853, a bordo de la *Amazonas*[317]. Parece que esto provocó después entre nosotros, como había sucedido en Francia, desacuerdos entre los marinos de la "guardia vieja" y los más jóvenes. Cuando en este libro hablamos sobre la adquisición del *Huáscar* y la *Independencia*, nos referimos a este asunto al relatar que Salcedo contrató pilotos europeos para que llevaran la navegación del monitor

que él comandaba, mientras que García y García no los aceptó en la fragata, en la cual la navegación estuvo a cargo del personal de jefes y oficiales peruanos.

A pesar de sus pocos años de vida independiente, y de la ansiedad de desarrollo geográfico y económico que absorbía sus energías, los Estados Unidos no habían dejado enteramente aparte su deseo de buscar la manera más apropiada de preparar integralmente a sus oficiales de marina a fin que no se hallaran en nivel inferior a los europeos. Matthew C. Perry, vivamente interesado en asuntos educativos y autor de varios planes de esa clase, al poner en marcha el Liceo del Arsenal de Nueva York expresaba que su misión era "promover la difusión del conocimiento de los oficiales navales"[318]. Mas esta clase de inquietudes no se extendía más allá de cierto grupo de jefes de marina, de modo que a mediados del siglo XIX no era mucho lo que se había logrado pues, según el concepto de Long, "antes de 1850 se pensó poco en la posibilidad de hacer uso de la ciencia, o de los hombres de ciencia, en la guerra"[319]. Existían oficiales sobresalientes, como John A. Dahlgren, matemático de primera clase que había realizado magníficos trabajos astronómicos[320], y de quien nos ocuparemos al tratar de Tucker, ya que ambos estuvieron al mismo tiempo en el Perú. Pero eran la excepción. Quizás la marina hubiera tardado mucho en satisfacer su anhelo de elevación cultural si no hubiera surgido en ese país, bajo el estímulo de lo que Gran Bretaña y Francia hacían, una fiebre de viajes científicos que ocurrió, principalmente, a mediados del siglo XIX.

Las exploraciones norteamericanas comprendieron un campo extenso y variado que cubrió de uno a otro polo y dio la vuelta al mundo, permitiendo que como consecuencia de ello los oficiales de marina y las oficinas públicas del gobierno federal consiguieran en unos quince años una amplia y valiosa información de carácter múltiple. No se trató de un trabajo científico de desarrollo sistemático llevado a cabo de acuerdo a planes estratégicos nacionales, como el que realizó el Almirantazgo Británico. Aunque en el ánimo de los promotores de aquellas exploraciones en su mayor parte influyeron los intereses económicos, existió un grupo de personas movidos por ideales patrióticos: que la bandera de los Estados Unidos flameara donde lo hacían las de Gran Bretaña y Francia, que el mundo viera que la república norteamericana tenía anhelos de progreso científico, que sus oficiales navales despertaran a las inquietudes que ya estimulaban a los de los dos mayores potencias marítimas de Europa.

Cronológicamente el ciclo de exploraciones navales se inicia con la realizada en 1848 por el grupo que, comandado por el teniente W.F. Lynch, desembarcó del *Supply*, en Haifa, unos pequeños botes que trasportó a lomo de camellos hasta el Mar Muerto, con los cuales lo navegó remontando luego el Jordán hasta sus nacientes. El resultado no fue sólo levantar el mapa del área geográfica sino también hacer la recopilación de datos astronómicos, termométricos, barométricos, meteorológicos, botánicos y ornitológicos, de tal calidad que Eller considera "monumental" la información que se recogió[321]. Este mismo oficial (Lynch), poco después, mientras comandaba el *John Adams*, exploró e hizo levantamientos hidrográficos en la costa occidental del Africa, entre Liberia y Gabón[322]. También por esos años, más o menos, el teniente I.G. Strain exploró la región de Darién, con miras a hallar la zona más apropiada para construir un canal[323] y en 1860 el capitán de navío F. Engle, al mando del *Brooklyn*, estudió la zona de Chiriquí en busca de yacimientos carboníferos y del mejor trazo para un ferrocarril interoceánico[324]. La relación de estas exploraciones limitadas, puede terminar mencionando los dos viajes que hizo al Artico el teniente E.J. De Haven, para contribuir a buscar a Sir John Franklin y para obtener informaciones oceanográficas y meteorológicas en esa zona polar[325]. Las otras exploraciones de la década de 1850 fueron de mayor cuantía y se realizaron en el Oriente y en Sudamérica.

Como es sabido, el Japón fue obligado a establecer un tráfico comercial con los Estados Unidos gracias a los cañones de los buques con que el comodoro M.C. Perry llegó a Edo el 8 de julio de 1853, para volver el 13 de febrero de 1854 a fin de arrancar a los nativos el tratado de Kanagawa (31 de marzo). Pero como ese país había permitido un tráfico limitado sólo a las naves holandesas, en los Estados Unidos se carecía de información pues no existían cartas ni derroteros del Oriente que satisficieran sus necesidades que eran conocer rutas transoceánicas que los vapores pudieran utilizar para ir por círculo máximo de San Francisco de California a Nagasaki y Shangai. Además, precisaba levantar cartas hidrográficas del rugoso archipiélago japonés y sus cadenas de islas septentrionales y meridionales, que eran peligrosas para los cientos de balleneros norteamericanos que anualmente frecuentaban esas aguas yendo hasta el Mar de Behring. Con este fin se despachó la Expedición Norteamericana de Investigación del Oceáno Pacífico Septentrional (1853-1856) que realizó un magní-

fico trabajo. Se componía de cinco buques que estuvieron primero a órdenes del comandante Cadwalader Ringgold y, después, del teniente John Rodgers, quien posteriormente sirvió en la Estación Naval del Pacífico y en el Callao fue testigo presencial del combate del 2 de mayo de 1866. En las tareas científicas que realizó esta comisión resaltaron los tenientes John M. Brooke ("el más distinguido hombre de ciencia naval de la expedición"), Henry K. Stevens y Williams Gibson[326].

Los quince años entre el final de la Guerra de México y el comienzo de la Guerra Civil vieron una actividad inusitada (para los Estados Unidos) de expediciones científicas al Artico, el cercano Oriente, el Oriente y Sudamérica. La cresta de esta onda en nuestra América fue en 1852, cuando se podía encontrar personal naval próximo a partir o que regresaba de expediciones interiores de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Nueva Granada, Paraguay y el Perú. Hubo en ellas, según parece, una mezcla de intereses científicos, comerciales y aun colonialistas[327]. No se aceptaba por entonces que los fondos federales, a menos que hubiera otros propósitos inmediatos, se emplearan en la mera difusión de conocimientos (científicos) como si esto fuera función del Gobierno. Las expediciones resultaron científicas principalmente por impulsos individuales. En las efectuadas en Sudamérica, Harrison considera los siguientes factores dominantes: descubrimientos, investigaciones astronómicas, colonización y comercio[328].

La primera expedición partió hacia Sudamérica en agosto de 1838, bajo el mando del comandante Charles Wilkes, en seis buques que además de oficiales de marina llevaban botánicos, zoólogos, mineralogistas y otros hombres de ciencia. Después de tocar en Río de Janeiro, Río Negro, El Carmen, Patagonia, Tierra del Fuego, Valparaíso y el Calllao, lugares donde se realizaron trabajos hidrográficos y exploraciones, la expedición visitó las islas del Pacífico, como Fidji y Hawai, exploró en 1841 la costa septentrional del oeste de los Estados Unidos y volvió a la costa oriental de su país en 1842. Wilkes y sus compañeros publicaron una obra en cinco volúmenes (*Narrative of the United States Exploring Expedition*) que se suplementó mediante volúmenes especializados en materias como hidrografía (escrita por Wilkes), etnografía y filología, geología, meteorología (también escrita por Wilkes) y varios de asuntos botánicos y zoológicos, constituyendo una colección de veinticuatro volúmenes que contenía información científica muy valiosa para su época. No es de extrañar

que en mérito a tal obra la Real Sociedad Geográfica de Londres rindiera un homenaje a Wilkes[329].

La siguiente expedición estuvo a cargo del teniente James Melville Gillis, de alta calidad como profesional y como ser humano, quien en forma personal hizo viable el propósito que se había propuesto, que fue el de mayor carácter científico entre los que se planearon en las investigaciones sudamericanas: medir la distancia del Sol a la Tierra mediante observaciones de Venus durante su movimiento retrógrado. Para esto se escogió un lugar de Chile que tuviera aproximadamente la misma latitud meridional que Washington, pues se trataba de hacer observaciones simultáneas. No fue fácil para Gillis conseguir los fondos y vencer los obstáculos que se le presentaron, pero con la colaboración de los oficiales de marina que se incorporaron a la expedición se lograron la mayor parte de los objetivos que se habían propuesto, los que se expusieron en una obra en seis volúmenes: *The U.S. Naval Astronomic Expedition to the Southern Hemisphere during the Years 1849-'50-'51-'52.*

La expedición que en 1851-1852 realizaron el teniente William Lewis Herndon y el guardiamarina graduado Lardner Gibbon fue limitada en cuanto a personal y duración. Impulsada por los intereses políticos del famoso marino y oceanógrafo Mathew Fontaine Maury, en el fondo se concretó a estudiar las posibilidades y la conveniencia de instalar en la Hoya del Amazonas a colonos norteamericanos acompañados de sus esclavos negros. El período preparatorio de la expedición, durante el cual Herndon vivió en Lima estudiando en archivos y bibliotecas, así como realizando contactos personales, fue muy importante como factor catalizador que más tarde influyó en la labor que hizo en la selva baja del nororiente la fuerza fluvial creada durante el gobierno de Castilla. De este asunto nos ocupamos extensamente en otro capítulo[330]. No dejamos el tema, sin embargo, sin mencionar que tratándose del libro que Herndon escribió sobre su viaje, el autor peruano que más a fondo y mejor ha estudiado a los viajeros del siglo XIX dice que fue "sin disputa uno de los preclaros escritores de su país"[331].

La última de estas expediciones a Sudamérica fue la que ocupó mayor número de oficiales navales y tiempo (1853-1856) y, según lo expresa quien se ha adentrado en los archivos de las mismas, "la información local que resulta (...), publicada y manuscrita es superior a la de cualquiera otra expedición gubernativa

a la América Latina durante el siglo XIX"[332]. Aunque el teniente Thomas Jefferson Page, que la dirigió, no era un hombre de ciencia y por otra parte, se mostró poco dúctil, hasta el punto de provocar un incidente diplomático, "hizo un tremendo esfuerzo para conseguir que la expedición realizara una contribución a la geografía e historia natural" de un área extensa[333] que no sólo comprendió el Río de la Plata sino sus tributarios. Fueron sus oficiales subalternos los que realizaron la tarea hidrográfica[334].

La presentación del efervescente entusiasmo científico que en la Marina de los Estados Unidos se presentó a mediados del XIX quedaría incompleta si no se hicieran notar los efectos que produjo la metodología que Maury empleó para recoger informaciones que le permitieron completar rápidamente sus famosos estudios oceanográficos y meteorológicos. Como en páginas anteriores se ha dicho, el inquieto e ingenioso director del Depósito de Cartas e Instrumentos interesó en sus investigaciones a los capitanes de buques, en tal forma que despertó su inquietud y logró su plena colaboración en la recolección de datos, a tal punto que se formó algo como estas "cadenas milagrosas" que hoy se estilan con fines pseudo—religiosos. Refiere Maury, en la octava edición de su libro, una sucesión de acontecimientos que resulta interesante para juzgar la atención que el mencionado autor logró despertar en apoyo de su tarea. Dice que el capitán norteamericano Foster, del *Garrick*, en sus horas de descanso sacaba del mar cubos de agua y, utilizando una luna de aumento de su sextante, examinaba los elementos que contenía, registrándolas en dibujos que Maury reprodujo en 1855. El *facsímil* cayó en manos del capitán Toynbee, del buque *Gloriana*, de la *East Indiaman*, quien transportaba un regimiento inglés a la India. El médico tenía un microscopio y con la ayuda de este instrumento comenzaron a examinar los "insectos" que extrajeron del mar, los cuales la esposa del capitán reproducía en dibujos que también fueron publicados por Maury, en 1859. Para hacer la historia corta, sólo agregaremos que este asunto terminó en serias investigaciones sobre crustáceos, que realizó M. Lubbock, la mayor autoridad inglesa sobre esta clase de estudios[335]. Aunque modesto, otro ejemplo da la medida de la influencia que la obra de Maury alcanzó, llegando a nuestro medio: en 1863 el capitán de la barca peruana *Clotilde*, por intermedio del Ministerio de Guerra y Marina y del cónsul norteamericano en el Callao, trató de conseguir un ejemplar de *The Physical Geography of the Sea and its Meteorology* [336].

El movimiento científico que a mediados del siglo XIX se produjo en la marina mercante norteamericana por influencia de Maury no sólo despertó el interés de los navegantes de ese país hacia los fenómenos físicos que se encuentran en los océanos y su atmósfera, así como hacia otros con quienes están relacionados. Aguzó también el sentido de observación de la gente de mar, que ya no se limito a pasar por los puertos para tomar amor sexual a destajo, sino que ahora se detuvo a estudiarlos. Resultado de esta nueva actitud fueron los diarios que solían escribir los comandantes de los buques y los oficiales de su dotación que visitaban nuestra costa. Los que por entonces se ocupan del Perú constituyen una valiosa fuente de informaciones no solamente geográficas y económicas sino también sociales pues, algunas veces con acertado sentido crítico, en ellos se mencionan los problemas demográficos que existen en la costa y las costumbres de sus habitantes. Varios son minuciosos, escritos con buen estilo y están ilustrados mediante dibujos a pluma o acompañados con muestras de la flora local. En este tomo hemos extractado datos contenidos en los diarios de los comandantes Thomas A. Dornin (dos en número) y Thomas H. Easton, de los tenientes Tunis A.M. Craven y Henry A. Wise, como del guardiamarina Albert W. Grant. Así, mediante observaciones directas registradas en diarios o en la memoria, varios hombres de mar escribieron libros interesantes para el Perú. En este sentido el maestro durante ese período fue el marino y gran novelista Herman Melville, quien al final de la primera mitad del siglo XIX estuvo dos veces en nuestras aguas y puertos[337].

7. "¡RULE, BRITANNIA!" (*)

A mediados del siglo XVIII se cantaba en Gran Bretaña una canción cuyo estribillo era: "¡Reina, Britannia! ¡Britannia rige

---

(*) "¡Reina, Britania!", una de las canciones más conocidas en la Gran Bretaña durante los siglos XVIII y XIX. Compuesta por Thomson y Arne, se hizo popular en 1740. Su comienzo era como sigue:

When Britain first, at Heaven's command,
Arose from out the azure main,
This was the charter of the land,
And guardian angels sung this strain:—
Rule, Britannia!. Britannia rule the waves!
Britons never shall be slaves![338]

Cuando Britania, al nacer, se irguió en el azul del mar por orden del Cielo, esta fue su carta de privilegios que los ángeles guardianes proclamaron en la tierra: ¡Reina, Britania! ¡Britania rige los mares! ¡Los británicos nunca serán esclavos!

los mares!". Se trataba de una especie de himno de un país de acendrada conciencia marítima, que iba logrando, sobre otros similarmente poderosos en los océanos, victorias navales que le permitían advertir la posibilidad de dominarlos. Era la exigencia que se imponía a sí mismo un pueblo de tradición oceánica e imperialista, y que iba después a llevarlo a una lucha sostenida durante veintitrés años contra los ideales políticos de la gran revolución que destronaría a los Capetos, y contra el propósito napoleónico de uncir a Europa a una autocracia francesa. En 1815 llegó a su fin esta guerra que se luchó en todo el mundo conocido por entonces. La hegemonía británica duró hasta los finales de ese siglo. Fue un lapso prolongado, capaz de ofrecer la oportunidad de permitir un examen empírico de las experiencias recogidas. El análisis metódico sólo apareció en los últimos años del XIX, gracias a Mahan. Pero el conocimiento de los hechos aislados que antes se logró precisar, ayudará a comprender las conclusiones a que llegó ese historiador y estratega norteamericano.

Aunque la lucha por el dominio de las colonias y de las bases estratégicas convenientes tuvo lugar en muy diversas partes de los cinco continentes, había sido el Atlántico, eje de la colonización económica, la vía troncal que desde el siglo XVI utilizaron Portugal, Holanda, Francia y Gran Bretaña* en los intentos de cada uno de ellos para obtener la supremacía comercial poniendo en juego los elementos marítimos con que contaban y la capacidad que poseían para emplearlos. La situación geográfica de las Islas Británicas con respecto a este océano fue preponderante. No sólo tenía franco acceso al mismo sino que, a partir de 1713, estuvo en capacidad de cerrar a voluntad en Gibraltar la comunicación entre el Atlántico y el Mediterráneo, para dividir en dos partes los elementos marítimos de Francia y de España, mientras que su posición con respecto al paso de Calais le permitía también restringir el acceso de los elementos marítimos holandeses al Canal de la Mancha. A estas ventajas se agregaba la posesión del barlovento. Por otra parte, su posición insular la libraba de ataques terrestres y moderaba la incitación que hubiera podido producirle el deseo de expansionar su territorio ocupando militarmente otras tierras vecinas. Era explicable que polarizara hacia el mar todos sus designios.

(*) Lo relacionado con España sólo se menciona aquí en forma parcial. Se tratará más específicamente en el Cap. XIII.

Los valores numéricos de la extensión y población territoriales europeas no podían tenerse en cuenta como elementos de peso, debido a la falta de relación directa respecto a la mayor o menor influencia que podían haber ejercido sobre el logro del poderío marítimo. Francia poseía una superficie territorial que triplicaba la de Gran Bretaña y este último país, por su parte, tenía un tamaño que era cinco veces más grande que el promedio de los tamaños de Portugal y Holanda. La población francesa triplicaba a la británica y la británica duplicaba la portuguesa y la holandesa. Mas si se tenían en cuenta tanto la extensión y configuración de los litorales de esos cuatro países, como el porcentaje de sus pobladores que respondía a la incitación del mar así como las modalidades de vida de sus habitantes y las características gubernativas e institucionales que regían las actividades nacionales de orden económico y social, no se podía dejar de percibir que en Gran Bretaña se encontraba la mayor suma de ciertos rasgos distintivos que poseían Francia, Holanda y Portugal. Unos u otros de estos podían presentarse en Gran Bretaña en calidad inferior a la de esos tres países. Pero, en cambio, en el imperio insular había entre ellos una trabazón más coherente y más sólida, más estable y más duradera. No era difícil advertir que el elemento catalizador había sido la mayor proporción de gente que en Gran Bretaña se había dedicado tradicionalmente a profesiones marítimas o a ocupaciones "cuyo objeto era facilitar la construcción y carena del material marítimo, [relacionándose] así con las embarcaciones de todas las especies"[339] y con los aspectos administrativos del tráfico acuático. Esto le había permitido encauzar la natural aptitud comercial del pueblo británico hacia la creación de una gran marina mercante que era la escuela de adiestramiento de una apreciable reserva humana que podía aprovechar el país para incrementar una marina de guerra que si poseía recio espíritu combativo y mucho orgullo institucional, no era tan grande como otras europeas porque el Parlamento, que vigilaba celosamente la inversión de las rentas públicas británicas, no permitía que se tuviera permanentemente una marina de guerra "de lujo".

El resultado de las deducciones empíricas que se han mencionado permitió explicarse los éxitos y fracasos que experimentaron las naciones europeas que durante el siglo XVIII lucharon por el predominio marítimo. Portugal había continuado la carrera meteórica comenzada a mediados del siglo XV, realizando du-

rante el mismo audaces descubrimientos geográficos que le permitieron ocupar tierras en América, Asia y Africa y llegar al apogeo de un importante tráfico comercial con sus colonias. Más antes que finalizara esa centuria, conquistado por España pasó a formar parte de este imperio y a ser una potencia de tercer orden cuyo tráfico comercial fue absorbido por Gran Bretaña, aún después que reconquistó su independencia. Holanda, país de grandes productores y negociantes, comenzó el siglo XVII siendo rica y poderosa en el mar. Al mediar la centuria había llegado a una gran expansión comercial a base de colonias en todos los continentes y poderosas compañías (en especial la *Dutch East India Company* y la *West India Company*) a las que el Gobierno dio la amplia autoridad política y militar que las transformó en los órganos principales del imperialismo holandés que alcanzaba puntos tan distantes como la América del Norte y el cabo de Buena Esperanza, la costa noroccidental del Africa y el Brasil, Indonesia y las islas del Caribe; y que convirtió a Amsterdam en el principal centro financiero de Europa. La aguda competencia comercial con Gran Bretaña la había llevado a sostener no menos de doce batallas navales contra la escuadra británica, sin que esta lograra alcanzar una victoria decisiva porque se le enfrentaba un adversario de su talla. Mas, para su desgracia, Holanda tenía amplias fronteras continentales, fuerzas militares terrestres sin la debida preparación, y la enemistad de Francia y de España. Para defenderse en tierra tuvo que hipotecarse a Gran Bretaña haciéndose su adjunta conforme avanzó el siglo XVIII. Uncida desde 1793 a la máquina guerrera francesa, sus marinas mercante y de guerra desaparecieron de los océanos y una buena parte de sus colonias pasó al poder de Gran Bretaña.

Francia había constituido un caso especial y muy aleccionador.Era un país grande, rico en recursos naturales y con un extenso litoral en el Mediterráneo y el Atlántico, estratégicamente localizado con respecto al mar y al continente. Poseía una población excepcionalmente dotada de talentos varios, laboriosa, económica, emprendedora y con espíritu de empresa comercial. Tenía, en suma, características que le permitían buscar la riqueza mediante el poderío marítimo, pero también hacerse poderosa gracias a otros medios que satisficieran de una manera más esplendorosa la congénita ansia de glorias que abrigaba el país. Durante el siglo XVII y buena parte del XVIII Francia fue principalmente una nación que rivalizaba con Gran Bretaña y Holan-

da en cuanto a poderío marítimo. Bajo la sagaz y previsora dirección de las finanzas públicas por Colbert, se fortalecieron hábilmente todos los cimientos en que debía reposar ese poderío marítimo: "la agricultura, que aumenta los productos del suelo; la industria, que multiplica los productos del hombre; los caminos comerciales interiores y los reglamentos que facilitan el cambio de productos del interior al exterior; la flota mercante y los aranceles aduaneros, que tendían a colocar el tráfico en manos de los franceses con lo que estimulaba en el país la construcción de buques, que después habían de ser los que llevasen los productos de la Nación a sus colonias y viceversa; el gobierno de estas y su desenvolvimiento, gracias al cual podría obtenerse un mercado de creciente importancia, monopolizado por el comercio nacional; los tratados de comercio con todas las naciones para favorecer el comercio francés, e impuestos sobre los buques y productos extranjeros con el objeto de dificultar el de las naciones rivales. Todos estos medios empleó Francia para crear: 1º producción; 2º flota; y 3º colonias y mercados exteriores; en una palabra Poder Marítimo"[340].

Lo que ocurrió después de la caída de Colbert fue la mejor lección de que el poderío marítimo no sólo cesa de crecer sino se agota donde reina una atmósfera de despotismo; y de que una marina militar aislada en su propio país no tiene larga esperanza de vida al nacer. En el lapso comprendido entre el final del reinado de Luis XIV y la derrota de Napoleón en Waterloo, había predominado en Francia un anhelo militarista de expansión terrestre que sacrificó el poderío marítimo. El *Rey Sol* creó una marina de guerra esplendorosa, con tripulaciones valerosas y bien adiestradas, con magníficas naves, con armamento a veces superior al de sus rivales. Pero de influencia efímera porque fueron pereciendo las industrias navales y la flota mercante en que debía sostenerse, y porque más tarde la directa intervención en el comando de los buques por parte de los comisarios del pueblo, quebrantó la dirección unificada y sembró la indisciplina. "A causa de la decadencia de la armada francesa desde los primeros años de guerra, a partir de 1795 la República abandonó virtualmente todo intento de luchar por el control del mar. La inevitable consecuencia fue la desaparición de su tráfico mercantil, que se aceleró a causa de la captura de la mayor parte de sus colonias y de la subversión de los esclavos en las otras. Fue tan grande esta pérdida, debida más a la supremacía naval británica que a directivas mi-

nisteriales francesas, que el 13 de enero de 1799 [un documento oficial expresaba]: 'Desgraciadamente es muy cierto que no existe un solo buque mercante que navegue con el pabellón francés' "[341].

Las deducciones empíricas que se acaban de presentar, añadidas al conocimiento de las condiciones generales de carácter socioeconómico que distinguían a Gran Bretaña (las que fueron expuestas en las páginas precedentes) hicieron posible explicarse, en parte, las causas que permitieron que el país llegara en 1815 a alcanzar el predominio mundial. Mas no debe dejar de mencionarse, también, la influencia que ejercieron ciertas circunstancias que se agruparon en torno a las revoluciones agrícola e industrial que se produjeron en ese país a partir de 1750. Su consideración permitirá advertir que la fuerza impulsora que lo llevó al triunfo derivó, en apreciable proporción, de la claridad con que percibió ciertas necesidades básicas, y de la persistencia con que supo satisfacerlas sin desmayo, en la paz y durante la prolongada y agotadora guerra. Ciertamente que fue a costa de los pequeños campesinos que se hizo desaparecer el minifundio, para crear una sólida economía agraria nacional. Pero gracias a esta aumentaron, a pesar del conflicto bélico, las cosechas de granos y la riqueza ganadera que permitieron alimentar una población que se duplicó entre 1750 y 1850, gracias al adelanto científico y técnico introducido en los cultivos, en el uso económico de la tierra y en la alimentación del ganado[342]. Su revolución industrial, por otra parte, había dado tal fortaleza estructural a la economía de Gran Bretaña que conforme fue eliminando de los océanos a sus rivales hasta hacerlo en forma total, desde que se produjo la Revolución Francesa estuvo en capacidad de vender todos los artículos manufacturados que necesitaban las colonias holandesas y francesas a las que había aislado de sus metrópolis, para conseguir de ellas, en cambio, las materias primas que le hacían falta. "Al terminar la guerra su marina mercante era con exceso la más grande del mundo. Su tonelaje, excluyendo las embarcaciones costeras, probablemente excedía al de todos los otros países europeos juntos, y los Estados Unidos, que era su mayor competidor, sólo tenía aproximadamente la mitad del británico"[343] hasta que en 1860 logró igualarlo[344].

El estudio de orden metódico y de carácter analítico sobre el papel que el dominio del mar había jugado en relación con el comercio, con la política internacional, con el imperialismo mer-

cantilista y con las guerras durante los siglos XVII y XVIII, así como la enunciación de las lecciones de estrategia naval deducidas del empleo de ese elemento fueron expuestos por Alfred Thayer Mahan, oficial de la marina norteamericana e historiador, en el lapso 1892-1911 (*The Influence of Sea Power Upon History,* 1660-1783; *The Influence of Sea Power Upon the French Revolution and Empire,* 1793-1812; *Sea Power in Its Relations to the War of 1812; Naval Strategy; Types of Naval Officers).* De acuerdo con esos estudios, el poderío y la prosperidad nacionales necesitaban de un comercio exterior en expansión, luego la lucha por los mercados obligaba a poseer una importante marina mercante (que es una fuente de prosperidad nacional aunque sólo trate de percibir los ingresos por fletes que de otra manera irían a poder del tráfico extranjero) protegida por un poderosa marina de guerra. Si esa marina mercante era próspera llegaba a convertirse en la espina dorsal del *sea power* pues en unión con apropiada gente de mar e industrias marítimas desarrolladas, ofrecía una muralla protectora tras la cual un pueblo podía ganar tiempo para poner en juego sus reservas defensivas. En países que poseían valiosas y actuantes instituciones de representación de las fuerzas vivas, los intereses marítimos, por otra parte, ejercían la presión necesaria para mantener la marina de guerra conforme a un patrón elevado de fuerza y de eficacia.

No se puede considerar que mediante sólo un estudio de las obras de Mahan sea posible deducir una teoría general sobre la estrategia marítima conducente a la prosperidad nacional, ni hallar un recetario aplicable a todos y cada uno de los países del mundo en cualquier momento histórico. La contribución de Mahan y sus seguidores tiene un valioso carácter, pero de *diagnóstico* en el sentido de ofrecer una metodología para encauzar el análisis de los elementos que es conveniente considerar cuando se quiere examinar los factores que han ejercido importante influencia en la historia marítima integral de las naciones durante el lapso comprendido entre los siglos XVII y XIX, siempre que se atienda a las diferencias que entre ellas existían. Las características que según la teoría del *sea power* de Mahan deben tomarse en consideración son las siguientes: a) características geográficas del territorio (localización, extensión, configuración, producciones, climas); b) características de vida de sus habitantes, especialmente en cuanto a la calidad de la respuesta que son capaces de dar a la incitación que el mar produce; y c) característi-

cas de su gobierno en cuanto a su clase, la vida institucional del país y el carácter de los dirigentes.

IC. EL PERU

1. CONTACTO ENTRE DOS MUNDOS

Como hemos de verlo en detalle cuando al tratar de los recursos del litoral presentemos lo relativo a los fertilizantes, las constataciones de laboratorio que al finalizar la década de los cuarentas se hicieron en Europa sobre el alto valor químico que el guano y el salitre poseían como abono de la tierra agrícola, en forma inmediata, y a los pocos años masiva, produjo en el Perú un enorme incremento del tráfico marítimo. Esto aumentó considerablemente nuestras relaciones con Europa y los Estados Unidos. El mar y todo lo que con él se relacionaba pasaron a desempeñar un papel de principal importancia nacional, como agente que era aquel de un producto natural que enriqueció al Perú, lo colocó en situación prominente en la América latina y lo convirtió en productor monopolista de un recurso codiciado mundialmente. Ese fenómeno económico trajo como consecuencia que los habitantes de la costa, en especial los del Callao y Lima, establecieran un contacto directo con miles de individuos que venían en los barcos que traían carbón y mercaderías, para llevarse los fétidos pero valiosos fertilizantes.

Además de favorecer esta aproximación masiva, el tráfico del guano estimuló otra selectiva. Los precios de pasajes en los barcos mercantes que venían en lastre eran mucho más bajos que los pagados a la *Pacific Steam Navigation Company*. Esto facilitó el traslado al Perú de numerosos profesionales, artesanos, comerciantes, viajeros curiosos y otros que eran buscadores de ganancias económicas o de aventuras. También hizo posible que se dirigieran a Europa y a los Estados Unidos profesionales peruanos y hombres de altas empresas, con propósitos de realizar estudios o de establecer relaciones comerciales. Como resultado de esto último, si se hace un examen estadístico comparativo de los dirigentes nacionales que en 1860 contaban una edad promedio de 38 años, y de la generación que los precedió, se encuentra a favor de los del primer grupo una apreciable diferencia en el número de quienes habían viajado a Europa. De 27 personas (entre las cuales 15 pertenecen a la brillante generación de juristas de los

mediados del siglo, 3 son militares y 3 agricultores) más de la tercera parte ha estado en el Viejo Mundo o en los Estados Unidos, y varios de ellos han estudiado sus carreras en una u otra región.

Ese aumento de tráfico no sólo favoreció el acercamiento personal. Incrementó en forma apreciable el flujo de informaciones que ya no tuvo que limitarse al que provenía de diarios, revistas y libros que llegaban en los vapores—correo de la P.S.N.C. Mediante gastos modestos pudieron hacerse encargos de libros a los tripulantes que servían en las líneas de carga. En la segunda mitad del siglo XIX, por otra parte, aumentaron apreciablemente las secciones que los diarios limeños dedicaban a las informaciones del extranjero. Hemos examinado íntegramente *El Comercio* de 1856 y se nota la abundante cantidad de noticias del exterior que nos llegan en mes y medio o dos meses (como la sublevación que ocurre en Madrid en enero de 1856 y la caída de Narváez en octubre de ese año), lapso que no resulta grande si se considera que los buques tienen que dar la vuelta a Sudamérica, o mandar el correo por el istmo de Panamá con trasbordos en la costa oriental y en la occidental, pues todavía no existe el ferrocarril interoceánico. Predominan numéricamente las informaciones sobre Francia (clausura de la Exposición Universal, noticias sobre las sociedades secretas, nacimiento del príncipe Napoleón Luis) seguidas de las británicas (se está construyendo un "buque monstruo" de 12,000 toneladas, hubo un contratiempo en el besamanos de S.M. porque algunos diplomáticos norteamericanos se presentaron sin el vestido de etiqueta que exige el protocolo), las de España, las de Italia (la guerra civil está a punto de estallar) y, muy limitadamente, de Rusia, Bélgica y Suiza. En cuanto a los Estados Unidos, las informaciones que aparecen son en menor cantidad que el total de las europeas pero superan en número las de cualesquiera de esos países. Predominan las noticias sobre California (extracción del oro por libras, sublevaciones de indios, robos y asesinatos). El gran total norteamericano pudo ser en 1856 superior al de otros años, a causa de que se estaba ventilando por entonces un asunto de interés vital para las relaciones de los Estados Unidos con las repúblicas de la América latina: el filibusterismo de Walker en Centro América.

2. *LA VISION DIRECTA*

Ante una visión más cercana y clara del mundo europeo, la *élite* económico y social del Perú se muestra francamente receptiva.

En cuanto a lo económico, lo que Basadre llama "la prosperidad falaz" favorece la aproximación. "Antiguamente hubo un prejuicio contra todas las innovaciones —dice en 1854 un extranjero residente— pero ahora existen una transformación perceptible y una creciente curiosidad por las cosas novedosas, y hay cambios indicativos de un mejoramiento gradual en la situación del país respecto a toda clase de empleos nativos; pero la transformación todavía no es digna de mucha consideración"[345]. Esa actitud y las medidas gubernativas que se dictan abren ampliamente las puertas a la entrada de los elementos técnicos que ha creado el progreso. El 29 de julio de 1859 se declaró libre de introducción todo género de maquinaria importada "para facilitar la agricultura, la minería y las artes con economía de tiempo y brazos", ampliando el reglamento de tarifas aduaneras del 1º de mayo de 1855 que eliminaba de pago de derechos a los instrumentos y herramientas "de artes mecánicas siendo introducidos por artesanos que vengan a establecerse con sus talleres y en cantidad necesaria solo para uso del individuo"[346]. A finales de ese año ya se había llevado a Quispicanchis (Cuzco) maquinaria textil y dos expertos en su instalación y funcionamiento, para el uso de la fábrica de tejidos de Lucre[347]. En cuanto a la costa, a fines de la década de 1850, Leubel da a saber que se hace a máquina la molienda de la caña en Cañete, Larán, Chincha, Chancay y otros; que en Cañete se usan arados ingleses o norteamericanos y se aplica guano *por primera vez*; que en Lambayeque se han introducido máquinas para descascarar el arroz y que las tonelerías de Elías (en Ica) "están montadas en grande escala", con operarios traídos de Madera[348].

Lo que concierne a la influencia científica se recibe a través de dos fuentes. La primera, que ha sido ya acertadamente mencionada por Denegri[349], es la tarea que realizan en nuestras costas los buques británicos (*Beagle*, *Conway*), franceses (*Coquille*, *Bonite*, *Venus* y *Astrea*) y el sueco *Eugenie*, haciendo observaciones astronómicos, triangulaciones, levantamientos cartográficos, mediciones termométricas y barométricas y tareas similares. Con la excepción de las obras de Fitz—Roy y de King, que se aprovechan de inmediato, los resultados de esos trabajos no son por entonces accesibles para el Perú. El beneficio que nos reportan es el estudio de los métodos operativos extranjeros, que pueden realizar los marinos peruanos que prestan su concurso a los foráneos. Mayor importancia tienen por su duración, por el ámbito geo-

gráfico que abarcan y por sus inmediatos beneficios, las tareas que realizan los hombres de ciencia y exploradores que siguen los pasos de Popping, Meyen, Pentland, Tschudi y Castelnau. Nos estamos refiriendo a Bollart, Herndon, Gibbon, Moesta, Chandless, Fleuriais, Nystrom y Schertzer, quienes en sus exploraciones y sus viajes de estudios naturalistas, geológicos, botánicos y astronómicos, conviven un tiempo con peruanos en los que despiertan intereses científicos. Mayor influencia debió aún ejercer el trato de nuestra *élite* intelectual con aquellos viajeros que vinieron a recoger impresiones que consignarían en libros que muchos años después serían traducidos al español: los franceses Radiguet, Marcoy y Colligny (este último en una obra todavía no vertida hoy al castellano); el inglés Hutchinson; los norteamericanos Prescott y Squier; los alemanes Bastian y Gerstaeker y el suizo–alemán von Tschudi. De estos y de otros que los antecedieron y siguieron, ha dicho Núñez: "Los viajeros extranjeros cumplieron una triple misión de revelación, de apertura, de denuncia. Fueron los primeros en revelar las posibilidades de la riqueza natural del país, en señalar las posibilidades de su habitante sumido en la ignorancia, el analfabetismo y la injusticia, en estudiar la diversidad geográfica del territorio, antes en gran parte inexplorado, y la conformación de su naturaleza, en sus tres reinos. Abrieron el país a la investigación científica sobre el hombre y su contorno, sobre la realidad lingüística nativa, sobre el legado arqueológico y, sobre la exploración de sus comarcas abandonadas y sobre su economía y organización social"[350].

3. LAS INFLUENCIAS EXOGENAS

3a. Los marinos extranjeros

Todo nos hace creer que debieron actuar como importantes elementos informativos y como patrones humanos procedentes del mundo europeo y norteamericano del siglo XIX, los marinos de guerra extranjeros que tuvieron residencias más o menos prolongadas en el Callao. Mediante el ejemplo que daban según la manera en que ejercían sus funciones, a causa de su calidad profesional, a veces por su cuna, y siempre a través de un contacto directo que se establecía con los oficiales peruanos de su ramo, así como con la sociedad femenina de Lima, los marinos de Francia, Gran Bretaña y los Estados Unidos que se hallaban en nuestra costa embarcados en los buques de las escuadras respectivas

ocupaban situación destacada. Cuantitativamente formaban un número apreciable. En cuanto a lo cualitativo, eran personas de mundo, sobrevivientes de guerras y campañas, y algunos destinados a ocupar en sus países altas posiciones. Estuvieron con nosotros el Harvey de Nelson, así como Fitz—Roy, entre los británicos. Rodgers, el comandante de la expedición a los mares del Sur, y Dahlgren, el sobresaliente artillero, con la escuadra norteamericana. Abel Du Petit Thouars, de la más distinguida tradición naval de Francia. Por lo ocurrido con dos entre los muchos oficiales de esas escuadras, se puede colegir lo que esos hombres dieron y recibieron durante ese período histórico. El teniente Maury, más tarde oceanógrafo norteamericano de fama mundial, aprendió español viviendo entre nosotros, mientras también reunía datos meteorológicos y de las corrientes marinas. Markham, fiel amigo del Perú, inició sus excelentes estudios etnológicos, geográficos, históricos y filológicos sobre nuestro país, después de haber estado sirviendo en 1845 como oficial de marina, en la escuadra británica del Pacífico, en la cual vino con el grado de guardiamarina.

3b. Los viajeros

Los contactos humanos mencionados en lo que inmediatamente precede, se han referido a los que realiza el elemento nacional con extranjeros que se hallan en tránsito o que permanecen en el país durante lapsos más o menos largos en el período 1850-1870. Pero hay otros que deben ser examinados con atención, dada la influencia que tuvieron en el período de descubrimiento e imitación que nos ha tocado estudiar: el que tiene lugar con los extranjeros residentes.

3c. Los refugiados

El más interesante grupo es el formado por los intelectuales y políticos de otros países, que huyendo de ellos para escapar de una persecución, descontentos de la situación, o deportados por los gobiernos han buscado refugio en el Perú por haber tomado parte en los movimientos sociales o de reunificación nacionalista que en Europa se han producido a partir de 1848, o porque en sus países han triunfado sectores políticos que muestran intolerancia hacia los liberales. Sobresalen entre ellos los italianos,

pues Garibaldi vive un tiempo en el Perú, así como Manuel Solari (médico en la marina de guerra de su patria) que es primo de Mazzini, y Antonio Raimondi; el médico alemán Ernest Middendorff[351]; el español Sebastián Lorente que ha sido catedrático del Colegio Real de San Isidro, y los chilenos Manuel Bilbao y José Lastarria. La mayoría de estos liberales refugiados tomaban parte más o menos activa en la política peruana y ocupaban posiciones que les permitían ejercer cierta influencia ideológica en la juventud.

3d. Los comerciantes

El grupo de los comerciantes, agentes de empresas mercantiles extranjeras, ingenieros contratados por el Estado o por compañías privadas, y artesanos industriales con talleres de su propiedad o que trabajaban con las fuerzas armadas (mecánicos y fundidores británicos y americanos en los buques de guerra y en la fundición de Bellavista, armeros alemanes en el ejército), era el más numeroso. Había empresas que como Duncan Fox, adquirían un renombre que les daría exitosa vida comercial de más de un siglo. Pero la gran mayoría era de un nivel económico medio, aunque profesionalmente tuvieran el prestigio de conocer métodos y técnicas que los peruanos ignoraban. El caso más interesante de las posibilidades que se podían encontrar en este grupo es el de Grace.

3e. Grace, Gibbs y Dreyfus

En los finales de los cuarentas llegó al Callao el joven irlandés William Russell Grace. Contaba diecisiete años de edad y acompañaba a su padre y a otros compatriotas que, huyendo de la hambruna que azotó su país en 1846-1848, habían aceptado venir a trabajar en las tierras que en el área del Callao poseía John Gallagher, ex-médico del *Beagle* y propietario del hospital de Bellavista. El proyecto de colonización fracasó. Pero mientras su padre volvió a Irlanda, William Grace decidió quedarse en el Callao para trabajar con John W. Bryce en un negocio de provisión de artículos navales que ofrecía perspectivas debido al creciente número de buques guaneros que llegaban al Callao a realizar sus compras. Su agilidad como negociante hizo a Grace concebir una innovación que se puso en práctica: comprando un pontón,

cargándolo con abastecimientos marítimos y remolcándolo a las islas Chincha se disminuyeron las dificultades de los capitanes de buques que tenían que comprar en el Callao; pero al mismo tiempo se eliminó toda competencia. El negocio prosperó enormemente pues hay que considerar que en octubre de 1853 eran 200 los buques que esperaban turno para cargar en las Chincha y esto representaba unos 4,000 individuos, cifras que aumentaron posteriormente[352]. Debido a este éxito a Grace se le dio participación en el negocio, en 1854, cuando contaba veintidós años de edad, y a poco John Bryce pudo retirarse a Inglaterra con una apreciable fortuna y Grace tomó a su cargo el peso de la empresa, que siguió prosperando. En 1865, por mala salud, pasó a Nueva York dejando en su lugar a su hermano Michel, en el negocio que dos años después se llamó "Bryce, Grace & Co." En 1869 William compró en Nueva York, con las ganancias que había hecho en el Perú, un buque con el cual comenzó una compañía de comercio y tráfico marítimo, con la sede en Nueva York, ciudad de la que fue dos veces alcalde. Pronto extendió sus actividades a Liverpool y a las dos costas oceánicas de los Estados Unidos, dando sus buques la vuelta al cabo de Hornos, con escalas en Chile y el Perú. Lo demás constituyó el triunfo de un capitán de empresa norteamericano: actividades bancarias, manufactureras y agrícolas, la compañía de vapores más importante de la costa oeste, el negocio norteamericano más rico del Perú, hasta llegar, hace pocos años a que Grace y Cía. recibiera en la revista *Fortune* el calificativo de "gigante" mundial, figurando entre las cincuenta corporaciones más grandes de los Estados Unidos[353].

A mediados del siglo XIX había en el Perú 12,000 europeos[354], la mayoría de los cuales residía en Lima—Callao. Si se considera que en la cifra anterior no están comprendidos los norteamericanos, ese número aumenta sustancialmente pues a un banquete que tiene lugar en 1866 asisten cien, y estos eran sólo de los más destacados[355]. Al tener en cuenta que la población de la capital no pasaba por entonces de 60,000 almas, se hace evidente que era elevado el número de extranjeros. Después de los que se hallaban en el nivel de maestranza (mecánicos, fundidores, maquinistas y similares), el grupo más considerable e importante lo formaban los comerciantes, pues las diferencias entre las finalidades progresistas que el Perú quería alcanzar y los medios de que disponía para poner el país en marcha hacia el "progreso", a causa de

la insuficiencia numérica y cualitativa de financistas, administradores y técnicos bien preparados, le hacía preciso recurrir a los extranjeros, o estimularlos a que vinieran voluntariamente atraídos por las alentadoras oportunidades que se presentaban, en especial desde que el tráfico del guano hizo que el nombre del Perú volviera a aparecer en Europa con áureo refulgir.

El sector extranjero de comercio al por mayor trabajaba de acuerdo con la actividad mercantil y naviera existente en los puertos, y también en función de la economía internacional, el capital que conseguía y la oportuna información sobre tráfico marítimo de que se valía. No se precipitaba, porque sabía, según informaba a su país un cónsul de esa época, que los comerciantes peruanos eran pobres (medidos con los patrones europeos), faltos de noticias, carentes de contactos con el exterior e ineficientes en cuanto a las técnicas que se empleaban en Europa y en los Estados Unidos[356]. En algunos casos esa cauta espera podía dar lugar a que una circunstancia feliz, que se relacionara con el guano, les permitiera rebasar los límites del negocio comercial, en el cual se trabajaba siempre con provecho, para entrar en el campo de las finanzas y convertirse en personajes de una importancia económica no sólo muy grande sino también bastante amenazadora para el Perú. Eso es lo que sucedió con Gibbs y con Dreyfus.

El británico Anthony Gibbs era comerciante próspero establecido en Chile que, en 1826, compró en el Perú para "Gibbs, Grawley y Cía." la hacienda San Jacinto, en Santa, "para lograr un tipo de integración fundamental en la línea de sus transacciones con productos agropecuarios, sembrándola con arroz, azúcar y algodón y equipándola con maquinaria agrícola", según Véliz. Debió irle bien en el negocio pues en los comienzos de 1842 concertó su primer contrato para la exportación y venta del guano, actividad en que logró mantenerse, gracias a sus 34 años de experiencia en el ramo comisionista, hasta 1861. En esos veinte años, dice Mathew, llegó a ser el hombre de empresa mercantil más importante en un negocio de mayor cuantía y poco usual de Sudamérica, y uno "de los más poderosos representantes del capitalismo europeo en el Perú, respaldado por los enormes recursos financieros de la *City of London*"[357]. Entre 1856 y 1861 aparecieron en el Perú y Europa varias rachas de libros y folletos denunciándolo por mala conducta en el negocio y por premeditado arruinamiento de la riqueza peruana (Barroilhet, Basagoitia, Mesones, Ulloa), y el Perú hizo que una comisión oficial investigara el ne-

gocio, sin obtener pruebas contra el consignatario[358]. "Escritos recientes han servido para confirmar la noción de que la influencia de Gibbs fue insidiosa y malévola", dice Mathew mencionando los estudios de Bonilla, Pike y Levin[359]. Pero añade que el "control" que se dice ejerció Gibbs no puede considerarse como juicio definitivo, exponiendo sus razones. A este respecto expresa Mathew que el consignatario adquirió, a través de los préstamos que hacía a los gobiernos, considerable poder para forzarlos a tomar decisiones que a él le eran favorables. Nos permitimos creer que en ese sentido también actuó el papel paternalista en que lo colocaron los dirigentes peruanos, y que él asumió de buen grado. Al meterse el Perú en un nuevo mundo cuyas sutilezas comerciales ignoraba, no sólo no sabía vender sus valiosos fertilizantes, sino, además, no sabía comprar los productos industriales y de otras clases con los que tenía que satisfacer necesidades, o que saciar apetitos de nuevo rico. Gibbs lo ayudó, poniendo en juego su experiencia de baqueano, para proporcionar, si faltaba, o para corregir, si estaban erradas, las especificaciones técnicas para adquirir productos aquí desconocidos y que había que comprar utilizando medidas inglesas. Al eliminar y corregir errores cosechó el agradecimiento de presidentes, diplomáticos, ministros de Estado y funcionarios públicos. En 1860 nuestro ministro en Londres dice que todos los representantes diplomáticos llegan con prejuicios contra Gibbs pero que después de mirar las cosas han hecho justicia a la "energía, integridad y probidad con la cual se conduce el tráfico" del guano, y que el Consignatario ha sido vil, injusta y cruelmente atacado por... comunistas de una nueva clase, enemigos de su riqueza"[360]. Pero el mismo año en que el ministro Rivero informaba de esa manera, uno de los Gibbs no tenía empacho en decir a un hermano suyo que ellos perseguían su propio interés a costa de cualquier otra consideración[361]. Esto no se sabía. La firma Gibbs resultó indispensable y tuvo muchos defensores de buena fe, porque acudió rápidamente con dinero para los gobiernos del Perú y mantuvo un ojo vigilante para que se realizaran en Europa los gastos en forma apropiada. Mediante varias fichas documentales peruanas que van de abril de 1853 a diciembre de 1855 es posible valorar la influencia que la casa Gibbs y Cía. debió adquirir en nuestro país. No sólo eran los proveedores del dinero necesario para abonar las innumerables y muy variadas compras que el Gobierno hacía en Europa. También tomaban a su cargo la localización de los materiales que del

Perú se pedían, su adquisición y su despacho al Callao. En las fichas que se acaban de mencionar se hace alusión a las siguientes adquisiciones: fusiles[362], cohetes a la Congrève[363], lienzo, crin y paños burdos azul, grana, gris, celeste, carmesí y blanco[364], lingotes de fierro y tubo de jebe[365], zapatos[366], calzoncillos, camisetas y camisas[367], meollar, merlín, piolas blanca y alquitranada y vaivén blanco[368]. Por cierto que con respecto a los artículos navales mencionados en el último de esos pedidos, Gibbs y Cía. hacen notar al solicitante que con la cantidad que se pide, una flota compuesta de cincuenta buques estaría provista durante un año[369]. Uno de los últimos documentos, en el cual el Inspector General de Artillería recomienda que se encargue a Gibbs la compra de armamento a Inglaterra, expresa lo que sigue, en cuanto a las razones de tal recomendación: "[ya] que es indispensable tener conocimiento de los fabricantes y del modo seguro y acertado de verificar los contratos con más ventaja", puesto que Gibbs y Cía. "han servido al Gobierno del Perú con sumo interés, con la conocida pureza que los hace respetables y el Erario ha reportado inmenso provecho de... [sus] conocimientos mercantiles"[370]. Además de efectuar tales compras, Gibbs y Cía. suministraban dinero al ministro del Perú en Londres, para pagar sueldos atrasados[371], y cuando a finales de 1853 se presentó la dificultad internacional con Bolivia, fue este consignatario el que salvó la situación a Echenique, quien carecía de armamento[372].

Heraclio Bonilla, a base de una investigación que ha realizado en los Archivos Nacionales de Francia (París), ha podido suministrar novedosas e interesantes informaciones sobre Augusto Dreyfus, quien en los finales de 1858 se hallaba en Lima para comenzar una carrera "que de oscuro y mediocre comerciante [francés] de pacotilla lo convierte en un relámpago en el amo absoluto de las finanzas del Perú". Refiere que en 1859 Dreyfus establece con sus hermanos una sociedad, por cuatro años (1859-1863), que luego se renueva hasta 1867, aunque en 1869 Augusto se convierte en el personaje principal. "Armado de capitales y de escrúpulos bastante escasos pero con la inteligencia, la astucia y la ambición suficientes como para escalar y conquistar las cimas del éxito económico y social", se da cuenta "de las oportunidades excepcionales que existían en el Perú para forjar una gran fortuna rápidamente". El 5 de julio, en París, firma con los comisionados peruanos Sanz y Echenique un contrato de compra y venta de dos millones de toneladas de guano, que liquida el

sistema de las consignaciones del guano que están en manos de capitalistas nacionales y que "abre una nueva etapa en la historia económica y financiera del Perú". Aprobado por Piérola en agosto de 1869, el examen de su cumplimiento y los efectos que esto produjo corresponden al próximo tomo de nuestra *Historia Marítima del Perú*[373].

4. EL PROLETARIADO INTELECTUAL

Precisa notar que Grace, Gibbs y Dreyfus obtuvieron pingües ganancias como consecuencia de utilizar para su beneficio empresas relacionadas con *nuestra* valiosa materia prima, el cual negocio fue manejado por ellos con criterio financiero y con efectividad gerencial propios del momento. No se advierte genialidad en ninguno de ellos. Los tres pertenecían, sencillamente, a la clase de los inmigrantes algunos de los cuales fueron convictos (en Australia) y la mayoría eran pobres. Pero venían de vivir en países con una cultura materialista y experimental, sabían cómo explotar los recursos naturales y estaban familiarizados con la construcción, uso y mantenimiento de toda clase de estructuras y equipos. Es decir, procedían de una sociedad innovadora, capitalista, en desarrollo económico y en la cual el rasgo sobresaliente era el espíritu de empresa. En las capas superiores de esos inmigrantes existían los conocimientos de cómo usar el capital, de las ventajas de la especialización y del funcionamiento del sistema de precios. El ingeniero, el técnico y otros especialistas extranjeros, incluyendo al mecánico graduado ya en instituciones educativas, formaban en los países marginales una tecnocracia que la mayoría de la veces era poderosa y que obligaba a los nativos a una rendición incondicional, según se advierte a través de algunos documentos. En 1849, por ejemplo, al comandante del buque de guerra que está estacionado en las islas Chincha, quien pretende que se cumpla con un orden lógico de carguío pues hay un buque que lleva 80 días esperando, el ministro de Hacienda exige que se le diga que no debe intervenir en tales asuntos, que corresponden a los contratistas[374]. En 1854 el Comandante General de Marina requiere de un dispositivo para aceitar los cigüeñales de la máquina, expresando que "es una invención moderna muy útil de la que a sus expensas se proveyó para algunos meses el maquinista primero D. David Clark" y por lo tanto insiste en el pedido[375].

No se podría decir que la situación cambia cuando, entre los contratos con Gibbs y con Dreyfus, los peruanos asumen el papel

de consignatarios, no obstante que quienes lo desempeñan pertenecen a los nacionales que por su riqueza personal y educación estaban en mejores disposiciones para incorporarse en el renovador espíritu de empresa que alentaba en la segunda mitad del siglo XIX. "Toda la pujanza que esta clase [la burguesía] estaba adquiriendo no era todavía suficiente como para permitirle asumir por ella sola la venta del guano en mercados cuyas reglas escapaban a su control y a su comprensión. Tampoco su fuerza económica era tan grande como para no recurrir más al concurso del mercado monetario de Londres. En uno y otro caso ellos requirieron el auxilio de un aliado más poderoso: la casa inglesa de Thompson Bonar. A ella estuvieron asociados desde el comienzo de sus actividades, actuando en la práctica *como sus socios subalternos*"[376]. Para Hunt, la causa de la utilización defectuosa de la riqueza del guano "fue la ausencia de una clase empresarial provista de osadía, de espíritu de riesgo, de imaginación..."[377]. Semejante incapacidad de asimilación de las nuevas características personales que exigía la segunda mitad del siglo XIX se encuentra también en los funcionarios de alta jerarquía, cuyo desempeño hace que la Administración Pública camine a trompicones que no son lo mejor para obtener eficacia operativa. Según se advierte en Basadre, desde el comienzo hasta el fin del lapso que estudiamos hay dificultades y faltas en los ministerios y otras dependencias gubernativas. Durante los primeros años de la década de 1850 hubo serios tropiezos respecto a los bonos de la deuda inglesa que se había arreglado en 1849, a causa de que "por un descuido imperdonable" no se dio a conocer a los tenedores la disposición del Congreso sobre que en la amortización se tomara como máximo el precio de los bonos a la par[378]. Cuando Mendiburu concertó en 1853 los arreglos de la deuda anglo-peruana, se arremolinaron contra él las pasiones que aprovecharon la general ignorancia pública ante los asuntos económicos[379]. En 1860, al discutir el ministro de Hacienda, en su *Memoria*, el problema de las consignaciones, con absoluta franqueza declaró que "no podía esperarse de los empleados del gobierno, dentro o fuera de la República, una solvencia equiparable a la de las casas consignatarias para responder de los ingentes valores de que se les encargaría"[380]. Cuando se presentó al Congreso de 1864 la Cuenta General de la República, refirió más tarde el Director de Rentas José Manuel Otero, "advertí que no figuraba en ella el valor íntegro del empréstito celebrado en Europa por cuya cuenta se remi-

tieron cuatro millones setecientos mil soles en barras de oro; faltaban tres millones seiscientos mil soles, por lo cual interpelé al ministro de Hacienda, quien no pudo dar una explicación satisfactoria"[381]. Hasta los finales del lapso que estudiamos continuaba la deficiente manera como se preparaba el Presupuesto de la Nación, así como las anomalías que se presentaban en su discusión y aprobación por el Congreso. Al criticar Piérola el presupuesto que el Congreso sancionó en 1868, hizo notar "la falta de contabilidad clara, oportuna y exacta, el común criterio de considerar al Tesoro público como caja abierta a la que penetraban muchas manos para sacar dinero sin ocuparse de lo que podía ocurrir el día de mañana, así como igualmente la tendencia a realizar lo superfluo sin valorizar premiosas necesidades no satisfechas"[382]. Ese mismo año el Director de Rentas "dejó constancia de que las matrículas eran formadas de modo imperfecto y de que no había catastros o estadísticas que demostraran el valor verdadero de la propiedad territorial"[383]. En 1869, por último, tuvo lugar el peligroso paso en falso que dieron en Londres el coronel Javier Torrico y el doctor Daniel Ruzo, con ocasión de los juicios que allí seguíamos a la casa Thompson Bonar y Cía., que *El Nacional* comentó como sigue: "El coronel Torrico no era abogado ni hombre de letras, el doctor Ruzo no había firmado en su vida un solo escrito de apremio; y extraños ambos a los usos mercantiles o comerciales, sin la práctica del foro, sin conocimiento siquiera del idioma, carácter o costumbres de los pueblos a donde fueron enviados, debieron su nombramiento, más bien a miras políticas, que al servicio de los intereses fiscales". El resultado fue "los deplorables escándalos que causaron en Europa", a causa de errores, contradicciones y desatención a las opiniones de los abogados ingleses que se tomó para el asesoramiento, por lo cual hubo que llamarlos al Perú"[384].

4a. La intelligentza

Sería ligereza atribuir todas las faltas a escasez de inteligencia, a descuido, o a carencia de patriotismo en el elemento nacional que tenía a su cargo la gestión administrativa de los gobiernos. Parecería, más bien, que la explicación se encuentra en un fenómeno social que Toynbee describe y que podría aplicársele al Perú de entonces, teniendo en cuenta que nuestra entrada en el mundo económico-social del siglo XIX, por el aislamiento en

que habíamos vivido y por la manera súbita y total en que lo hicimos, fue no una evolución sino una coyuntura de "desarraigo" con respecto a todo lo precedente. Cuando tal sucede, explica el gran historiador británico, se genera un "proletariado interno" que no tiene relación con el sentido especializado de población trabajadora urbana del mundo capitalista, pues su verdadero signo distintivo no es la pobreza de la gente ni el nacimiento humilde, "sino la conciencia (y el resentimiento que ello inspira) de haber sido despojado de su puesto atávico en la sociedad", y podría añadirse que también de haber perdido la influencia que se alcanzaba mediante el desempeño de posiciones que si antes eran de importancia ahora han llegado a la situación de desprestigio que lo "anticuado" alcanza. Puede ese proletariado estar constituido por una mayoría de aristócratas de antaño pues el "proletarismo" es "un estado de ánimo más que una cuestión de circunstancias exteriores". Es "un elemento o grupo social que de alguna manera está 'en' una sociedad determinada y en una determinada etapa de su historia, pero que no 'es' de ella"[385].

En cualquier comunidad que trate de resolver el problema de adaptar el ritmo de su vida al de una civilización exótica, se necesita un conjunto de individuos que actúe como lo hace un transformador eléctrico de voltaje. Lo designa Toynbee como la *intelligentza*. Se trata de una clase de oficiales de enlace que han aprendido las triquiñuelas de los intrusos, en la medida necesaria para vivir una nueva vida que ya no es la tradicional. Surgió entre nosotros, como ocurre en todos los casos: y tuvo la característica, también común, de que el personal de la Marina de Guerra constituyó la fuerza de choque, pues la adquisición de buques a vapor que montaban máquinas y armamento modernos, así como la permanencia de sus jefes y oficiales en Europa y en los Estados Unidos, los hizo aprender lo que de "progreso" había en el arte de la guerra. También en el Perú de los mediados del siglo la *intelligentza* reclutó otro elemento de importancia: diplomáticos que aprendieron a sostener con los gobiernos de las grandes potencias, las negociaciones indispensables para defender nuestros derechos siempre en peligro de ser atropellados. No tuvo igual suerte el país en cuanto a la creación del empleado público. Y menos, todavía, en la formación de dirigentes[386].

4b. Las personalidades creadoras, la corteza del uso y la mimesis

"En las sociedades en proceso de civilización, la mimesis está dirigida hacia personalidades creadoras que arrastran a otras

tras sí porque son precursores en el camino hacia la meta común de los esfuerzos humanos. Cuando la mimesis está así dirigida hacia adelante en dirección al futuro, se quiebra 'la corteza del uso' y la sociedad está en moción dinámica por un camino de cambio y crecimiento"[387]. No fue el Perú de esa época pródigo en tal clase de hombres, capaces de contrarrestar la influencia peligrosa del extranjero que llegaba a labrar su fortuna a través del guano, casi siempre con peligro para el Perú; de hombres que tuvieran la decisión de llevarlo por un camino democrático de gobierno civil que descansara en una sólida economía. La figura con mayor aureola cívica fue, indudablemente, José Gálvez cuyo promisor futuro resultó truncado por una bala española en el combate del 2 de mayo de 1866. Pero sin que llegara, por cierto, a la altura ideológica de ese insigne liberal, el ciudadano más del momento que tuvo un Perú que era indefectiblemente arrastrado a un mundo capitalista, puede considerarse a Manuel Pardo Lavalle, quien supo y pudo acaudillar a las fuerzas conservadoras y de la civilidad y llevarlas hacia el triunfo electoral que lo convirtió en presidente de la República. Si hay algo que confirme la experiencia y las características que por entonces debía poseer un descollante dirigente peruano, para hacer cabeza durante esos años en la minoría burguesa que dominaba en el país, no ha de encontrarse en otros individuos que ambicionaron tal situación, ni siquiera en Elías, que estuvo cerca de lograrlo. Pardo no perteneció nunca al proletariado interno porque no fue desarraigado, gracias a que avanzó en su vida al paso del "progreso" que llegaba a su patria. Con una experiencia juvenil sobre la vida en otros países, que creció mediante viajes al extranjero durante su edad madura; director de empresas comerciales, agrícolas y de promoción económica; financista; viajero en el Perú; enriquecido a base de su esfuerzo; gerente de una compañía de consignación guanera; liberal comprometido con ocasión de la protesta contra Pezet; estudioso de algunos aspectos de la realidad económica nacional y, sobre todo, práctico, ejecutivo e íntimamente político, reunía características difíciles de encontrar por entonces en un individuo de cuna aristocrática y de hombres de letras. Con coraje, persistencia y certera visión sobre el orden de necesidades, pasó inteligentemente por altas situaciones, siempre cosechando aplausos y logrando el sostén de la burguesía nacional y el apoyo de las fuerzas armadas que estaban contra el retrógrado militarismo y que a la hora de la prueba lo enfrentaron victoriosamente.

5. *"CONOCETE A TI MISMO"*

Los elementos que en lo precedente han sido mencionados, en conjunto concurren a que en el fenómeno de *mimesis* que se ha presentado en el Perú de los mediados del XIX, como consecuencia de la colisión entre problemas económicos, aparezcan a los ojos del país nuestras debilidades estructurales y la necesidad de remediarlas. El más saltante debió ser el de la ignorancia en que nos encontrábamos con respecto a nosotros mismos en cuanto al territorio, a su representación gráfica, a sus habitantes y a aquellas regiones, como la Amazonía, cuya existencia se conocía pero que eran tierras ignotas como el Catay para los europeos del siglo XIV. La inquietud geográfica, adormecida en la costa desde el viaje de Mendaña a Oceanía, despertó, a causa de esa necesidad y recibió el estímulo de lo que por entonces estaba sucediendo geográficamente en el mundo.

5a. La geografía delirante del siglo XIX

"En 1850, [Africa] era un continente obscuro y misterioso. Sólo se conocía el Egipto y la costa. No disponemos de espacio suficiente para relatar las historias peregrinas de los exploradores y aventureros que se atrevieron a penetrar por primera vez en la obscuridad africana y de los agentes políticos, administradores, comerciantes, colonos y científicos que siguieron sus huellas. Razas extrañas como las de los pigmeos, animales raros como el okapi, flores, frutos e insectos maravillosos, enfermedades terribles, y un escenario estupendo de bosques y montañas, lagos enormes y ríos y cascadas gigantescos, fueron revelándose a la humanidad atónita: todo un mundo nuevo. Y aun se descubrieron —en Zimbabwe— los restos de una civilización desvanecida y olvidada, quizás un intento colonizador, en dirección al Sur, de algún pueblo primitivo. Los europeos penetraron en este mundo nuevo y encontraron ya la carabina en manos de los árabes, que se dedicaban al comercio de esclavos, y la vida de los etíopes en completo desorden"[388].

Los hombres de esas entradas en el Africa fueron d'Abbadie, Thibaud, Beke, Petherick, Burton, Speke, Grant; pero, sobre todos ellos David Livingstone, quien perdió allí la vida después de realizar cuatro exploraciones sobresalientes: en 1849, 1853-1856, 1858-1861 y 1866-1871. Pero, además, en otras partes del mundo

había penetrado el hombre blanco encontrando, según lo daban a conocer los periódicos y los libros, sorpresivos paisajes y habitantes. Los británicos en Singapur (1819). Los ingleses en Burma, a partir de 1824. Estos mismos (1826) y los franceses (1855) en el reino de Siam. Varios de los europeos y también los norteamericanos en la China y el Japón (1842-1868). Y en el área del Pacífico, por último, además de haber surgido en manos británicas los dos importantes emporios de Australia y Nueva Zelandia, los holandeses se hallaban en una parte de Nueva Guinea (1828) y los franceses, en las Marquesas, Islas de la Sociedad y Nueva Caledonia (1842-1853). En Hawaii, mientras tanto, había una rebatiña entre norteamericanos, británicos y franceses (1842-1851).

Las empresas públicas y privadas que han patrocinado o financiado el expansionismo conquistador, se han visto precisadas a hacer grandes inversiones económicas para movilizar buques, soldados, exploradores, misioneros, empresarios, vendedores de artículos comerciales. Estos individuos y sus familiares forman en Europa legiones de personas interesadas en tierras remotas, a las cuales hay que informar. Las noticias sobre las expediciones constituyen crónicas numerosas y extensas que aparecen en las publicaciones periódicas. Pero, además, como ocurrió durante el siglo XVI, los diarios de los viajeros y los libros sobre exploraciones constituyen por entonces las obras literarias que tienen el mayor mercado, manteniendo un vívido interés en la geografía bajo todos sus aspectos; físicos y humanos principalmente. Como es de suponer, y como sucedió en el siglo XVI, en muchos casos esos libros no suelen ajustarse a la verdad, inclinándose, más bien, a lo fantástico y efectista.

5b. El inédito Perú geográfico

Los datos geográficos de América que los españoles comenzaron a registrar durante el siglo XVI en forma impresionante por su amplitud y método[389], fueron perdiendo en calidad y cantidad conforme pasó el tiempo y el Imperio menguó en importancia. Durante el siglo XVIII la geografía, en general, sólo mostraba allí chispazos de su antiguo esplendor; y en la primera mitad del XIX, a causa de la peligrosa situación provocada por la agresión napoleónica y la difícil política nacional, entró en franca decadencia. Había existido una poco excusable dejadez, de más de cien años, en lo que se refería a las colonias americanas, a tal

punto que no obstante el tesoro de informaciones que España poseía, en el caso del Perú, que era la segunda colonia en importancia, no se contaba con un buen mapa y una detallada geografía descriptiva del país. Existía, de 1775, un "mapa geográfico" de la América meridional "dispuesto y grabado por don Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, Geógrafo pensionado de S.M.", en el cual figuraba nuestro país junto con los otros de la zona aludida. Pero en cuanto a una representación en que el Perú apareciera solo, no menciona ninguna Raúl Porras, que ha sido quien más y mejor ha estudiado este asunto en sus *Fuentes históricas peruanas*. Este erudito autor señala la *Carte du Pérou*, de Philippe Buache (1739) y, la de igual nombre, de M. Bonne (¿1775?), que corresponden todavía a las muy ornamentadas e ilustradas del siglo XVIII[390], así como los siguientes mapas publicados en la primera mitad del siglo XIX: el de S. Lewis (1814), el de John Cary (1816), el de Lucas Fielding (1823), el de Thomas Milder (en su atlas), el de Gibbon (1848), el de R.M. Martin (1851), el de John Dower (1854), el de J.W. Robertson (1860), el de A. Goyhenne (1861), el de A. Brué (1863) y el de Malte Brun (1870, aproximadamente)[391]. Precisa tener en cuenta que los mapas anteriores al de Lewis son todavía inciertos, pues el número de localidades que en el Perú han sido fijadas astronómicamente es muy escaso y todavía el país no ha adquirido su tamaño definitivo pues tendría que sufrir serios recortes territoriales. Hay que considerar, también, que los mapas de la primera parte del siglo XIX que acaban de mencionarse han sido impresos en ediciones de pocos ejemplares, y que por esta razón y a causa de la agitada política nacional que existe desde 1821 hasta el primer gobierno de Castilla, no han llegado al Perú. Se podría decir que se carece enteramente de un mapa general, pues del de 1808 que Mendiburu menciona como "trabajado en la Escuela Náutica de Lima"[392], que sepamos nadie ha afirmado que vio una reproducción impresa, de donde podría deducirse que sólo se hizo un dibujo original con unas cuantas copias manuscritas.

5c. La Guía y los itinerarios

Cuando se llegó a la mitad del siglo XIX, hacía nueve años que el capitán de navío Eduardo Carrasco estaba encargado de una publicación de carácter oficial que parcialmente suplía la falta de una geografía del Perú. Se trataba de una obra que durante el

GUIA

POLITICA, ECLESIASTICA Y MILITAR

DEL PERU

PARA EL AÑO DE 1861,

POR

PEDRO M. CABELLO,

Cosmógrafo mayor de la República, Abogado de sus Tribunales, Doctor en Derecho, Comisario ordenador de Ejército, ex-Catedrático de matemáticas mixtas, Química y Agricultura del Colegio de Moquegua, antiguo alumno de la facultad de ciencias de Paris y de la escuela Imperial de Ingenieros de minas en Francia y Sub-Director de la fábrica de pólvora.

BIBLIOTECA

DE ORDEN SUPREMA

LIMA : 1861.

IMPRENTA DE J. M. MASIAS.

Manuel Pardo Lavalle en sus años de madurez. (Reproducido de la biografía escrita por Evaristo San Cristóbal).

proceso republicano había reemplazado al calendario colonial que tenían a su cargo los cosmógrafos del Reino, a partir de Cosme Bueno (1757). Con el nombre de *Guía de Forasteros de la República Peruana* (1841-1857) y de *Guía del Perú* (1858-1874) aparecía anualmente, conteniendo datos estadísticos de geografía física y política (en cuanto a la última especialmente los de carácter administrativo) y otra clase de informaciones útiles presentadas con bastante fidelidad a base de los alcances que le hacían los funcionarios públicos. La exactitud de las informaciones y la puntualidad de la publicación eran responsabilidades del editor y en lo que concierne a Carrasco obtuvo apoyo de los ministros de Estado y pudo ser exigente con los empleados[393]. Basadre ha hecho justicia a la obra de Carrasco como editor de la *Guía* durante el lapso 1841-1847, año este último en que fue reemplazado por Pedro Mariano Cabello: "Aumentó sus páginas a más del duplo comparadas con las anteriores y la de 1848 contiene más que triple con nuevas alteraciones y mejoras y más rica información histórica-geográfica y estadística que llegan a ocuparse de las provincias del país"[394].

El primer intento republicano de evaluación de nuestra realidad física fue de carácter cuantitativo y se destinó principalmente a la extensión del territorio patrio. En interés de la "topografía y estadística militar del país" se decidió obtener sus "verdaderas distancias, medidas y fijadas". Esta disposición la dictó el ministerio de Guerra y Marina en 1845, mientras Echenique tenía el Despacho a su cargo. En su memoria al Congreso de 1847 explicó la modalidad que se iba a poner en práctica. Jefes y oficiales del ejército habían comenzado a escribir "itinerarios descriptivos de todos los departamentos (políticos) de la República, que contenían las principales vías de comunicación entre ellos y las provincias para que quedasen por este medio extensa y prolijamente descritos;... recopilando en un solo cuerpo cuantas nociones pueden necesitarse sobre los accidentes del suelo, sus producciones, sus recursos de subsistencia y movilidad, su población y, en general, todo aquello que interese..."[395]. Se dispuso que la tarea se emprendiera en forma departamental y obligatoria, con intervención de las prefecturas y de personas a quienes podía acudirse en consulta o para mejor acopio de datos. Se avanzó en forma apreciable, no obstante las dificultades que hubo que vencer, cuya cuantía puede apreciarse sabiendo que el comisionado en el departamento de Huancavelica expresó, en enero de

1850, que en el cumplimiento de su misión había experimentado "más privaciones y penalidades que las que ofrece una campaña"[396]. Los resultados satisfactorios se apreciaron rápidamente mediante las consultas que las oficinas públicas hacían de los itinerarios[397], y también tempranamente se pensó en utilizar esos itinerarios para formar uno "General de la República", idea que se expresó cuando dos distinguidos militares (José Alvarez Thomas y Gregorio La Rosa) intervinieron en el asunto, en su calidad de miembros del Cuerpo de Ingenieros[398]. Pero La Rosa, quien debió ser persona versada en asuntos geográficos, fue más allá: quiso utilizar los itinerarios para la preparación de un mapa, propósito que adelantó preparando un primer esbozo que corrigieron Fitz-Roy y Althaus[399]. Infortunadamente murió, y los documentos de su propiedad fueron a parar, primero, al ministerio de Gobierno y posteriormente a manos de M.I. Paz Soldán, siendo reclamados por Alvarez Thomas como Comandante General de Ingenieros que era[400]. Este diligente militar decidió, según parece, representar en "12 grandes cuadros Itinerarios" toda la extensión del Perú, al mismo tiempo que trazar la carta itineraria de toda la República[401]. No hemos podido determinar qué lo hizo desistir de tal propósito, pero en agosto de 1853 se mostró de acuerdo con que el borrador dejado por el mayor Gregorio La Rosa le fuera entregado a M.F. Paz Soldán[402]. Un año después, aproximadamente, la presión del Estado Mayor General para que se le proporcionara informaciones geográficas[403] iba a contribuir a que se tomaran medidas que redundarían en la satisfacción de una necesidad nacional muy experimentada.

5d. Presentación del Perú en el mundo: de Ledesma a Paz Soldán

Lo que había sucedido con el mapa nacional ocurrió también con la geografía del territorio: el País llegó a los mediados del siglo XIX sin que existiera ningún libro en que un peruano lo describiera así como evaluara sus potencialidades. Pero esta situación fue más fácil de remediar que la cartográfica, pues la preparación de un mapa requiere el concurso de varias personas y un gasto relativamente elevado, mientras que un texto de geografía puede prepararse por esfuerzo individual. El primero que se aplicó a hacerlo fue Valentín Ledesma (no se hallan con facilidad informaciones biográficas de esta persona. Sólo hemos encontrado el dato que al parecer en 1856 era senador, pues formó parte de la

Comisión de Hacienda del Senado, y también de la que examinó un proyecto sobre la venta del guano de las islas Chincha, la cual aprobó el sistema de las consignaciones, según Basadre)[404] quien en 1853 publicó en Lima sus *Breves apuntamientos sobre la corografía peruana*[405]. Como ya el Perú había comenzado a convertirse en importante exportador del guano, la obra de Ledesma fue a poco traducida en dos idiomas. En 1856 el *Geographic Society Journal* de Londres publicó *"Outlines of the Geography of Peru by Valentín Ledesma, communicated and traslated by W. Bollaert"*, y en 1857 Malte-Brun, en sus *Nouvelles Annales des Voyages*, publicó *"Aperçu géographic sur le Pérou"*[406].

Llama la atención que Raimondi, un contemporáneo de ese autor, que además era geógrafo y acucioso historiador de esa rama científica, no mencione en *El Perú* a Ledesma, ni al autor de quien nos ocupamos en seguida. Quizás ello se deba a que las dos producciones fueron muy breves. Esta característica queda ya expresada en el título de la obra de Ledesma. En cuanto a la otra a que me refiero constó apenas de 60 páginas. Se trata del *Compendio de la Geografía del Perú adoptado para la enseñanza de la juventud peruana por la Dirección de Estudios y el Supremo Gobierno*, publicacada en Lima, en 1856, por el conocido liberal y agitador chileno Manuel Bilbao, quien por entonces estaba asilado en Lima[407]. La dificultad de conseguir esos trabajos nos ha impedido examinarlos en la misma forma en que lo hemos hecho con los que a continuación se menciona en orden cronológico.

El *Compendio de geografía del Perú* (1859) de Pedro P. Domínguez es también un breve impreso en que el autor presenta la parte que corresponde a nuestro país en el *Compendio de Geografía Moderna Universal* que, según informa, acababa de publicar. Ciertas circunstancias nos hacen creer que Domínguez no conoció la obra de Ledesma, lo que significa que su compendio fue escrito sin haber contado con precedentes trabajos similares, pues también comenta "la absoluta carencia de datos estadísticos y geográficos" con que ha tropezado. No resulta, por eso, una obra de importancia científica, y así lo da a comprender en el prólogo. En este dice que sólo se ha propuesto proporcionar a cierto número de personas "la fuente" donde adquieran "aquellos conocimientos relativos al país en que nacieron y que les son indispensables, no sólo por su carácter de peruanos, sino también como un requisito de esmerada educación". Con sentimientos muy de su generación menciona "las inmensas riquezas y la magnificen-

cia que la naturaleza ha querido derramar en nuestro suelo, el estado lamentable de atraso en que se halla nuestra industria y cuan necesario es poner en acción todos los medios que puedan conducir a levantarla de esa postración..."[408]. A pesar de sus limitaciones el compendio de Domínguez contiene informaciones interesantes, no tanto por la certeza y amplitud de los datos que suministra cuanto por su enfoque. Permite calar en la importancia que por entonces se concede a ciertas regiones del territorio nacional, así como en las esperanzas que se cifran en otras. Lo relativo a la costa tiene en el texto preminencia, inclusive el comercio de importación y de exportación internacionales que se realiza por los puertos. La descripción de la zona selvática es idílica no sólo en cuanto a cantar su belleza sino también en cuanto a describir sus producciones naturales y sus posibilidades económicas.

Según lo da a saber en su libro, del que paso a tratar, M. Caplan vino al Perú en 1850, aproximadamente, de "las orillas del Niemen". La situación étnica y política en que por entonces se hallaba esa zona geográfica nos hacen suponer que era lituano, o polaco, quizás judío si se tiene en cuenta el apellido, y que bien pudo ser un fugitivo de los excesos que para rusificar esa región empleó Nicolás I, o de las medidas de represión que el Zar adoptó contra los agitadores liberales del período 1848-1849. Se advierte en su obra que poseía una buena cultura europea y que dominaba varios idiomas pues expresa que ha tomado como bases de su estudio los trabajos de Tschudi (1844, 1846), Weddel (1847, 1849), Rivero (1851, 1857) y Herndon (1854). Esta información incita a la duda al tomar en cuenta que también menciona a Gillis, porque la exploración de éste (1849 a 1852) se realizó toda ella en Chile y muy poco podía haber servido a Caplan para escribir el libro: *Geografía descriptiva del Perú*, publicado en 1859. La finalidad de su obra, expresa, es llenar un vacío pues "ha notado con sentimiento, como todo extranjero, la falta de un libro, que en su conjunto manuable suministre datos algún tanto suficientes sobre todo lo que hay digno de atención en estas comarcas"[409], lo cual no es poco pues dice del Perú que es "extraordinario y que la naturaleza se presenta bajo aspectos grandes, imponentes y sublimes"[410] y que se trata de una "bella y rica porción del globo"[411].

La formación científica que Caplan trajo al Perú le permitió escribir un libro que supera en mucho al de Domínguez, particularmente en cuanto a presentación metódica, claridad, cierta be-

lleza expositiva y una abundancia de datos que es de provechoso empleo al que desee presentar los conceptos geográficos que en el Perú imperaban por entonces, como es el caso de quien esto escribe que en páginas posteriores los citará con frecuencia. La información estadística resulta abundante para la época en que la obra se editó. Contiene algunas interesantes comparaciones, así como advertencias que por entonces no fueron escuchadas, lo que hizo que ciertas acertadas medidas sólo se adoptaran entre nosotros unos setenta años más tarde. Tal, por ejemplo, la información que consigna sobre la agricultura en Argelia y la conveniencia de imitar lo que en dicho país se hace mediante la utilización del agua del subsuelo costeño para convertir los terrenos eriazos en fértiles campiñas[412].

La obra que en orden cronológico sigue a la de Caplan es también de un extranjero pero no avecindado entre nosotros. Se trata del español Baldomero Menéndez, catedrático en el Seminario de Vergara, quien se valió de las noticias y libros que le suministraron Pedro Gálvez y Sebastián Lorente, los cuales por entonces estaban en la Legación del Perú en Madrid[413]. Su *Manual de geografía y estadística del Perú* (1861) fue editado en París y, según Basadre[414], formó parte de la Enciclopedia Hispano-Americana en la cual, probablemente, aparecieron algunas otras obras del mismo género y autor, "que antes había escrito"[415].

En el inicio de su libro ese geógrafo español expresa la opinión que "sobre ninguno de los Estados americanos que formaron parte un tiempo de la Monarquía española se ha escrito tanto; pero sobre ninguno se han cometido tantas inexactitudes, tantas equivocaciones como sobre esta República, particularmente en lo que hace relación a su geografía y su estadística"[416]. Para no caer en tales errores el autor dice haber leído las obras similares escritas dentro y fuera del Perú y haber consultado a varias personas entre las cuales menciona a Pedro Gálvez y Sebastián Lorente[417].

Menéndez divide su libro en tres partes. La primera (153 páginas) constituye una exposición geográfica que sigue un método trillado, sin introducir los nuevos elementos que en Europa aparecen por entonces en los textos de geografía. En la segunda (149 páginas) hace la descripción corográfica de los departamentos en que está dividido políticamente el Perú. En la última parte incluye "algunos cuadros estadísticos y noticias curiosas", de cuya exactitud dice tener certeza[418].

La obra presenta la peculiaridad de ofrecer bellas descripciones, a pesar que Menéndez no visitó el Perú. No parece que este autor consultó los repositorios de su patria, y lo que el libro tiene de español es ciertas sospechas que despierta cuando examina las posiblidades de desembarcos imprevistos que ofrece la costa, la dificultad de que la República pueda sostener en sus aguas una escuadrilla defensiva ligera, y los datos numéricos que consigna sobre la Marina de Guerra; todo esto si se tiene en cuenta que Menéndez escribió su libro pocos meses después que saliera de Cádiz la "Expedición Científica" a través de la cual llegamos a la guerra con España. El libro trata muy a la ligera aspectos de importancia, como el comercio internacional, y contiene observaciones acertadas como la escasez de artículos de primera necesidad, que tienen que importarse[419], la errada política de colonización[420], el descuido en que se hallan las vías de comunicaciones terrestres. Da a la descripción del departamento de Loreto gran importancia (en el cual "basta que el hombre deposite en la tierra la semilla para que ésta se reproduzca extraordinariamente sin exigir del labrador más cuidado"), y le atribuye sobresaliente calidad económica ("será, a no dudarlo, y sin que se pasen quizás muchos años, el más rico e importante de los departamentos del Perú")[421].

Los trabajos hasta ahora examinados apenas si en ciertos aspectos escapan de esa calidad que por entonces Ritter describió como "la Geografía de los compendios", que "se ocupaba de algunos Estados, con sus príncipes, ciudades, cosas curiosas..., bandera y escudos nacionales, y otros temas análogos, mientras que la naturaleza del país quedaba relegada a segundo término y las descripciones se reducían a enumeraciones de los montes, ríos con sus afluentes, etc.". La *Geografía del Perú* de Mateo Paz Soldán, que se publicó tres años después y que nos interesa en forma sobresaliente no sólo por su contenido sino también por lo que representó como manifestación del deseo racional de conocerse a sí mismo, abandonó en buena parte esa rutina. Desde que en este tomo con que contribuímos a la importante tarea que significa la *Historia Marítima del Perú*, nos esforzamos por presentar una monografía que ligue la historia nacional a tendencias y acontecimientos exógenos de carácter contemporáneo que se presentaron durante el período que tratamos, antes de examinar el libro de Paz Soldán es preciso decir algo sobre la "geografía científica" del siglo XIX, del nacimiento de la moderna estadística, así como

de una obra que en 1861 apareció en Lima, cuyo contenido contribuyó en algo al muy meritorio trabajo de D. Mateo.

Los descubrimientos y viajes de exploración que tuvieron lugar durante la primera mitad del siglo XIX, los que hemos mencionado en páginas precedentes, aportaron abundante y valiosa información que transformó el contenido geográfico que Europa había tomado en consideración hasta entonces. Bajo el impulso de Humboldt y Ritter apareció ahora lo que recibió el nombre de "geografía científica". La patria de estos dos hombres eminentes fue el laboratorio en que un interesante proceso hizo aparecer varias escuelas geográficas entre las cuales dominó por entonces la que creó el concepto de la Geografía Política que más tarde Ratzel hizo culminar. Dicho concepto no tuvo durante los mediados del siglo XIX la claridad que después alcanzaría. Sin embargo, ya por entonces la perspectiva que ofrecía permitió observar que la nueva ciencia consideraba su terreno propio al área económica y de tráfico de unos pueblos en relación con los de sus vecinos, las directrices que llevan a los Estados a modificar sus propios territorios, las divisiones administrativas que se reconocen en los países, la forma de conseguir una producción que cubra las necesidades primarias de la población nacional acudiendo a las colonizaciones cuando fuere necesario. Es decir, "las relaciones de las colectividades políticas con el espacio que habitan y el área de tráfico"[422].

En coincidencia cronológica con el renovado movimiento geográfico apareció un nuevo enfoque de la Estadística. Este término y su contenido no llegaban recién a la matemática europea. Ya en el siglo XVIII Laplace había expuesto todas las aplicaciones que la teoría analítica de las probabilidades ofrecía en asuntos estadísticos, y aun el Perú republicano venía utilizándola desde la tercera década del XIX, por lo menos en los casos de Córdova Urrutia y de Choquehuanca[243]. Pero ahora tenía el sentido que Lambert Quetelet impulsaba desde Bélgica, el cual alcanzó una influencia continental que promovió el congreso celebrado en Bruselas en 1833 cuyos acuerdos repercutieron en el Perú hasta el punto que el Gobierno creara, ese mismo año y en los colegios nacionales, el curso de Estadística; y de que Toribio Pacheco en Arequipa y Eugenio Sosa en Lima publicaran sendas obras en que se exponían los nuevos principios de tal ciencia matemática[424]. Es de advertir que el 29 de abril de 1848 se creó el Consejo Central de Estadísticas cuyo "reglamento nacional" no

se puso en ejecución[423]. Entre las personas que en esta primera etapa manifestaron interés en proporcionar al país los beneficios de utilizar las estadísticas debe mencionarse al marino que era por entonces el Cosmógrafo de la República. Así lo hizo Manuel A. Fuentes, a quien por entonces se consideraba el peruano más versado en estos asuntos. En su *Estadística General de Lima* reconoce que el capitán de navío Eduardo Carrasco posee "extensos conocimientos de Astronomía, Náutica y Matemáticas, que le dan un lugar distinguido entre los pocos hombres de ciencia que existen en el día", y que este "ilustre marino", desde que asumió la dirección de la *Guía de Forasteros de la República del Perú* ha introducido en ella reformas y ha incorporado datos "que conducirían, con algún empeño y trabajo, a convertir la Guía en una ligera estadística anual"[426].

Todas esas flamantes orientaciones científicas europeas que hemos mencionado vinieron como parte del bagaje cultural que se trajo al Perú Alfredo G. Leubel, quien procedía de Alemania, país creador de la "geografía científica" y en el cual por entonces comenzaban a realizarse seminarios de preparación en Estadística. Por ello no es de extrañar que el importante libro que publicó en 1861 (*El Perú en 1860 o sea Anuario Nacional*) fuese en realidad un tratado de geografía política que tenía por base una investigación estadística bien presentada, con los más abundantes datos numéricos que hasta entonces se habían reunido en el Perú, los cuales aparecían al día. Se trata de un trabajo realizado no sólo con conocimiento del tema sino también con meritoría devoción si se tiene en cuenta la carencias de informaciones de ese tipo en que vivía por entonces el Perú, así como la poca voluntad burocrática y privada puesta para buscarlas, circunstancia ésta que Leubel menciona[427] y que ya M.A. Fuentes había hecho notar en el prólogo de su *Estadística General de Lima*, libro interesante pero que cubría un ámbito territorial limitado. El anuario de Leubel contiene datos de gran interés para quien escriba la historia marítima de los mediados del siglo XIX, en particular incorporados en los capítulos que abordan lo relativo a la navegación, comercio, guano, fuerzas armadas y agricultura costeña. Los otros capítulos están dedicados a la Asamblea Nacional, Poder Ejecutivo, relaciones internacionales, hacienda nacional, crédito público, ferrocarriles, correos, telégrafo, instrucción pública y censo. Además y considerando solamente a Lima examina su estado sanitario, población, movimiento literario, tribunales,

municipalidad, Casa de Moneda, teatro y el puerto del Callao. Los asuntos que el autor expone los trata con una concisión que no disminuye la importancia del estudio a causa de la abundancia de cuadros estadísticos que aparecen en el libro.

Cronológicamente la próxima etapa presenta la característica que ofrece ya un estudio geográfico del Perú que es más amplio y que está inspirado por un aliento nacional pues es obra de peruanos. Es estimulada por el presidente Castilla y se halla en estrecha relación con tres miembros de una familia provinciana cuya actuación encima, en cuanto a esfuerzo y logros, los promedios de la gente de su tiempo. La tarea la inicia Mateo Paz Soldán, de cuarenta años, arequipeño como sus hermanos, excelente matemático, abogado y viajero en Europa durante algunos años, que había publicado varias obras sobre matemáticas y astronomía. Como al morir en 1857 dejara, con la primera parte terminada y el resto en borrador, una geografía matemática, física y política del Perú, una comisión del Congreso recomendó su impresión, el mismo año de la muerte del autor. Nada se hizo hasta que el presidente Castilla, en 1861 (23 de mayo), decretó que se imprimiera por cuenta del Estado[428]. Fue encargado de editar la obra de D. Mateo, su hermano Mariano Felipe. Este no sólo desempeño la tarea con devoción fraternal, sino también con un entusiasmo científico que había nacido en él como consecuencia de las investigaciones geográficas que, como historiador, había realizado durante veinte años, por lo cual el Presidente dispuso que también se publicara un mapa de D. Mariano Felipe[429]. A las obras de interés geográfico de los hermanos Paz Soldán hay que agregar las de su sobrino Manuel Rouaud P.Z., quien hizo meritoria labor en la Amazonía y publicó varios trabajos científicos, especialmente de temas astronómicos. En sus *Cuestiones de Física Matemática y de Astronomía* se halla su "Estudios sobre la inclinación de la brújula", que constituyó un interesante aporte a la navegación en nuestras costas[430].

Si Mateo Paz Soldán demostró ser un matemático de calidad, como se advierte en sus obras sobre cálculo infinitesimal, trigonometría esférica y astronomía, no parece que fueron sobresalientes sus aptitudes como geógrafo, si se le juzga por su *Geografía Universal*, no obstante haber sido escrita después de una permanencia en Francia que pudo acercarlo a la metodología que por entonces ya comenzaban a utilizar allí quienes se ocupaban

de esta ciencia. Su verdadera vocación lo lleva a dar desproporcionada extensión a la "Geografía Matemática o Astronómica" y en el resto hay defectos didácticos, de estilo y de selección de materias, a tal punto que en cuanto a la geografía (política) parece que presentara de cada país lo que ha tenido a la mano y no lo más importante. A su muerte los trabajos geográficos de D. Mateo quedaron en borrador, "con muchos vacíos y supresiones, porque el quebrantamiento de su salud fue rápido y amenazante", refirió D. Mariano Felipe, quien los editó. Quizás, también este no puso en la revisión del texto el mismo interés que concedió a la preparación del otro manuscrito que dejó D. Mateo: la *Geografía del Perú.*

Mariano Felipe Paz Soldán había recorrido buena parte del territorio del país, estableció provechosa relación con los geógrafos y viajeros de su tiempo, como investigador que era, conocía la bibliografía existente y, por último, tuvo una oportunidad que no se ofreció a su hermano: aprovechar varios trabajos que se publicaron en la década de 1850, como se advierte al examinar los cuadros estadísticos que contiene la *Geografía del Perú* que editó, en la cual es fácil comprobar, por ejemplo, que un 30% de los cuadros han sido tomados de la obra de Leubel. Pero esto no desmerece en nada la calidad de su trabajo que es digno del más caluroso encomio como tarea desempeñada por un solo hombre que mientras editaba la obra de su hermano, "dándole unidad", llenando los vacíos, confrontando citas y hechos (a tal punto que da a saber que "lo que dejó su hermano le ha servido tan solo como apuntamiento"), al mismo tiempo dirigía la construcción de la penitenciaría de Lima, era ministro de RR.EE. y director de Obras Públicas, todo ello con eficiencia. Este hombre sobresaliente dio a la obra una extensión de aproximadamente 750 páginas que contenían lo mejor que por entonces se podía presentar como descripción del país. Constaba el libro de resumidos datos históricos, una parte de geografía física que se ocupaba, principalmente, de la geología nacional, su hidrografía, las posiciones geográficas y alturas que habían sido ya fijadas en el territorio y las características del litoral. Una breve exposición presentaba las características de la geografía humana y de su geografía económica (producciones, comercio, hacienda pública) y la mayor parte del libro lo ocupaba una detallada descripción de las cosas más notables que existían en cada departamento político. A manera de apéndice iba al final el trabajo completo que hacía poco Raimon-

di había publicado con el nombre de "Apuntes sobre la provincia litoral de Loreto". También se le adicionaba una "Noticia bibliográfica" de nueve páginas que D. Mariano Felipe habría de ampliar considerablemente en el *Atlas Geográfico del Perú* y en el *Diccionario geográfico estadístico del Perú* (1877), en tal forma que, aunque contenían artículos incompletos unos e inciertos otros, en conjunto dieron a conocer por primera vez una apreciable cantidad de obras sobre el Perú cuya existencia hasta entonces la ignoraba el público.

El autor que se acaba de mencionar cumplió la misión que el Presidente le había encomendado formando, a base de todo el material cartográfico existente, a partir del mapa de Malespina, una carta general de la República, en proyección cónica y a una escala de $1^{o} = 7$ cm. No hemos tenido ocasión de verla pero Raimondi la da por realizada, no mostrando sobre ella mucho entusiasmo pues expresa que es difícil "formar un mapa con material heterogéneo"[431]. Reconoce, sin embargo, que el propio autor ha manifestado que "no se debe esperar de su trabajo una obra perfecta", lo cual está de acuerdo, dice Paz Soldán, con la opinión de Castilla quien creía "que por de pronto convenía tener un mapa aunque imperfecto". Raimondi, por su parte, añade una opinión que sigue siendo valedera: "... El trabajo ... tiene el gran mérito de reunir en un solo cuerpo la mayor parte de los estudios geográficos hechos anteriormente, y de ser el primero en su género; queda pues a su laborioso autor, la gloria de haber puesto las bases de un gran mapa general de la República, el que se iŕa poco a poco perfeccionando". Habría que añadir que desde un punto de vista nacionalista esta primera representación gráfica de nuestro país, trazada por un peruano, debió despertar una patriótica satisfacción que llegó hasta nuestros días. Porras ha expresado[432]que el *Atlas*... de D. Mariano Felipe tiene para la cartografía republicana "el carácter representativo y sistematizador de un Mercator o un Ostelio para la geografía quinientista, de un Blaeuw en el siglo XVII o Juan de la Cruz Cano y Olmedillo o de un Baleato en el XVIII".

Fueron los Paz Soldán los primeros que pusieron empeño y decisión en presentar la integridad del territorio nacional mediante el mapa y la descripción. Pero, después del desbaste a machetazos que los hombres del *Mercurio Peruano* dieciochesco ejecutaron, durante los mediados del siglo XIX hubo otros que realizaron faena de desbroce, ya con guadaña y hoz, para dejar al descu-

bierto ciertas zonas territoriales. Hubo durante este lapso una relativa abundancia de monografías descriptivas y cartográficas realizadas por peruanos y extranjeros, que serán citadas en el curso de este libro. Por ahora basta mencionarlos como elementos que D. Mariano Felipe utilizó hábilmente para escribir otros dos libros. Su *Atlas geográfico del Perú* fue preparado, según él nos informa en la sección introductoria, siguiendo el mismo sistema que adoptó en la *Geografía*, es decir, con respecto a cada departamento político del país da un mapa departamental "en escala grande a fin de que se vea, en detalle, todas las ciudades, pueblos y haciendas", un plano de cada capital de departamento o de provincia y vistas fotográficas de ciudades, monumentos, edificios" u otros objetos dignos de atención". Este material forma ya un conjunto impresionante y hermoso, dado el trazo cuidadoso de las láminas. Pero, además, se incluyen mapas de características especiales, cuadros de coordenadas y alturas sobre el nivel del mar, una discusión del valor de las observaciones astronómicas y barométricas y una exposición de la forma en que ha calculado la superficie territorial. En cuanto al *Diccionario Geográfico Estadístico del Perú*, la otra obra en que Paz Soldán entra al campo de la geografía del detalle, fue publicada en 1874 y, por tanto, cae fuera del campo de estudio del presente tomo. Contiene algo más de treinta mil nombres geográficos y es un libro predecesor del *Diccionario geográfico del Perú*, publicado, en tres volúmenes, en 1911-1917, por el ilustre marino y geógrafo capitán de fragata Germán Stiglish. Cabe advertir, de paso, que aún no se ha realizado la debida valoración de la incansable y patriótica obra que el comandante Stiglish realizó en vida, en el campo de la geografía del Oriente y de la zona costera, así como en el de la divulgación de los documentos históricos de la Marina de Guerra.

6. VIDA INTERNACIONAL

6a. Difícil equilibrio

En el tomo de la *Historia Marítima* que ha tenido a su cargo al Dr. Alberto Wagner de Reyna estudia la situación diplomática que existía en el Pacífico meridional durante los mediados del siglo XIX, así como las de esta zona con la Gran Bretaña, Francia, los Estados Unidos y particularmente España, mencionando también las intervenciones europeas que se produjeron por entonces en las ex—colonias españolas. Ello nos permite concretar-

nos en este tomo a tratar solamente aquellos aspectos de la vida internacional del Perú que se hallan directamente relacionados con los asuntos de carácter marítimo que se examinarán en otros capítulos de nuestro libro.

Comenzó con el inicio del primer gobierno de Castilla (1845) un período largo si se mide con el rasero establecido en la etapa histórica precedente, en que se aquieta algo la inestabilidad política. La riqueza del guano que empieza a explotarse nos permite, aunque sólo fuera temporalmente, aflojar el dogal de las crisis financieras que nos habían oprimido desde la declaración de nuestra independencia política de España. Ahora se recuerda que existen los postergados compromisos de las deudas externas que tienen servicios largo tiempo desatendidos promoviendo quejas que nos desprestigian. El país, por otra parte, asume una característica económica que resulta satisfactoria a esos ojos foráneos: exportador de materias primas e importador, con fondos públicos, de una tecnología altamente desarrollada; así como de bienes suntuarios, con fondos privados. Todo ello a través del mar.

Esta nueva conducta hace que se suavice en algo la actitud que las grandes potencias han tenido respecto a este país al que califican de atrasado y revoltoso; y que comience a admitirse que, después de todo, tiene cierto derecho a existir. Nos favorece en este sentido aquello que con respecto a varios otros factores nos es dañino: que sea Gran Bretaña el país con el cual resultamos comercialmente más unidos. Esta potencia, que en forma imperialista y avasalladora sigue avanzando en el Africa, Asia y Oceanía, no se interesa ya en verificar una expansión territorial en Sudamérica; pero al mismo tiempo tampoco está dispuesta a consentir que otra conquiste una porción de nuestro continente. Pesa tanto su influencia mundial que esa actitud nos resulta una garantía de independencia política que, a pesar del amago que significó la loca aventura española de 1866, no impidió nuestra integración diplomática en el sistema dominante, y por cierto en lugar destacado en la América Latina mientras duró el tráfico del guano. Mas esto no nos dio una seguridad internacional. Aunque nuestra situación mejorara en relación con los períodos históricos precedentes, continuó siendo inestable durante el lapso que estudia este tomo de la *Historia Marítima*. No contribuyó a estabilizarla, por cierto, la caprichosa conducta que a veces siguieron nuestros gobiernos en cuanto a los funcionarios diplomáticos

acreditados en el exterior. Tal fue el caso de la simultánea cancelación de servicios de nuestros representantes en Londres, París, Washington y Santiago de Chile, que tuvo lugar en junio de 1867 por ley del Congreso que así invadió la provincia del Ejecutivo[433]. Hay que considerar que por entonces las legaciones asumían las funciones de agencias de adquisiciones, inspectorías de buques de guerra en construcción y oficinas de contratación de técnicos. Tenían también a su cargo la alta fiscalización del negocio del guano y de los aspectos de política exterior relacionados con los precios y distribución de los fertilizantes, además de los deberes estrictamente diplomáticos, que no eran pocos. Durante el lapso que nos ocupa el Perú sostuvo una guerra contra el Ecuador (de la que trata el volumen 2 del tomo VI) y una contra España (la cual estudiaremos en otra parte de este tomo). El costo de estos empeños guerreros fue elevado. Además, el conflicto con España repercutió con cierta importancia en la política internacional de las grandes potencias, como Wagner lo ha hecho notar en su enjundiosa obra, pues el ataque español amenazaba el equilibrio que Inglaterra y los Estados Unidos, cada uno a su modo, querían conservar en Sudamérica. En cuanto a la guerra con el Ecuador, rompía la paz propicia al comercio capitalista; y también las consecuencias que podía tener, en relación con la expansión territorial del Perú, alarmaba a nuestros vecinos Nueva Granada y Chile. "El arte de la guerra es uno de los tipos de técnica capaz de progresar en razón inversa del progreso general del cuerpo social", dice Toynbee[434]. Hasta la presunción de guerra es fenómeno que desorganiza; y durante el lapso histórico que nos ocupa nosotros vivimos desgastados por una fricción continua en dos frentes, con la enemistad de Bolivia y Ecuador a quienes nunca se puso fuera de acción[435]. La configuración de tal panorama internacional explica la importancia que asumió por entonces nuestra gestión diplomática. Esta no fue, por cierto, tarea fácil. Por eso despierta admiración la habilidad con que el Perú afrontó los varios peligros que lo amenazaban del exterior, a pesar que carecía de experiencia sobre relaciones internacionales; así como reconforta considerar el valor y la firmeza con que defendió principios de solidaridad hemisférica, asumiendo un papel director. Como si esto fuera poco, hubo que resolver las dificultades internacionales derivadas de los atropellos que nuestros revolucionarios, y a veces hasta las tropas regulares, cometieron contra las personas y propiedades extranjeras que existían en nuestro mar o en nuestro territorio costeño.

6b. Un Valle Riestra marino contra Walker

Al comenzar la segunda mitad del siglo XIX acababa de empezar en los Estados Unidos lo que algunos historiadores de ese país llaman el período del "nacionalismo militante", eufemismo que encubre los efectos de esa filosofía política que despertó en su tiempo gran alarma: el "*manifest destiny*" (destino manifiesto). A mediados de 1846 los norteamericanos consiguieron entrar en posesión de Oregon. A comienzos de 1848 y casi simultáneamente, México tuvo que "ceder" a los EE.UU. parte de su país, y se descubrió el oro en California. Este territorio se incorporó a la Unión en 1850 como *"free state"*, agudizando los peligros que para el Sur significaba el aumento de porciones del territorio que no apoyaban la esclavitud. Los elementos enumerados fueron excitantes de una tónica dinámica en la política interna e internacional de ese país durante la década de los cincuentas, en la cual se produjo allí un desarrollo espasmódico de carácter marítimo. Su primer reflejo, en cuanto nos concierne, fue el intento norteamericano de despojarnos de las guaneras de Lobos, asunto del cual trataremos en detalle posteriormente. Basta, por ahora, citar las reflexiones que Wagner ha consignado[436]. La segunda consecuencia se relaciona con la esclavitud y con el filibustero norteamericano William Walker, a quien nos hemos referido en páginas anteriores.

El ministro norteamericano en Nicaragua públicamente reconoció al gobierno auspiciado por Walker, y Osma, obedeciendo instrucciones de la Cancillería, dirigió al Secretario de Estado una nota protestando por las declaraciones de ese funcionario, que favorecían ideas políticas, así como atacaban principios "sin los que resultaba imposible que las naciones cristianas tuvieran paz y armonía". El Secretario de Estado le contestó mediante una larga comunicación dándole detalladas explicaciones, "sin estar obligado a ello", en las que manifestaba que su gobierno se había visto precisado a reconocer al presidente Rivas a fin de proteger los derechos, propiedades y personas norteamericanos, y que esperaba que el gobierno del Perú no juzgara mal los motivos[437]. Hay que añadir que el Perú propuso a Chile que los dos países enviaran fuerzas armadas a Centro América[438], lo que Chile no aceptó[439]. Pero no sólo nuestro gobierno facilitó dinero a Costa Rica y Nicaragua, prometiendo el envío de un buque de guerra, e hizo un empréstito al primero de esos países. Hubo también a favor de Costa Rica el sacrificio de una joven vida que se había ini-

ciado en afanes marítimos en el Perú: Antonio Valle Riestra y Albarracín[440].

6c. Perú aspira a coposeer un canal interoceánico y a organizar la defensa continental

Resulta interesante una medida diplomática que nuestro gobierno adoptó, que indica por su parte una perspicacia internacional que cala hondo. Al entrar los Estados Unidos en la posesión de una amplia costa en el Pacífico, ha establecido en este océano una frontera estratégicamente aislada. Tiene ahora el problema de defender dos litorales muy distantes entre sí. La línea de comunicación más corta se encuentra a través de América Central, donde Gran Bretaña goza de influencia, al mismo tiempo que domina las rutas a través del estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos. La mejor solución es poseer un canal transístmico, pero este es también deseo británico, y las dos potencias están luchando por obtener concesiones por parte de los países centroamericanos. Aprovecha el Perú el prestigio que ha adquirido al prestar ayuda a esta región, y consigue que en los tratados que a comienzos de 1857 firma con Costa Rica y Nicaragua, se incluya una cláusula mediante la cual nuestro país se compromete a contribuir con la mitad de las acciones que toquen a cualquiera de esos dos países según el canal interoceánico se abra por uno u otro territorio, con lo cual quedaría de co—propietario del canal, ya lo construya Gran Bretaña o los Estados Unidos. Igualmente de alto vuelo es la política continental que desde 1847 viene auspiciando Torre Tagle, que lleva en 1856 a la firma de un proyecto de tratado de alianza y confederación contra las agresiones que amenacen a las ex—colonias españolas, por parte de siete países hispanoamericanos[441]. La conveniencia que tal tratado pudo tener, se midió en la década de los sesenta, que fueron de continuas y valerosas protestas que el Perú presentó a las grandes potencias, sin desanimarse a causa de que su actitud resultaba singular. Primero fue a España "donde crecía con rapidez la creencia errónea de que estaba a punto de renacer el grande Imperio de Carlos V..., pues la guerra de Marruecos había despertado una locura de gloria"[442]. Fracasada la aventura de Santo Domingo, le tocó al Perú erguirse en defensa de México, atacado por España, Gran Bretaña y Francia, dándole un constante apoyo moral[443]. Siguió la denuncia que nuestro país presentó ante las solicitudes de protectorado que el presidente García Moreno había hecho para el Ecuador, a España, primero, y a Francia, después, en agosto de 1861[444]. Nuestro turno iba a ser en 1865, pues había llegado el tiempo de "las guerras de las coronas contra los gorros [frigios] de la libertad", como le comentaría el presidente Castilla al ministro Robinson de los Estados Unidos [445].

6d. Las escuadras de la gendarmería internacional

Las escuadras que mantenían en nuestros mares las empleaban las grandes potencias como elementos ejecutores de su política internacional. Eran como el sable de un gendarme marítimo que con frecuencia se veía precisado a desempeñar el papel policial que le señalaban los ministros residentes y hasta los cónsules. Desde los principios del siglo Gran Bretaña, los Estados Unidos y Francia mantenían en nuestro Pacífico unidades de guerra y algunas auxiliares. Su fuerza de batalla variaba según la temperatura diplomática reinante. En 1854, por ejemplo, los británicos tenían siete buques de guerra y los franceses, once además de cuatro destinados al servicio de las islas de La Sociedad[446]. En cuanto a los Estados Unidos, durante el período 1841-1886 la escuadra tuvo a su cargo la región comprendida entre el sur de Chile, el norte de Alaska y las Marquesas. En 1843 y 1844 el fondeadero habitual del comandante de la escuadra fue el Callao, pero entre 1845-1849 esta fuerza concentró sus actividades entre San Francisco y Acapulco. Al comenzar la década de los sesentas la zona de mayor interés fue para ella Panamá a causa de la difícil situación política que existía en Colombia, como resultado de la cual los británicos mandaron a tierra su infantería de desembarco, a la ciudad de Panamá, donde apresaron a un oficial de marina norteamericano, y en San Blas[447]. A partir de 1850 había aumentado apreciablemente su escuadra a causa de la necesidad que experimentaba el Tío Samuel de resguadar sus nuevos intereses en el Pacífico. Durante la guerra de Secesión, John M. Montgomery, quien actuaba como comandante general, recibió instrucciones de concentrar sus fuerzas en el área de peligro, que era San Francisco—Acapulco—Panamá, para evitar que los sureños pudieran apoderarse del *gold bullion* que se enviaba al Este. Los buques eran por entonces las corbetas a hélice *Lancaster, Narragenset* y *Wyoming,* la de ruedas laterales *Saranac* y las a vela *St. Mary* y *Cyane,* que cruzaban entre San Francisco y Panamá[448]. La del Pacífico era la única, en 1861, que subsistía de las cinco estaciones que anteriormente había[449]. Le era difícil conseguir carbón y cuando se lograba resultaba de un costo prohibitivo[450]. Por orden del Secretario de Estado, siempre debía haber un buque en Panamá, y por ciertas razones este fue mayormente el *Lancaster,* que era el de mayor potencia[451]. Montgomery fue relevado (2 de enero de 1862) por Charles H. Bell, quien tuvo que hacer frente a

la tensión que con los británicos había en el área a causa del paso en falso de Wilkes al detener al buque–correo *Trent* y apresar a dos sureños, lo que determinó que Gran Bretaña mandara una apreciable escuadra; y con los franceses que estaban empeñados en el asunto de México y quienes también tenían fuerte escuadra. Ambas superaban a la norteamericana[452]. El Departamento de Marina ordenó a Bell que hiciera ver a los sudamericanos que "no obstante las dificultades internas todavía tenían poderío para castigar cualquier infracción a los tratados" y, por tanto, un buque cruzaba hasta Valparaíso[453]. A Bell se le ordenó asumir el rango de "contralmirante provisorio", por haberse creado en los Estados Unidos (¡sólo entonces!) esta jerarquía[454]. En 1864 se reforzó el poder de Bell con la cañonera de hierro y de dos ruedas laterales *Wateree*, cuya llegada a la costa del Pacífico sudamericano fue una aventura. Era un extraño buque construido para los ríos y canales naturales de los Estados del Sur, y carecía de velamen. Como quemó hasta el último gramo de carbón en el cruce de Magallanes, tuvo que atracar en una isla chilena, cortar árboles y esperar que secarán, mientras la tripulación improvisaba mástiles y velas. Con estos elementos pudieron llegar al primer puerto donde había carbón[455].

En octubre de 1864 tomó el mando el "contralmirante provisional" George F. Pearson, a quien se le enviaron los cañoneros *Mohongo* y *Suwanee*[456]. Al terminar la Guerra de Secesión, quizás si el deseo de no mantenerse respecto a los franceses en inferioridad de fuerzas navales en el Pacífico, hizo que se mandara a este océano la Escuadra de Servicio Especial, comandada por el comodoro John Rodgers, formada por el monitor de doble torre *Monadnock*,considerado como uno de los más poderosos buques de guerra del mundo, los vapores de dos ruedas *Vanderbilt* y *Powhatan* y la corbeta de madera y a hélice *Tuscarora*,unidades que se incorporaron en la Escuadra del Pacífico[457]. Pearson actuó, con el ministro en Chile, Kilpatrick, en las negociaciones para impedir el bombardeo español de Valparaíso, como se explicará al tratar de nuestra guerra con España durante la cual esa escuadra fue testigo del combate del Callao, según también se referirá. En agosto de 1866 se dividió la Estación del Pacífico en dos, situación que duró hasta marzo de 1869. Mientras esa disposición estuvo en vigencia el contralmirante Pearson comandó la meridional, cuya fuerza estaba formada por la corbeta de ruedas laterales *Powhat* (buque insignia), la corbeta de hélice *Tuscarora*, el cañonero de

ruedas laterales *Wateree*, los cañoneros de hélice *Nyack* y *Dacotha* y los buques de vela (almacenes) *Farallones* y *Fredonia*, variedad de tipos significativa de una etapa de transición. Uno de los buques—almacenes debía estar fondeado en el Callao o en Valparaíso[458]. En 1866 todos los buques fueron equipados en forma que pudieran realizar trabajos hidrográficos y se les ordenó que confirmaran o corrigieran, en toda oportunidad que se les presentara, los datos que registraban las cartas náuticas. "No se hizo mención de maniobras tácticas [pues] las escuadras del Pacífico eran todavía fuerzas policiales", dice el autor[459]. El gobierno nacional otorgaba a los buques de las escuadras que estacionaban en nuestros puertos los goces que merecían, comprendiendo liberaciones de derechos de todas clases[460].

6e. Las secuelas de las revoluciones

A base de documentación de primera mano, Félix Denegri ha expuesto lo relacionado con la que se llamó "cuestión inglesa", reveladora de la disminuída posición diplomática a que llegó el Perú en 1844-1845, a causa de las revoluciones que lo llevaron a una anarquía que permitió que los agentes diplomáticos impusieran su voluntad con el apoyo de sus buques de guerra[461]. Por cierto que no terminó allí el uso de las escuadras extranjeras para atemorizar o para pasar a las vías de hecho. Las situaciones más humillantes fueron las producidas por asuntos de menor cuantía. Tal resultó el caso cuando en 1854 el agente diplomático de Francia, Ratti-Menton, quien se había mezclado en asuntos políticos internos, apoyado en la escuadra de su país presentó un ultimátum para lograr el pago de unas deudas, presión ante la cual cedió Echenique pero no su ministro Paz Soldán quien renunció; y también el del encargado de negocios del mismo país, Huet, que por una riña callejera de un carpintero francés, sostenido por el comandante en jefe de la escuadra francesa obligó al Perú a hacer un humillante saludo de cañón cuando, en 1860, llegó Lesseps al Callao a bordo del *Duguay Trouin*. Son varias las oportunidades en que por disposiciones de autoridades superiores de Europa o de los Estados Unidos, o a petición del representante del país en Lima, o de algún cónsul, los buques extranjeros se envían a "defender los intereses" o a "arreglar rápidamente" los reclamos[463]. Hasta se presenta una oportunidad en que la autoridad suprema de la República provoca, con sus medidas, el atropello a

los buques de guerra nacionales. Al producirse la revolución de Vivanco en 1857, este comenzó a vender el guano de las islas Chincha, lo cual llevó a Castilla a concertar con los representantes de Gran Bretaña y Francia un acuerdo para que en guarda de los intereses de los súbditos de esas nacionalidades que eran acreedores del Perú por la deuda interna, se comprometieran a ayudar para impedir que se exportara el guano "robado", acuerdo que las cancillerías de Londres y París no aprobaron. El 15 de marzo el vapor de la línea inglesa (P.S.N.C.) de nombre *New Granada* fue detenido por el sublevado *Loa* que exigió "la entrega de ciertos fardos y cajones del cargamento, así como de una cantidad de dinero destinado por el gobierno de Castilla al ejército que tenía en el Norte". El ministro y el almirante británicos "consideraron que había sido inferido un insulto al pabellón de su país" y mandaron al *Pearl* a exigir satisfacciones y la devolución del dinero, lo que dio por resultado el apresamiento del *Loa* y del *Tumbes*[464]. Hubo oportunidades en que los miembros del servicio consular, siguiendo malos ejemplos, pretendieron sustraerse a la autoridad de los funcionarios nacionales, como ocurrió en Arica en marzo de 1860, ocasión en que el cónsul norteamericano se negó a acatar disposiciones reglamentarias del Municipio, la Subprefectura y el Almacén de la Aduana[465].No siempre los ministros residentes, los jefes de escuadras y los cónsules estuvieron de acuerdo entre ellos, aunque por lo general esto no ocurría. La conciliación no era muy fácil porque en algunos de los países que los enviaba no se hallaban bien definidos los límites de autoridad. En el caso que tiene lugar en febrero—marzo de 1865, el Cónsul hace poco que ha presentado una queja contra el Ministro Residente, y el contralmirante Pearson quiere detener a un buque, mientras el Ministro se opone a ello[466]. En agosto de 1867, por otra parte, el almirante que era el Comandante en Jefe de la Fuerza de S.M. Británica en el Pacífico ha presentado una queja contra el vice—cónsul en el Callao, y el Ministro Residente le hace llegar un despacho de Londres en que se le comunica habérsele hallado culpable y se le advierte que en el futuro debe ser más cuidadoso[467].

6f. Confiscaciones y apresamiento de nuestro buques

No ha de creerse que la tarea que la gendarmería diplomática y naval tenía por delante era fácil. Por el contrario, había de en-

frentarse continuamente a situaciones delicadas pues la política interna de nuestro país que estaba lejos de haberse aquietado del todo, complicaba en problemas difíciles a los buques de guerra y funcionarios extranjeros que se hallaban en el país, creando situaciones que a la postre desprestigiaban al Perú. Cada revolución dejaba una secuela de dificultades a causa de las alteraciones de todas clases que había producido. No eran frecuentes las pérdidas de vidas extranjeras pero no faltaban, como en el caso de la muerte de William Redfield Eaton, amanuense del Consulado de los Estados Unidos en el Callao, como consecuencia del combate que allí se produjo cuando el *Apurímac* y el *Huaraz* desembarcaron tropas, acontecimiento, que llevó al Comandante del U.S.S. *John Adams* a exigir que se pidieran reparaciones[468]. Lo que abundaban eran los reclamos por daños y perjuicios, como en el caso del motín de los artesanos, mencionado en este tomo, que lleva al capitán, oficiales y marineros del *Lammergeir* a elevar una protesta en que manifiestan que no ven conexión ninguna entre la política partidaria de gobiernos tambaleantes, como el del Perú, y la violación de la fe pública de la cual son responsables el Gobierno, el Consignatario, los agentes de aduana y los funcionarios nacionales[469]. En relación a la cuantía de las pérdidas, parece que fue elevada en los disturbios que hubo en los últimos días de las caídas de Pezet y de Prado, según el informe de la legación norteamericana sobre saqueo a comerciantes de esa nacionalidad[470]. En cuanto a lo ocurrido en 1867, Basadre dice que el 7 de noviembre "la soldadesca desbandada y la plebe" destrozaron en el Callao más de treinta casas extranjeras sin tocar una sola de peruanos[471]. La situación fue aún peor en el puerto, durante los distrubios preliminares a la renuncia de Prado[472] y, sobre todo, en el Norte, que provocaron fuertes reclamaciones de los representantes de Gran Bretaña, Estados Unidos y Prusia. En Tumbes, Lambayeque y Chiclayo, principalmente, hubo decenas de quejas de extranjeros, mayormente norteamericanos, a quienes se les había destruído y saqueado sus propiedades que en varios casos eran florecientes negocios agrícolas logrados mediante años de esfuerzos[473]. Algunos de los sucesos anteriormente mencionados podrían ser considerados, con benevolencia, azares de las revoluciones y guerras civiles que se encuentran en muchos países. Mas es evidente que en nuestro caso quizás rebasaban los límites cuantitativo y cualitativo de lo tolerable para evitar desprestigio en el exterior. Rebelado Iquique contra Eche-

nique, en los primeros meses de 1854, al apoderarse del puerto un grupo de revolucionarios entre los cuales, al parecer, abundaban los chilenos, obligan a los comerciantes extranjeros a que entreguen cierta cantidad de dinero en calidad de "préstamo a la Aduana". Los norteamericanos dan a conocer este hecho a su ministro y éste manda a Bailey en el U.S.S. *St. Mary*. A poco de llegar el marino norteamericano, el *Guise* recupera el puerto para el Gobierno pero Bailey, ante rumores que en Tarapacá se prepara una contra—ofensiva, da a saber que se propone proteger a los comerciantes norteamericanos[474]. Los afanes de los gobernantes para sostenerse en el poder, impidiendo a sus adversarios que adquieran armamentos, llevan a Castilla, en 1858[475], a solicitar que el gobierno norteamericano impida las preparaciones hostiles que tienen lugar en Nueva Orleans y Nueva York, e igual actitud adopta Pezet en 1865, ante el temor de que Fernando Casós embarque armas y municiones hacia el Perú[476]. El asunto reviste mayor importancia cuando se trata de un golpe de mano ejecutado por un personaje que merece respeto, y esto fue lo sucedido el 15 de mayo de 1867, en que previa comunicación que enviara al capitán del vapor *Limeña*, de la compañía inglesa (P.S. N.C.), Castilla, en calidad de revolucionario, se apodera de cincuenta cajones de fusiles para emplearlos "dignamente en el restablecimiento constitucional"[477]. Lo concerniente a las medidas que tomaban los revolucionarios para hacerse de dinero siempre resultaba en perjuicio de las arcas fiscales. Se encuentra, por ejemplo, oportunidades en que un consignatario está mañosamente mezclado en el asunto. En dos trabajos de Mathew se halla información sobre el efecto que las revoluciones causaban en el prestigio exterior del Perú y en el vital negocio del guano. Esto último como consecuencia de los préstamos en que incurrían los gobiernos para poder hacer frente a los gastos extraordinarios que los disturbios producían. "En los períodos de rebelión o guerra el comercio británico invariablemente sufría. Se bloqueaban los puertos, se destruía la propiedad [privada] y la actividad económica general se dislocaba. Los informes consulares y diplomáticos enviados a Londres por nuestros representantes se hallan llenos de referencias a los problemas del comercio en tales circunstancias"[478]. Dice también este autor que "en 1854 el Ministro de Relaciones Exteriores, Gómez Sánchez, con oportunidad de una defensa que presentó del sistema de exportación del guano, que prevalecía, hizo notar cuan importante era para un país como el

Perú 'falto de los grandes recursos que las antiguas y ricas naciones tienen a su disposición para emplearlos en tiempos de conflictos', estar en condiciones de habilitarse, mediante 'préstamos substanciales', para enfrentar sus necesidades más urgentes".Y refiriéndose al mismo período histórico, que fue de la enconada guerra civil que Castilla encabezó contra Echenique, da a conocer correspondencia entre los hermanos Gibbs que revela las hábiles maniobras de estos consignatarios para no negarle decididamente fondos a Echenique, sino "dárselos en la menor cantidad posible" a fin de que al triunfar la revolución, el hecho de que quedaran fondos para gastar "encantó enormemente a D. Ramón"[479]. En aquello que concernía a las incansables andanzas revolvedoras de Vivanco, en una oportunidad se encuentra a este empleando a un aventurero norteamericano, (Edmundo Sartori, con residencia en Chile y con amplias conexiones en tierra y en buques), como contrabandista de vales emitidos por Vivanco. Sartori con sus andanzas llena muchas páginas de documentos norteamericanos y peruanos[480]. En otra oportunidad el mismo Vivanco resulta vendiendo el guano de las Chincha, como antes hemos dicho, y no en escala pequeña[481]. Este procedimiento unido al éxito que ha tenido al apoderarse de casi el íntegro de la escuadra, a lo ocurrido en las guaneras meridionales, a las escaramuzas en el Callao y en el Norte, así como a los temores que abrigan los neutrales y a la actitud a que estos llevan a las escuadras francesas e inglesas, dan a la revolución un aspecto predominantemente marítimo, que resalta en un informe que el Cónsul de los Estados Unidos envía a su gobierno[482]. Además de las ocurrencias relacionadas con los movimientos de los buques rebeldes y el apresamiento del *Loa* y del *Tumbes* por el H.M.S. *Pearl*, asuntos que ya anteriormente hemos mencionado, otro aspecto de importancia marítima fue la confiscación, por el Gobierno, de tres barcos de los que "robaban" guano y que no escaparon: *Dorcas C. Yeaton*, *Lizzie Thompson* y *Georgiana*. En el apresamiento del primero, por el *Tumbes*, hubo un incidente entre su comandante (Dueñas) y el capitán del buque. Los otros, en cambio, se sometieron. A todos ellos se les siguió juicio y la sentencia resultante fue pena de comiso, la que el Perú se propuso cumplir. Esta decidida actitud provocó la protesta del cónsul de Francia en Iquique (quien era fletador de la *Lizzie Thompson*, por la cual fue separado de su cargo) y también la reclamación norteamericana encabezada por el ministro de esta nación en Lima, quien no se

mostró muy atinado para negociar. Surgió una difícil controversia que duró seis años produciendo kilos de una documentación que figura en varias secciones de los Archivos Nacionales de los Estados Unidos[483]. Al finalizar el año 1860 las relaciones entre los Estados Unidos y el Perú eran tan críticas, a causa de nuestra justa resistencia a indemnizar a los propietarios de esos tres buques, que el Departamento de Estado dispuso que el Ministro presentara un ultimátum: cinco días de plazo para aceptar los términos de un arreglo (14 de octubre de 1860). El Perú rechazó las condiciones y el Ministro pidió sus pasaportes. La Secretaría de Estado hizo saber a nuestro ministro en Washington que cesaban las relaciones con el Perú, y le envió sus pasaportes; mas Coronel Zegarra permaneció en Washington tratando de arreglar el problema. Cley, por su parte, dio a conocer a los cónsules de su país en el Perú que las relaciones diplomáticas quedaban suspendidas[484]. Debe hacerse notar que el Presidente de los Estados Unidos, según lo expresa una comunicación de julio de 1860, había pedido varias veces al Congreso la debida autorización para usar fuerzas navales a fin de obligar al Perú a que pagara las indemnizaciones, sin obtener la aprobación que solicitaba. Ese mismo mes nuestro país se había negado a referir el problema a una comisión mixta.

El comienzo de un nuevo gobierno en los Estados Unidos creó un clima propicio para el entendimiento, restableciéndose las relaciones diplomáticas con la llegada de Christopher Robinson como ministro residente, el 19 de noviembre de 1861. Dos meses después el diplomático norteamericano volvió a plantear las reclamaciones de los ciudadanos norteamericanos, lo cual llevó a un intercambio de cordiales notas. Según comunicación de Robinson al Secretario de Estado, el 29 de mayo se protocolizó el proyecto de crear una comisión mixta. En noviembre y diciembre surgió la idea de someter el problema a un árbitro seleccionándose al Rey de Bélgica (19 de febrero de 1863), quien en julio de 1864 se negó a actuar en esa capacidad. Fue entonces que una comisión mixta que antes se había escogido, se hizo íntegramente cargo del asunto, entregando su informe el 27 de diciembre de 1864, tarea que acercó al Perú a quien más tarde iba a escribir una obra interesante sobre nuestro país: Jorge Squier, que era uno de los comisionados. Antes de esto, el Presidente de los Estados Unidos decidió dar por terminado el problema del *Lizzie Thompson* y *Georgiana*[485].

6g. Asilos diplomáticos y en los buques de guerra extranjeros

No menos complicaciones ocasionaban los asilos que con frecuencia solicitaban los políticos, en las legaciones, consulados y hasta en las residencias de los ministros[486], a más de convertir los buques de guerra extranjeros en lugares de refugio, en casos como el de Castilla en uno francés[487] y el de Lizardo Montero en uno norteamericano, en 1869[488].

6h. Gratas memorias

Las muchas quejas, entredichos, reclamos y otras desavenencias que se han expuesto no eran las mejores maneras de mantener nuestro prestigio en el exterior, en especial ante los informes que los cónsules mandaban a sus países. En 1854, por ejemplo, el norteamericano del Callao comentaba: "La condición política del país se halla tan constantemente sujeta a cambios, que a veces desaparece la confianza, y la prosperidad general se afecta como consecuencia"[489]. Posteriormente la situación mejoró. A mediado de 1861 el Cónsul Norteamericano en el Callao decía haber leído varios artículos que mencionaban atropellos contra ciudadanos norteamericanos pero que consideraba su deber desmentirlos, y que sus relaciones oficiales y personales con las autoridades peruanas se habían desarrollado dentro de un marco de cortesía y amistad[490]. En cuanto al trato entre los marinos de guerra extranjeros y los nacionales, siempre fue cordial. La institución naval peruana les prestó cuanta cooperación resultó necesaria y le fue deudora de actitudes generosas, como la que mostraron los norteamericanos con ocasión del sismo y maremoto de Arica, en agosto de 1868. "La Escuadra del Pacífico Sur sufrió una seria pérdida. El buque-almacén *Fredonia* había cambiado su fondeadero a Arica huyendo del cólera que azotaba a Valparaíso, cuando el 13, mientras estaba al ancla con el *Wateree*, una gran onda de marea entró al puerto. El buque—almacén se inundó y hundió con sus 27 oficiales y tripulantes. El infortunado *Wateree* fue depositado en la playa mucho más adentro de la señal de pleamar, perdiendo sólo un hombre que en ese momento estaba en un bote pequeño. La tripulación del *Wateree* y cinco individuos del *Fredonia* que habían estado en la playa, de inmediato prestaron socorro a los civiles víctimas del desastre. El cañonero tenía el casco seriamente resentido y era impracticable reflotarlo, de

manera que se le remató públicamente algo después. Mientras tanto permaneció en servicio cumpliendo la rutina naval, excepto que los botes que antes amarraban al tangón habían sido reemplazadas por mulas"[491]. El comportamiento de este personal mereció un reconocimiento oficial que se redactó en términos muy honrosos para los marinos norteamericanos.

7. GOBIERNO, MILITARISMO, LIBERALISMO, OLIGARQUIA Y GRUPOS SOCIALES

7a. Gobierno de la nación

El lapso del que nos toca tratar en este tomo sigue inmediatamente al primer período de gobierno del general Ramón Castilla (1845-1851), al que Basadre llama "de apaciguamiento", como resultado de su elección. Durante el lapso que vamos a examinar no han desaparecido aún los factores de perturbación que antes existían; pero han perdido el carácter del mal crónico que tenían en el pasado pues, por primera vez en nuestra historia republicana, en veinte años hay tres presidentes de la República que han resultado *elegidos* para el cargo, más uno que asume el mando, como legítimo vice—presidente que es, por fallecimiento del Primer Mandatario. La secuencia de la vida política se resume como sigue:

a) José Rufino Echenique, militar, terrateniente y hombre de elevada situación económica y social, reemplaza a Castilla, dentro de características democráticas nuevas en la República[492], el 20 de abril de 1851.

b) El 5 de enero de 1855 Echenique es depuesto después de una "furiosa" guerra civil que ha colocado contra el Gobierno a un fuerte grupo de opinión, con importante participación de los liberales. Castilla asume nuevamente la Primera Magistratura, resiste una "enconada" insurrección promovida por el general Manuel Ignacio de Vivanco(1856-1858), lleva al Perú a una guerra con el Ecuador y entrega la presidencia al mariscal Miguel de San Román (24 de octubre de 1862), también elegido por votación.

c) Pacífica elevación al cargo, del vice—presidente, general Juan Antonio Pezet (5 de agosto de 1863), por muerte del presidente San Román.

d) Guerra civil, con enorme respaldo popular, producida por el rechazo al sometimiento internacional del país a España. Caída de Pezet y subsecuente dictadura del general Mariano Ignacio

Prado (27 de noviembre de 1865). Revolución contra Prado y renuncia del mismo (22 de enero de 1868)[493].

e) Al desaparecer Prado de la escena política se hace cargo del gobierno el general Pedro Diez Canseco, que tiene el título de jefe político y militar de los departamentos del centro. En dos oportunidades anteriores había ejercido interinamente el mando supremo, y en esta nueva ocasión le llegaron válidas insinuaciones para que lo retuviera. Mas se mostro buen general republicano cuando, a la manera de los romanos, prefirió volver a cultivar sus tierras arequipeñas, rechazando públicamente esos consejos "para hasta el fin ser inexorable en el cumplimiento de [su] elevado cometido"[494]

Dio Diez Canseco con su conducta "un ejemplo silencioso y sereno que ha quedado aislado", dice Basadre[495] y que fue poco común entre los caudillos militares de ese período. A este hecho se agregó otra circunstancia que es oportuno subrrayar: para la elección del sucesor de Prado las fuerzas electorales se polarizaron en una forma definida que era indicio de un rechazo que había permanecido hacía tiempo en forma larval. Contra la candidatura del coronel, político y agricultor José Balta surgió la del Fiscal de la Corte Suprema, abogado Manuel Toribio Ureta, que enarbolaba una bandera reivindicatoria del gobierno civil pues, según la plataforma de los representantes de la civilidad, aparte de la guerra de la independencia y otros actos heroicos, no había otros hechos que elevaran hasta el culto la gratitud y admiración hacia la actividad militar[496]. Balta resultó elegido y se hizo cargo de la presidencia de la República (2 de agosto de 1868) y Ureta obtuvo un número de votos muy inferior al de su contrincante. Sin embargo, lo ocurrido fue a sumarse a imperdonables desmanes que tuvieron lugar dos años después, para dar como resultado el triunfo del dirigente de una agrupación política que tenía un nombre muy significativo: el Partido Civil.

7b. Antimilitarismo, movimientos sociales y emergencia plutocrática

A mediados de 1851, en el manifiesto final del Club Progresista que se había creado para sostener una candidatura civil a la presidencia de la República, el industrial y político Francisco Quiroz decía: "Sabido es que una de las primeras causas que ha hecho para nosotros infecundo el sol de la libertad es el predominio

constante que en el orden político ha ejercido el poder militar. Rodeado de la gloria inmarcesible que en Junín y Ayacucho conquistara, no ha limitado su prestigio a mantener ilesas y en vigor esas instituciones que brotaron a la sombra de sus frescos laureles; sino que reservó para sí solo todas las posiciones importantes; colocó a los individuos de su seno en cuantas esferas reconoce la jerarquía administrativa; y desconociendo que el gobierno para llenar su fin debe ser esencialmente civil como lo es la sociedad que representa, falseó desde su nacimiento la verdadera democracia y tendió a la oligarquía centralizando la autoridad en unos pocos y no dejando a las mayorías más papel que el que cumple a las moles inertes destinadas a seguir el impulso que reciben de elevadas regiones"[497]. Similares conceptos, expresados por muy diferentes voces (el médico Santiago Távara en "Viaje a Iquitos", *El Comercio,* Lima, 3 de julio de 1868, y "El viajero" Juan Bustamante en sus *Apuntes y observaciones civiles, políticas y religiosas...,* de 1849[498], por ejemplo) hacían notorio un cansancio nacional que comenzaba a llevar al repudio de los constantes y sucesivos regímenes gubernativos militares, no obstante las bondades que algunos pudieran haber mostrado en sus gestiones. No era nueva la fatiga que provocaba ese sentimiento. En enero de 1834 la multitud civil se había improvisado en fuerza combativa rechazando a las unidades de ejército que pretendían dar un golpe de Estado. En junio de 1844 el vecindario de Lima se alzó en armas, impidiendo que entraran en la Capital las fuerzas de Vivanco quien, por otra parte, había mostrado una incipiente tendencia civil revelada en su propósito de reducir en número el Ejército. La candidatura presidencial del comerciante, agricultor y político Domingo Elías, en 1851, apoyada por el Club Progresista que acabamos de mencionar, tuvo un franco cariz anti—militar hecho manifiesto, sin embargo, por el candidato al colocar en su programa político los propósitos de establecer un gobierno civil y de reducir la fuerza armada[499]. Quizás si en algo contribuyó después, el desagrado de la civilidad extrañamente manifestado por la frialdad con que Lima recibió a los cuerpos de ejército que regresaron victoriosos de la guerra de 1859-1860 contra al Ecuador, así como las monárquicas formas externas que mostraban nuestros gobiernos y que merecían las condenas de los republicanos extranjeros, si se juzga por la opinión de un norteamericano que nos visitó en 1864: "cuando se ven bayonetas que brillan en la puerta del Legislativo, como para recordar a los representantes

que tienen un patrón y que la fuerza militar es el poder dominante...; y cuando se toma en custodia a graves senadores hasta que emitan pareceres acordes con el Ejecutivo; cuando una guardia militar pasea los patios de la mansión presidencial (una anomalía en el gobierno republicano en el cual se supone que el pueblo es el escudo así como el creador del jefe supremo)...", el viajero se cree con derecho para calificar nuestro régimen político como una "pseudo—república"[500]. Dándole o no crédito contributivo a tal apreciación, parece un hecho que en el lapso que nos ocupa ha ocurrido una devaluación en el valor democrático que se concede a las fuerzas armadas nacionales, que en buena parte explica el colapso que en 1872 van a sufrir como consecuencia del asesinato de Balta por uno de los hermanos Gutiérrez, militares. En Toynbee se encuentra algo que parece una explicación de lo ocurrido, cuando dice que si una minoría creadora degenera en minoría dominante empeñada en conservar a la fuerza una posición que deja de merecer, provoca la secesión de quienes ya no la admiran espontáneamente ni la imitan libremente[501].

Frente a la fuerza militarista cuya luz se opaca ha surgido otra que destella produciendo reminiscencias de los años en que brilló el primer grupo de liberales que tanto contribuyó a la estructuración de la República. Este nuevo conglomerado ha surgido al impulso de un movimiento ideológico basado en la inquietud social que ha reinado en Europa en la primera mitad del siglo XIX, en especial durante los años 1830 y 1848, pero que en el Perú, a diferencia de lo ocurrido en el Viejo Continente, carece de fuerzas populares que lo respalden de la manera permanente en que lo necesita un partido político. Obtiene en cambio un predominio que no es duradero, en dos ocasiones de importancia. Para prestigiar, mediante la cooperación que le presta, la guerra civil contra Echenique en 1854, al triunfar la cual consigue que el segundo gobierno de Castilla se inicie con cierta tonalidad liberal que pronto pierde. Y para despertar la efervescencia patriótica de las masas ante el intento reivindicatorio de España y conducir a la ciudadanía, en 1866, a la línea de combate, sin distinciones de clases sociales ni ninguna otra diferencia.

Al tratar del liberalismo en la *Historia de Europa en el siglo XIX*, dice Croce que allí "las generaciones jóvenes pronunciaban esta palabra con el conmovido acento de quien acaba de descubrir un concepto de extraordinaria importancia vital, esclarecedor del pasado y del presente y guía del porvenir. Se sentían ante un

nuevo concepto de la humanidad y una visión del camino que a esta se le abría, amplio y claro como nunca había aparecido... Y no estaba desprovisto de ironía el hecho de que la nueva actitud espiritual recibiese su bautismo en donde menos se hubiese esperado, en un país que, como ningún otro en Europa, había permanecido cerrado a la filosofía y a la cultura moderna, país eminentemente medieval y escolástico, clerical y absolutista, España que acuñó al adjetivo liberal como opuesto a servil"[502]. No es de extrañar que grupos pequeños pero progresistas de pensadores latinoamericanos acogieran con fervor la nueva corriente político—filosófica europea, y a mediados de ese siglo y bajo su impulso se lanzaran a la lucha para reestructurar políticamente nuestras repúblicas con la participación efectiva del pueblo y con la más amplia libertad ideológica. Esta corriente liberal tuvo éxitos parciales en Nueva Granada y el Ecuador, mientras que la eclosión chilena fue tempranamente ahogada por la oligarquía. En cuanto al Perú, la segunda aparición en fuerza de los liberales ocurrió mientras gobernaba Echenique, período durante el cual se publicó (en 1853) la *Historia de Salaverry* del chileno Manuel Bilbao, refugiado en el Perú para librarse de la persecución de que lo había hecho objeto el conservadorismo de su país, libro en el que se dice que "la revolución de la independencia había quedado reducida al cambio de personas, había venido a ser una burla de la república y... había empeorado la condición material del país y aun las garantías del individuo"[503].

Están los liberales en la obra magisterial, con Manuel Bilbao, Pascual Cuevas y el grupo del colegio de Guadalupe en el que destacan Sebastían Lorente y los hermanos José y Pedro Gálvez. Son autores de libros y artículos periodísticos, con José Casimiro Ulloa, Francisco Laso, Juan Espinosa, Enrique Alvarado y Francisco Bilbao. Polemizan en materia religiosa, como Francisco de Paula González Vigil. Pero casi todos estos y otros más (Manuel Toribio Ureta, Ignacio Escudero, José Simeón Tejeda, Ricardo Palma, Luciano Benjamín Cisneros, José María Químper, Fernando Casós, José Antonio Barrenechea, Santiago Távara) desde el inicio del segundo gobierno de Castilla y hasta la creación del Partido Civil van a encontrar en el quehacer político un más frecuentado campo de actividades. La vigorosa ofensiva doctrinaria, que comienza con la revolución de 1854, sufre arremetidas del conservadorismo y es prácticamente barrida de la legislación y administración públicas al producirse la caída de Prado. Sos-

tiene en el recinto parlamentario sus más importantes batallas sin que logre doblegar a su contrincante. Su doctrinarismo no tiene valor estratégico al enfrentarse con una estructura conceptual rígidamente conservadora que reposa firmemente en la tradición y la costumbre. Su táctica, que parecería hoy de efecto arrollador, no alcanza por entonces las metas que persigue, a causa de que el grupo liberal carece de fuerzas básicas de apoyo.

Como institución, el Parlamento fue en el pasado reunión de *los grandes* y (ahora pensamos en las pelucas británicas) lugar desde el cual el orador se dirige a un auditorio que le presta compuesta atención. Pero al comenzar el siglo XIX, por extensión ese calificativo se ha aplicado también a la asamblea legislativa que por herencia recibida de la Revolución Francesa ha asumido un carácter teatral bastante diferente de aquel. El teatro es un fenómeno colectivo en sus bases, principios, estructura y forma, y tan pronto como el parlamentarismo muestra cierto estudio y deliberado propósito de llamar la atención, pierde especificidad y adquiere calidad efímera e ilusoria. La creación del actor, por muy dramática que sea la situación escénica, es incompleta sin la participación del auditorio. La audiencia es una parte integral del propio proceso teatral. Entre los actores y los espectadores existen relaciones funcionales que crean suspenso y tensión. Esto ocurre en el gran teatro del mundo (robándole el nombre a Calderón de la Barca) desde los finales del siglo XVIII, momento histórico en que Europa redescubre también el valor del teatro griego y se produce la extraña ocurrencia de que esto coincida con la Revolución Francesa. En la Convención aparecen nuevos elementos trágicos, en un escenario ensangrentado por la guillotina e hirviente de pasiones exacerbadas. El fuego verbal de los Dantones y Robespierres alterna con la voz rugiente de la multitud, unos y otros gritando corajudamente sus verdades. Dirigentes y pueblo son espectadores y coactores que dan el fallo irreversible que lleva al cadalso. Así el sentido de grandiosidad del genio francés hace del tieso Parlamento británico la Asamblea, "donde la vida viene a ser el escenario y los hombres los actores". Tales caracteres parece que no se dan en el Perú de entonces, donde el Parlamento es tribuna de *magister* y no teatro del mundo, donde faltan los espectadores ya que no hay ni pueblo ni pequeña burguesía que acuda a los debates en posesión de informaciones y de capacidad crítica, atributos de que carecen unas cuantas beatas azuzadas para arrojar pasto a los representantes que discuten de

manera heterodoxa los problemas religiosos. Convertido así en tribuna, el Parlamento peruano es lugar donde los liberales peroran, con poco éxito a causa de que siempre impera la mayoría conservadora, o es campo de agresión mediante una guerrilla verbal que escandaliza e infunde temor social, o es paraje de asaltos que se proponen arrebatar al Ejecutivo la conducción de los asuntos públicos. El único instrumento de transformación que puede conducir al cambio que se persigue es la Constitución del Estado. A utilizarlo dirigen su esfuerzo los liberales, mientras que el conservadorismo trata de impedirlo, de donde resulta que durante el lapso de veintiún años que en este tomo estudiamos, la República se rigió mediante cinco Cartas Fundamentales: la Constitución de 1839, también llamada de Huancayo, que estaba vigente en 1850; el Estatuto Provisorio de 1855 "elaborado por la Convención Nacional para suplir la falta de una Constitución, pues la de 1839 había sido derogada durante el movimiento revolucionario iniciado en 1854"; la Constitución de 1856, "cuyo liberalismo ocasionó reacciones tan inmediatas e intensas que fue menester suspenderla"; la Constitución de 1860, "caracterizada por su equilibrada inspiración"[504]. Además, se preparó la de 1867 que, por ser "muy avanzada para su época",[505] Arequipa se negó a jurar, por lo que se puso en vigencia la de 1860[506] por disposición del gobierno que se estableció a la caída de Prado. Algunos de esos documentos constituyen piezas testimoniales de primera clase para un enjuiciamento histórico, especialmente en cuanto se refiere a calibrar la manera en que los liberales apreciaban los males del país y la forma de curarlos. La Constitución que ellos impulsan en 1856, reaccionando contra la de 1839 que Benito Laso considera destinada a sostener el despotismo militar, presenta un definido aliento progresista. No sólo contrasta con el reaccionarismo de la Carta que la ha precedido, sino es el trasunto de la experiencia vivida durante los últimos diez años y alcanza una amplitud social correspondiente al momento mundial. Dispone la entrega parcial de poderes al pueblo, mediante las municipalidades y ciertos organismos de descentralización administrativa; declara la inviolabilidad de la vida humana; establece el sufragio directo; dicta medidas para incrementar la educación popular; en defensa de los derechos humanos prohibe el reclutamiento, así como la expatriación y extrañamiento sin que medie sentencia judicial, y da fin a toda clase de fueros, privilegios hereditarios y propiedad de empleos. Además de tales medidas

que son de carácter doctrinario, adopta otras destinadas a defender a la República contra el autoritarismo y el predominio militar, y a restablecer el juicio de residencia. Reduce el período presidencial; pone vallas que impidan la prolongación indebida del mando en altos cargos mediante el empleo mañoso de la maquinaria gubernativa; crea los mecanismos de acusación al presidente, ministros y vocales; cercena la influencia personal del presidente en las decisiones gubernativas, creando el consejo de ministros responsable; establece un cuerpo cívico capaz de balancear el peso del ejército profesional; limita el número de altos jefes; introduce la intervención del Congreso en los ascensos y prohibe que los militares con mando ocupen curules parlamentarias[507]. A todas esas disposiciones la Constitución añadió otra de la mayor importancia porque permitía examinar la actuación del empleado público cuando ya éste había perdido poder, y neutralizarlo para el futuro: el sometimiento al *juicio de residencia* (de raigambre colonial) sin la absolución en el cual no podía volverse a ocupar empleo público.

La Constitución de 1856 fue el ensueño de un grupo de ideólogos olvidados que aquellos a quienes podía favorecer se hallaban en la incapacidad de imponerla; mientras que aquellos a quienes perjudicaba estaban en aptitud de frustrarla. Nació ya marcada por un signo fatal. El Gobierno, la Administración Pública, el Poder Judicial, el Clero y el Ejército estaban contra ella; y algunas de estas fuerzas se negaron a jurar su cumplimiento, yendo más allá del ejemplo que el Presidente de la República había dado al jurarla manifestando que el Poder Ejecutivo no la consideraba "buena" e insinuando que podría existir la posibilidad de reformarla. No es de extrañar, por ello que sofocada la propaganda doctrinaria de los liberales, el Congreso que Castilla había convocado para julio de 1860 consiguiera autorización plebiscitaria para modificarla. Un presidente conservador, en el Congreso, nombró una comisión reformista de tendencia también conservadora que con ese criterio se abocó a la obra. El resultado fue la Constitución de 1860 que significó un retroceso del liberalismo que alentaba en la de 1856 y una desaparición de los controles que aquella había creado para evitar el autoritarismo, para hacer más específicas las responsabilidades, para establecer la primacía de la Carta Magna sobre las leyes y ordenanzas militares, y para crear funcionarios de muy alto nivel, como el Fiscal de la Nación, que cuidaran de la intangibilidad de los intereses pa-

trios. Fracasó el intento que en 1867 hicieron los liberales para que se volviera al texto de 1856.

La derrota táctica del segundo grupo de liberales republicanos del país no puede colocar en el rincón de los olvidados a aquel que con su prematura muerte restó a los suyos el muy importante aporte de su dirección. José Gálvez es, con términos toynbeanos, la "personalidad creadora que entra en acción asumiendo la jefatura al dar una respuesta de éxito a alguna incitación [como la agresividad de la España isabelina] que enfrenta en común con la masa no creadora de la sociedad de la que todos son miembros". Si a pesar de sus convicciones empuña en mayo de 1866 la espada militar, lo hace con la esperanza de emplearla sólo para un fin tan excelente como preservar la libertad patria, y convencido de que no tendrá que utilizarla más. "Pero esta esperanza es una ilusión... ¡Todos los que tomaren la espada a espada morirán!, dice San Mateo (XXVI, 52). [Esta] es la ley inexorable de la vida real"[508]. Quizás sin su muerte en el combate de ese 2 de mayo de 1866, se hubiera evitado que a la caída de Prado, otra vez con figura toynbeana," [el país] sordo a la música sobrenatural de la lira de Orfeo [se pusiera] perfectamente a tono con la ronca voz del sargento instructor"[509].

Al terminar la primera mitad del siglo XIX se advierte que la situación social no ha variado mucho para las masas peruanas si se le compara, en cuanto concierne a las serranías, con la que existió a mediados del siglo XVIII y que dio lugar a las protestas tumultuarias de los aborígenes, que culminaron en el levantamiento de Túpac Amaru. A pesar de lo mucho que se ha dicho antes y después de la revolución independentista sobre la necesidad de "integrar" a la población serrana en la vida nacional", nada concluyente se ha hecho para lograrlo. Ligeramente mejor es la situación en la zona costeña, donde la población de color, que es mayoritaria, va a obtener a poco la manumisión de los que todavía son esclavos, alejándose entonces del trabajo agrícola que en su espíritu se ha identificado con la institución esclavista. Pero durante la segunda mitad del siglo XIX se van a producir cambios de importancia que los liberales impulsan, lo que da por resultado que algunos de ellos pierden vigencia o disminuyen en calidad cuando el elemento conservador derrota a los ideólogos progresistas.

En 1849 aparecen indicios de que se piensa seguir una política protectora de los derechos de los indígenas, cuando hay devolu-

ciones de tierras y otros bienes a las comunidades de Huarochirí[510]. Mas no se llega a ninguna decisión de importancia y siguen poniéndose en obra las numerosas maneras que se emplean para explotarlos, como la venta de "títulos de propiedad" que utiliza un prefecto del Cuzco al que se somete a juicio. Para impedirlo, en 1868 se presenta en las Cámaras un proyecto de legislación tutelar que se discute largamente y que entra a un examen de comisiones donde duerme el sueño de los justos. Pero el liberalismo muestra durante el lapso que estudiamos preocupación por el indígena, que se traduce en una medida que hace justicia a la población aborigen por lo menos en cuanto a un aspecto de su problema económico. En un "decreto histórico", con términos de Basadre, se expresa que la independencia no ha llegado a la mayoría del país que vive todavía esclavo y envilecido, y que la contribución que paga el indígena es injusta y destructora. Y con fecha 5 de julio de 1854 se logra que Castilla invalide esa tributación , que rendía al Fisco 1'400,000 del total de 1'600,000 correspondientes a las contribuciones directas, ya que los ingresos del guano, dice el decreto, permiten enjugar el déficit que se origine[511]. Mas esto no importa tanto como el sesgo que el asunto de la contribución tomó si se tiene en cuenta que el 2 de marzo de 1867 el coronel Mariano Herencia Zevallos dio a conocer que, en realidad, a partir de 1857 el indígena volvió a pagar la contribución, bajo nombres diferentes[512].Parece que tal disfraz dio resultado. Pero otra fue la situación cuando, como elemento del plan hacendario de Prado, se restableció la contribución personal (el 20 de enero de 1860), que explicaba como de carácter general y proporcionada; porque esto provocó una protesta que llevó a los indígenas a luchas cruentas. Para los liberales esa carga era odiosa "porque pesaba principalmente sobre las clases pobres y era de recaudación...vejatoria". El 2 de febrero de 1867 presentaron una moción en las Cámaras pidiendo que se anulara, lo que se aprobó a mediados del mes siguiente[513].

El problema social costeño contenía, además, un término de difícil solución, aunque no tan grave como el indígena. Con motivo de un intento hecho en 1845 por los hacendados costeños para restablecer la trata negrera con el Africa, y ante la "decadencia en que se hallaba la agricultura de las costas de la República por la disminución de la esclavatura", se aprobó ese mismo año el traslado al Perú de esclavos residentes en otros lugares del continente americano, en calidad de ensayo y durante un corto plazo.

No obstante la protesta del Cónsul de Inglaterra, quien llegó a amenazar con la intervención de un buque de guerra británico que lo impediría, vino de Nueva Granada un pequeño grupo de esclavos negros, "que en vez de lucro ofrecieron a los especuladores hartos desengaños para no tentar otra expedición", dio a saber nuestro ministro de Relaciones Exteriores. Esto, agregado a que el Congreso de Nueva Granada prohibió en abril de 1847 la exportación de esclavos, dio fin al intento. En 1850, en el tratado de amistad, comercio y navegación que el Perú concertó con Gran Bretaña, nuestro país se comprometió a abolir por completo el tráfico de esclavos y a penar a sus habitantes que violaran el espíritu de ese acuerdo[514].

El Código Civil y el de Enjuiciamiento en materia civil, del año 1852, a pesar de los precedentes que del primer decenio de vida republicana existían, aceptaron "con carácter expreso" la esclavitud y las instituciones que de ella se derivaban. Sin embargo, convinieron en que el esclavo tenía categoría de ser humano con capacidad para ejercer ciertos derechos; y al reconocer como libres a los hijos de madres libertas, y también mediante otras disposiciones, abrieron el camino a un procedimiento para terminar con la esclavitud. Echenique no cedió durante su mando a los pedidos que algunos hacendados le hicieron para que se derogaran ciertos artículos del mencionado Código Civil. Al contrario. Cuando surgió la revolución contra su gobierno (1854), imitando la conducta de José de San Martín anunció que se concedería la libertad a los esclavos que se enrolaran en el ejército regular. Castilla, por su parte, atendió el pedido de los liberales y firmó en Huancayo (5 de diciembre de 1854) un documento que Ureta había preparado proclamando la manumisión general de los esclavos, a cargo de indemnizar a sus dueños[515].Es de advertir que ya por entonces los Estados sudamericanos, excepto el Brasil, no reconocían legalmente a la institución esclavista. Los agricultores costeños, con criterio que parecía demostrar a las claras la incomprensión en que vivían en cuanto a la coyuntura económica social por la que atravesaba el Perú a mediados del XIX, se habían aferrado al propósito de conseguir que el Estado les siguiera facilitando medios para adquirir mano de obra esclava. Mediante artimañas legalistas habían prolongado la vigencia de la institución esclavista que, de haberse puesto en práctica las disposiciones dictadas en los primeros años republicanos, hubieran terminado con la esclavitud en la década de los cuarentas,

sin costo ninguno para el Fisco. Dichos terratenientes, como se ha dicho, pretendieron resucitar la trata negrera y, al fracasar en su intento obtuvieron una ley de inmigración general (17 de noviembre de 1849) en la que, teniendo en cuenta "el grado de postración de la agricultura del país por la falta de brazos", se ofrecieron primas a quienes trajeran extranjeros. Así, con el nombre de "colonos" pero en realidad en la categoría de esclavos, se introdujeron los chinos y polinesios de quienes trataremos en otro capítulo de este tomo[516].

7c. El artesanado y el proletariado urbano

Como habrá podido apreciarse en lo inmediatamente precedente, la condición social en que se hallaba a mitad del siglo XIX nuestra población no era propicia para cooperar activa y dignamente en los cambios que la coyuntura económica imponía, la cual necesitaba con urgencia, por ejemplo, hombres de mar. No era solamente que faltara, en este caso, gente adiestrada en la maniobra. También se carecía de recursos humanos en capacidad de hacerse cargo de los problemas industriales relacionados con el uso marítimo del vapor. Como hubimos de exponerlo hace casi treinta años, una comparación entre las informaciones estadísticas que aparecen en las obras de Córdova y Urrutia[517]y de Fuentes[518] permite comprobar en 1859 la desaparición total de ciertos gremios que existían en 1837, así como la reducción de otros que han tenido importancia antes. Así, también, que cuando hay incrementos estos se deben a multiplicación de obreros y no de artesanos en las industrias que requerían brazos y no manos hábiles. La peor de las constataciones es que "los aprendices que poco antes ascendían a muchos contenares de jóvenes de diversas condiciones que por los incesantes progresos del arte ofrecían reemplazar con ventaja a los pocos que eran sus maestros, han desaparecido casi en su totalidad..."; así como que "ciertos obradores que antes eran como pequeñas poblaciones se encuentran hoy casi desiertas..."[519]. "De los detallados informes que vuestra Comisión ha recogido con la necesaria reserva, resulta que en los últimos seis años, en sólo Lima han sido despedidos de sus respectivos talleres más de dos mil trabajadores porque sus jefes ya no necesitaban de sus brazos", hace saber la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados, en 1859[520]. Este mismo documento da a conocer la natural consecuencia de esta situación:

"no es necesario estar dotado de una penetrante mirada para notar que el número de los artesanos del país es inferior a las necesidades de nuestra creciente población". Y en una serie de artículos que por entonces publica Silva Santisteban[521], expresa que "el número de brazos que tiene cada gremio es insuficiente para llenar las más premiosas y siempre crecientes necesidades de la población". Los cuadros estadísticos de Fuentes, en resumen, muestran que entre los 34,670 hombres adultos que había en Lima en 1858 solamente eran artesanos 4,426 y eran obreros 4,031, siendo apenas 324 el número de aprendices. En cambio existían 18,375 burócratas, empleados y profesionales liberales. Esto a causa de que "por despido de las pocas fábricas existentes, esclavizado por los gremios y por los reglamentos, sin capitales y frente a la competencia de los artículos elaborados a máquina que llegaban de fuera, el 17% de los adultos de Lima vivía en la ociosidad". "La vagancia, el engaño, el abuso de una noble confianza, vienen a burlar con frecuencia los más seguros cálculos, a motivar la rescisión de una contrata... y a dar en vez de utilidades una multa al incauto empresario que imaginó cumplir sus compromisos... Finalmente, la empleomanía... en sus desbordes, ha invadido también al menestral arrastrándolo a mirar con desdén las honrosas tareas de su oficio... Este conjunto de dolorosas circunstancias encarece el jornal del obrero, lo mantiene en perpetua ignorancia, le enajenan la benevolencia del público, lo conduce a la holganza, lo hacen simpatizar con las revueltas, lo sumergen en profunda miseria y lo imposibilitan a luchar con las dificultades consiguientes a la libertad económica", explica el antes mencionado Informe de la Comisión de Hacienda. Ignora o calla esa Comisión que, además, puede llevar a la desesperada violencia, como ha ocurrido en Inglaterra con la destrucción de fábricas, realizadas en 1811 y 1812, por los *ludditas*.

Hasta 1860 el trabajo artesanal peruano estuvo organizado a base de gremios, a pesar que estos habían caído en desuso en España desde antes que alcanzáramos nuestra independencia, porque en esta institución "un obrero trabajaba quince años para adquirir el derecho de entrar al aprendizaje en forma y por más habilidad que la Providencia le hubiera dado, era preciso que fuera aprendiz por cinco años y otros tantos adjunto de un maestro. Al cabo de este dilatado tiempo podía conseguir el ejercicio de un oficio como maestro, previa licencia otorgada por dinero, llamada 'patente'», decía Tejeda[522]. Lo anacrónico e incon-

veniente de la subsistencia de los gremios se advierte claramente estudiando el proyecto que para estos había formulado en 1852 el Prefecto de Arequipa, en el cual se estipulaba, como sarcásticamente lo hace notar Tejeda, que para ser maestro se exigía ser casado y mayor de edad. Ante una situación semejante ese mismo año se elevó la voz de Tejeda pidiendo "la emancipación de la industria"[523].

Frente a la creciente invasión de productos industriales, los artesanos pedían que se protegiera al trabajador manual del país y, según el Cónsul de los Estados Unidos, "mostraban hostilidad contra los extranjeros residentes que trabajaban en actividades mecánicas y la manufactura"[524]. En 1849 consiguieron que la Cámara de Senadores aprobara un proyecto de protección a los artículos nacionales[525]; y durante las elecciones de 1858 en algunos clubes se les había hecho la promesa de prohibir la introducción de artículos manufacturados[526]. Nada se hizo. Como los maestros de los gremios "pueden contener a los jornaleros en el deber" pero "también los excitan continuamente a la sublevación y sedición cuando conviene a sus intereses", según Tejeda, y como parece que los obreros fueron también incitados por agitadores chilenos y ecuatorianos[527], se produjeron en el Callao, los días 21 y 22 de diciembre de 1858, acontecimientos cuya gravedad resalta a través de nuevos documentos que al respecto hemos encontrado. El *Lammergeir*, de matrícula neoyorquina, llegó al puerto con un cargamento de puertas y ventanas para uso del Ferrocarril del Callao-Lima, siendo notificado "por los mecánicos de Lima y Callao", según el Cónsul de los Estados Unidos, que ese material sería destruído si se desembarcaba. Sin embargo, al día siguiente se transportó al muelle parte de esos artículos, los que fueron arrojados al mar por los jornaleros. A tal ataque a la propiedad privada siguió una situación confusa de atropellos y amotinamiento, en la cual aparece un intento, por parte de la multitud, de incendiar el *Lammergeir*,lo que se evitó merced a la ayuda que le prestaron los buques de guerra franceses que estaban en el puerto; el ataque y pillaje de armas que tuvo lugar en la tienda de un armero francés; la pedrea y detención de los trenes; la paralización interncional del servicio telegráfico, además de asaltos a los negocios y ataques físicos a varias personas. Dos días duró este estado de cosas, hasta que las turbas fueron dominadas por elementos de las fuerzas armadas[528], dándose el caso que el presidente Castilla tuvo que apersonarse en el Callao[529].

Que lo ocurrido no fue un mero motín sino que asumió el papel de primer movimiento obrero de gravedad que tuvo lugar en el Perú, lo dan a comprender las reacciones que produjeron los sucesos del Callao. Inmediatamente después de la asonada aparecieron en los periódicos locales, artículos en los que se atacaba a "la plebe", por los desmanes que había cometido. Los "Artesanos de Lima" contestaron el 3 de enero de 1859, en *El Comercio,* con un lenguaje violento y resentido. Expresaban que los gobiernos no habían hecho nada por ellos. "Solo el militarismo es protegido y ensanchado...", decían. "¿Es económico nuestro gobierno? ¿Es trabajador? No. Luego ¿cómo aprender esas grandes virtudes si la cabeza gasta más de lo que tiene de renta y pasa el tiempo en el ocio y el abandono?... ¿Cuánto gastáis vosotros, los ricos, en la época actual? ... Es la desmoralización que viene desde vosotros hasta nuestras chozas... Y ¿cómo queréis que os amemos si nos tratáis como a seres abyectos y al hablar de nosotros nos llamais *canalla insolente*?" Días después, y suscrito por "Los Artesanos Respondones" apareció otro artículo en el mismo periódico, que contenía acápites como estos: "¡ ¡ ¡Déspotas miserables! ! ! ¿Por qué no decís mejor no queremos que levantéis la cabeza jamás, miserable raza desvalida? ... Somos pobres, sí; gemimos en la miseria por vuestro monopolio y egoísmo".

7d. La burguesía

A manera de excusa por la generosidad con que el dinero fiscal proveniente del guano se puso en manos de quienes poseían influencias, Echenique (1851-1855) dio a saber que su gobierno había querido fortalecer la por entonces hética riqueza particular a fin de estimular la inversión económica privada. Parece que lo logró aunque los resultados no fueron siempre los más deseables. La aristocracia terrateniente y la burguesía limeña, venidas ambas tan a menos durante la primera mitad del siglo XIX, y en el caso de la última apocada por el comerciante extranjero, se vigorizaron económicamente durante la segunda mitad del siglo, pero sin incorporarse plenamente en la imperante ideología capitalista. El único resultado realmente benéfico que se obtuvo fue el mejoramiento agrícola costeño que ahora prestó atención a la cultura algodonera, como lo veremos al examinar los recursos naturales de la costa. En otro sentido no se podría decir que ese dinero proveniente del guano produjera cambios que fueran im-

portantes para favorecer una nueva estructura social más acorde con la justicia distributiva. Hasta cabría pensar que ahondó las grandes diferencias que venían impidiendo el establecimiento de la democracia, y que contribuyó al dominio de nuestra economía por el capitalismo extranjero. Apareció un sector económico burgués cuya "fortuna no tuvo origen industrial ni se derivó tampoco de los negocios de la banca que no existieron en el Perú sino desde 1862 y 1863... Su poderío... tuvo su base en parte en contratos de individuos aislados con el Estado enriquecido por el guano, en especulaciones bursátiles o en dividendos de bonos, así como también en propiedades urbanas y, a la vez, en el auge que supieron dar a sus haciendas trabajadas principalmente por los chinos..."[530]. Esta burguesía, agrícola y rural, se mueve con temor y con ignorancia de las posibilidades que la coyuntura económica le ofrece, e invierte solamente cuando no aparecen riesgos. No tiene impulsos gestionario y dirigente. El caso de Elías, a quien ya hemos mencionado, es excepcional. Los más se someten y colaboran con la dirección militar, y sólo se hacen dominantes en los finales del lapso que nos ocupa, cuando se agrupan en torno de un hombre que descuella de manera sobresaliente entre ellos. En forma de acusación se ha dicho que su único deseo era enriquecerse. Si así fue, siquiera en cuanto a esa clase de ambición se mostraron a tono con el momento histórico en que vivieron pues el ansia de hacer fortuna impulsaba por entonces en forma irresistible también a los europeos y norteamericanos. Lo lamentable fue que los nuestros vivieron a contracorriente en cuanto a los medios de enriquecerse, con retrógrada mentalidad que no llegaba a entender el mecanismo económico capitalista. Sólo Pardo y el pequeño grupo de sus íntimos comprenden el valor transitorio de *promoción* que poseen los ingresos del guano. El que va a ser más tarde caudillo del "civilismo", al volver de Jauja expone con claridad la manera de lograr "el aumento de valores en todos los ramos de la actividad nacional" a fin de preparar al Perú para "cuando la actual renta desaparezca". Infortunadamente parece que carecía de emoción social y que como economista no supo tomar el peso al valor *económico* del ser humano, ya sea como *capital* o como consumidor que sostiene o derriba mercados. Sea o no así, el momento de Pardo no había llegado.

Habían creído los hombres sobresalientes que tuvo el Perú en el lapso que estudiamos, que el derrocamiento de Echenique, primero y que la unción, después, que dejó el 2 de mayo de 1866, iban

a ser acontecimientos que llevaran al país a una nueva conducta pública que remediara los males del pasado. No fue así. Cuando terminó la contienda con España, Prado y quienes le acompañaban con buena fe y honradez se entregaron a una obra progresista de transformación que fue esperanza para las masas. Lesionaron muchos intereses creados, haciéndose así de enemigos que se unieron a las fuerzas reaccionarias. Prado previó el peligro pero creyó que podría conjurarlo. En el mensaje que leyó al instalarse la Asamblea Constituyente de 1867 expresó: "La reforma ha herido al parecer, todas las clases de la sociedad; y como la miseria del hombre lo induce a preferir su interés al bien público, natural es que mi Gobierno choque con todos los embarazos del egoísmo.—Contra mi Gobierno están los hombres y las mujeres que sin derecho vivían del tesoro; el ciudadano que desconoce la necesidad del impuesto; el militar que se ve sin colocación o sin ascenso, y por último un partido que conspira. Aunque me asiste la persuasión de que el país rechaza todo desorden, y aunque tengo el poder y la voluntad de ahogarlo en su cuna, debo sin embargo alejar la probabilidad y hasta el pensamiento de su realización.—No debe haber en el Perú revolución después del 2 de mayo..." [531].No obstante, se llegó al colapso del experimento liberal y ordenador y al nuevo triunfo del conservadorismo.

8. ECONOMIA, FINANZAS Y HACIENDA, Y ADMINISTRACION PUBLICAS

8a. Tres etapas de la economía nacional

Para realizar un estudio de carácter muy general sobre los aspectos que se mencionan, el lapso 1850-1870 puede ser dividido en tres períodos.

1850-1855

Aunque el guano ha comenzado a venderse en la década de los cuarentas, los ingresos que por este concepto se reciben durante esa década son bastante inferiores tanto a los derivados de las aduanas como a los de otras fuentes, y el Perú continúa inmerso en el estancamiento económico que arrastra desde los finales del siglo XVIII y que le será casi imposible romper durante el siglo XIX, con la excepción de lo relacionado con el comercio de nuestros fertilizantes. Apenas si, desde 1821, los británicos se han he-

cho presentes en el Sur, estableciéndose como compradores de lana de llamas, alpacas y otros auquénidos, así como de lana de ovejas[532], lo cual ha modernizado en algo la estructura comercial de Puno, Cuzco y Arequipa. Comienza a cambiar la situación en 1851, en que los ingresos fiscales por el guano son casi iguales a los de aduanas. Entre 1850 y 1854, hace notar Basadre[533], se dobló el Presupuesto de la República en "un proceso vertiginoso de afluencia fiscal".

1855-1861

En 1855 el tráfico del guano deja sentir sus efectos financieros, aunque todavía la renta que proporciona apenas si supera la que proviene de las aduanas. La consolidación se ha cerrado a mediados de 1853, pero está circulando en manos privadas aquella parte de la riqueza guanera que se espera creará capitales productivos e industrias nacionales. Hasta que tal se haga, el nuevo rico sucumbe a la tentación de comprar objetos manufacturados suntuarios que llegan del exterior. El triunfo de la revolución contra Echenique ha ocasionado promociones, aumentos de haberes y de pensiones, remuneraciones y otros beneficios que incrementan el dinero de la clase media burocrática y de las fuerzas armadas. La manumisión de los esclavos costeños y la derogación del tributo serrano han llevado en ambas regiones geográficas a un apreciable decrecimiento en la producción agrícola. Como resultado de esos y otros factores comienza una inflación que golpea fuertemente a los artesanos y jornaleros citadinos, que tienen que luchar, también, contra la importación de productos manufacturados. El motín de los artesanos en el Callao en los últimos días de 1858, del cual ya hemos tratado, en el fondo es una protesta contra la inflación y el progresivo incremento del costo de vida, mientras los bajos sueldos y salarios sólo aumentan poco y con gran dificultad, únicamente en algunas actividades. En agosto de 1855 los ingresos del personal de maestranza, marineros, maquinistas, artesanos, oficinistas, jornaleros y personal de servicios eran como sigue: (Ver pág. 274).

1861-1869

En 1861 los ingresos del guano llegan a ser cuatro veces mayores que la suma de los de aduanas más los otros ingresos. La alta burguesía nacional, merced al dinero que se ha puesto en sus ma-

Ingresos percibidos por el personal de maestranza naval y otros en el Perú, en 1855[534]

Ocupaciones	*Forma de pago*	*Monto del pago*	*Observaciones*
Carpintero naval	Por día	S/. 4.50	
Calafatero naval	"	"	
Velero naval	"	S/. 5.	
Montador de maniobra	"	S/. 3.	
Estibador	"	S/. 3.	
Marinero para viajes de altura	Por mes	S/. 40	Embarcado en el Callao
Marinero para cabotaje	"	S/. 20	" " "
Soldados	Por mes	S/. 10	Vestido y alimentación
Marineros (militares)	"	S/. 14	" " "
Ingeniero de vapor	"	S/. 175	
Maquinistas de vapor	"	S/. 100	En trabajos públicos
Herrero	Por día	S/. 5	Sin pensión
Fontanero	"	"	" "
Cobrero	"	"	" "
Carrocero	"	"	" "
Carpintero domiciliario	"	S/. 4	" "
Ebanista	"	S/. 3	" "
Carnicero	"	S/. 4	" "
Hojalatero	"	S/. 2	" "
Sastre	"	"	" "
Zapatero	"	"	" "
Pintor	"	S/. 3	" "
Albañil	"	"	" "
Picapedrero	"	"	" "
Relojero	"	S/. 5	" "
Orfebre	"	"	" "
Jefes de oficina en empresas de primera clase	Por año	S/. 2,500	Pensión incluída
Vendedores y cajeros	"	S/. 2,000	" "
Contadores	"	S/. 1,500	" "
Empleados comunes	"	S/. 600 a 800	" "
Empleados en almacenes y talleres	"	S/. 500	Con y sin pensión
Portero de almacén	Por mes	S/. 3	Sin pensión
Gasero	Por día	S/. 2	En la compañía de gas
Lamparero	Por mes	S/. 40	Contratados como tales
Sirvientes en hoteles	Por mes	S/. 25	y según requisitos
Serenos	Por día	S/. 2	Lima y Callao
Vigilantes nocturnos	Por mes	S/. 17	De la policía (militarizados)
Barberos	Por mes	S/. 45	Sin pensión
Molineros	Por día	S/. 3	Sin pensión
Aserrador	Por mes	S/. 3	Sin pensión
Pintor de obra	Por día	S/. 5	Sin pensión
Carbonero	Por día	S/. 1.50	
Fundidor	Por día	S/. 3	En trabajos públicos
Jornaleros de playa	Por día	S/. 2	Sin vestido
Jornaleros de abordo	"	S/. 3	" "
Empleadas de almacén	Por mes	S/. 45	En cigarrerías y almacenes de sombreros y objetos de fantasía
Brequeros	Por mes	S/. 60	Sin pensión
Molineros (trigo)	Por mes	S/. 75	

nos, se ha fortalecido económicamente y se muestra en fuerza. El tráfico marítimo de chinos, el empleo de estos en las haciendas en calidad de *quasi*—esclavos y una mecanización agrícola incipiente, les permite mejorar la agricultura costeña mediante dos cultivos de exportación: azúcar y algodón. Ahora, esgrimen bandera de nacionalismo, destronan a Gibbs y se hacen consignatarios. A poco el capital formado a base de la transferencia que se realizó para crear empresas productoras, es empleado en operaciones de préstamo al gobierno nacional, con la obtención de pingües utilidades. En 1869 caen del trono guanero y aparece Dreyfus. Para entonces se puede mencionar ya una oligarquía relacionada con la agricultura de exportación, el capital especulativo y el negocio del guano. Entre 1860 y 1866 se produce una crisis económica como consecuencia de la toma de las islas Chincha por la escuadra española, el aumento de precios de las manufacturas británicas y la conversión de la moneda boliviana[535]. La situación financiera se hace muy grave al final de este período, con fuerte deuda y alto déficit presupuestal. El Perú no ignoraba por entonces su situación económica. En 1862 la *Geografía del Perú* de Paz Soldán[536] expresaba que el país tenía "la singularidad de sostener sus gastos casi en el todo con las entradas extraordinarias que producía el guano". Insertaba esta obra el Presupuesto de la República para 1859, es decir, hacia la mitad del lapso que estudiamos, y en este figuraban como ingresos el "huano con inclusión del cambio" por un valor de 14'711,526, la renta de aduanas con 3'391,942 y veintisiete renglones más de pequeños ingresos que completaban el ingreso total de 20'954,791. El egreso total era de 20'387,756, de los cuales aproximadamente el 44% era absorbido por la suma de las siguientes partidas: sueldos militares y de la marina, pensiones de ambas clases y gastos ordinarios y extraordinarios de ambas. Esa suma representaba 8'762,268 de soles de los cuales se asignaban a la Marina solamente 1'240,244. El mismo año Manuel Pardo, en su "Estudio sobre la provincia de Jauja" se había quejado que "el bien público, la mejora moral de nuestros pueblos, su progreso material, la prosperidad en general de la nación... han sido cuestiones muy secundarias para nuestros políticos..., [pero quel el movimiento general del mundo nos ha hecho marchar a pesar de nuestros gobiernos y de nosotros mismos por el sendero... difícil y tortuoso de la civilización... Enlazados a las naciones civilizadas por la gran red del comercio hemos sido arrastrados... por la locomotora del

progreso. El interés particular... sin dirección y sin guía ha dado cima a las poquísimas empresas que acusan algún progreso en el Perú... [Pero] el Estado, ¿qué es lo que ha hecho?" Se queja luego de la utilización que se ha dado a los ciento cincuenta millones que el guano ha producido, lamentando no hayan tenido "el empleo que hubiera podido [darse a esa cantidad] y lo que sería el Perú con ellos invertidos en caminos que unieran nuestros departamentos o en riegos para nuestro suelo feracísimo... ¡Basta para nuestro propósito recordar que nada se ha hecho; y que se ha podido hacer tanto!", concluye[537].

Al llegar a 1869 parece que los gobernantes peruanos ignoraban, o hacían la vista gorda respecto a un postulado de quien por entonces era el supremo pontífice de la economía capitalista. Adam Smith había advertido que allí donde la deuda pública ha sobrepasado una determinada proporción, apenas se puede hacerla desaparecer de una manera justa y en su totalidad. Siempre que se logró siquiera poner nuevamente en orden las finanzas estatales, decía, se recurrió a la bancarrota.

8b. Una economía esclava

La economía nacional, a juzgar por las cifras fiscales, no tenía existencia por sí misma pues su razón de vida era el guano: los ingresos provenientes de esta fuente comercial, que en los finales de los cuarentas habían sido del valor de 5%, en 1869 llegaron a 80%[538]. Esto hacía doblemente esclavo al país: del mercado de compra, que en el caso de cerrarse nos hubiera dejado en la miseria, y del total de guano acumulado, que al terminarse nos hubiera colocado en la misma condición. Los planes originales de 1850 habían sido que la transferencia de capital hecha mediante la consolidación, más los gastos que realizara un gobierno rico, iban a fortalecer el desarrollo interior de la economía peruana. Pero no hubo por parte del mercado interno una respuesta adecuada, en forma de inversiones productivas. "Las breves ondas de prosperidad fueron la consecuencia del acicate de coyunturas externas particularmente favorables"[539]. La economía nacional se estructuró de manera extraña para el que era un país como el Perú. La declinación agrícola nacional continuó, por mucho que mejorara algo en la costa a base de dos cultivos de exportación alentados por circunstancias eventuales: el problema azucarero que se había presentado en el Caribe, y la disminución del culti-

vo del algodón que la guerra civil había ocasionado en los Estados Unidos. Lo adquirido en la industria manufacturera (la mayor parte de ella en manos de extranjeros) se había perdido en artesanado y en industrias caseras. Prosperaba en forma extraordinaria, en cambio, el sector de los servicios, lo que constituía una anomalía, ya que es, en toda economía que se estructura por sí misma en forma adecuada, un resultado suplementario de la prosperidad en los sectores primario y secundario. La burocracia fiscal era numerosa y crecía sin cesar. Los servicios personales habían vuelto al auge colonial, alentados por la prosperidad de la burquesía. Los pensionados, jubilados, indefinidos y otros en las fuerzas armadas formaban legiones. Basadre da a saber que en 1862 el Estado percibía al bienio por descuentos de montepío la cantidad de 265,096 pesos y abonaba 924,619 pesos[540].

En 1851 los ingresos totales del Estado habían sido del orden de 7'636,000, de los cuales 2'194,000 provenían del comercio del guano; mientras que en 1869 de un total de 51'181,000, ese comercio había proporcionado 42'716,000[541]. El gran aumento que los ingresos nacionales habían experimentado (75% entre 1846 y 1869) se debía al guano. Pero según los datos de Hunt, si entre 1847 y 1872 "los ingresos se multiplican por cinco..., los egresos se multiplican por ocho"[542], y eran utilizados como sigue:

Un 7% para la supresión de la contribución personal de los indígenas y el pago de la manumisión;
Un 29% para expandir la burocracia civil;
Un 24.5% para expandir la burocracia militar;
Un 8% en transferencia de pago a extranjeros;
Un 11% en transferencia de pago a peruanos; y
Un 20% en ferrocarriles[543].

Aceptar esos porcentajes sin ninguna discriminación es caer en el peligro de erradas apreciaciones conceptuales. No nos toca aquí discutir los nombres que Hunt ha dado a los diversos renglones, ni hacer una reflexión rectificatoria, por lo menos en parte, sobre algunos de ellos. No vamos a tratar de justificar que en seis años se cuadruplicaran los gastos en las fuerzas armadas, según lo calcula Frederick Pike. Mas no podemos excusarnos de aclarar lo relativo a un término tan lato como "expandir la burocracia militar" que allí se menciona. Tal como aparece este término puede conducir a muchos lectores a la equivocada interpreta-

ción que se trata de un aumento excesivo de empleados públicos en las fuerzas armadas, en el orden cuantitativo. Pudiera ser que Hunt haya dado a "empleado público" una amplia comprensión que abarca los individuos de todos los rangos que se hallan en las fuerzas armadas. Pero aunque hubiera sido así, la denominación es incorrecta en lo que concierne a la Marina de Guerra Nacional, como el lector puede constatarlo mediante el examen de varios escalafones que en esta obra reproducimos, en los cuales aparecen nombrados *todos* los jefes y oficiales que prestaban servicios. Gran parte de ese 24.5% que Hunt consigna fue algunas veces empleado en la adquisición de material de guerra. Sólo para hacer frente a la injustificada agresión española de 1866, resultó necesario adquirir nueve buques: el *Huáscar*, la *Independencia*, las corbetas *América* y *Unión*, los monitores *Manco Cápac* y *Atahualpa* y varios buques auxiliares. Debe considerarse que además fue menester rehabilitar la *Apurímac*, transformar el *Loa*, construir el monitor *Victoria*, comprar cañones de grueso calibre (para defensa de costas) y de calibres medio y pequeño para dotar a los cuerpos de artillería, pagar a España 3'000,000 y a Chile casi medio millón de pesos, y hacer otras adquisiciones suplementarias, como municiones de varias clases, minas, torpederas, máquinas-herramientas y material de consumo para la Factoría de Bellavista. No fueron esas cantidades las únicas que se utilizaron en luchas de carácter militar, ninguna de las cuales estuvo tan justificada como aquella, y el mismo Bonilla nos da a conocer cifras: la revolución de 1854 costó trece millones de pesos[544], la de 1856, cuarentiún millones[545] y la guerra con el Ecuador, "más de cincuenta millones de pesos"[546].

8c. El Estado como entidad financiera y gestora

Hace notar Bonilla que los cálculos pacientemente realizados por Hunt permiten establecer que de los ingresos derivados del comercio del guano un 30% cubrió los costos de explotación, un 10% sirvió para pagar las comisiones de los consignatarios y un 60% tocó a los gobiernos nacionales como beneficio. Este porcentaje bien pudo superar los quinientos millones de pesos, cantidad que en una economía como la peruana resultaba bastante elevada. El manejo de esa suma convirtió al gobernante de turno en el más poderoso financiero del país y debió colocarlo, también, como su gestor económico más importante ya que podía

orientar en forma conveniente el elevado gasto público y realizar o promover inversiones productivas que fortalecieran la estructura del frente interno nacional.

En la mayor parte de los países del mundo el capital financiero se fue formando por acumulación progresiva, a base de la disminución voluntaria y valerosa de una parte del consumo, es decir, mediante el ahorro. Esto ha envuelto siempre considerable sacrificio en la etapa inicial de la formación de capital en un país pobre. En el Perú de los mediados del siglo XIX no fue así. El guano era una fuente de riqueza importante que se presentó casi bruscamente. Pero varias veces se ha dado el caso que una gran adición de capital no provoca una moción sostenida de incremento económico, mientras que pequeños aumentos lo pueden lograr. Cuando lo último sucede, es más posible que aparezca el concepto valorativo, de la necesidad que de incrementos posteriores se van a presentar para hacer frente a los gastos nacionales. Esto lleva a un nuevo ajuste del cinturón ya que, como ha dicho Lewis, aun la nación más necesitada puede ahorrar un 12% de su renta nacional, si se propone hacerlo, puesto que por más pobre que sea encuentra dinero para guerrear, construir palacios o mantener a zánganos. Infortunadamente nuestra riqueza del guano, precisamente por grande y por imprevista, estuvo lejos de hacernos pensar en el mañana y de enseñarnos la seguridad que da el ahorro.

La riqueza del guano, que nos puso en órbita del mundo capitalista decimonónico, nos llevó a perseguir los objetivos del "progreso" mediante las innovaciones técnicas, o sea a través del cambio tecnológico, no obstante las dificultades de comunicación de conocimientos, debido a la escasez de personal capacitado para adiestrarse. Esto implicaba substituir los métodos antiguos por otros nuevos, para lo cual alguien debía tomar las decisiones necesarias. En una organización económica esta es una función propia de los empresarios, papel que entre nosotros asumieron los gobiernos. El mariscal Castilla, que tan hondamente sentía que era "el Gobierno", fue el mandatario que con mayor empeñoso entusiasmo creyó su responsabilidad patriótica poner en actividad los nuevos recursos. Dentro de la economía totalitaria que por causa de la riqueza del guano se estableció, íntimamente identificado con el Estado, impetuoso en la acción, activo, cabal militar, patriota, persiguiendo en buena parte metas políticas, reacio a delegar autoridad y actuando a menudo autocráti-

camente, fue jefe de empresa que en cuanto a las fuerzas armadas las dotó de lo mejor y lo más moderno, sin reparar en la cuantía de los gastos. No estaba, en cambio, preparado para hacer algo similar en relación a la economía del país. La burguesía nacional, por su parte, no se hallaba apta para el cambio, y el empresario se concretó a imitar, empleando los contactos con comerciantes y empresarios del exterior. No debe llamar la atención, pues aún hace muy poco un autor norteamericano decía que las actividades empresariales de importancia están en Sudamérica en manos de extranjeros[547].

8d. La gran empresa fiscal

El Gobierno era, por mucho, la mayor empresa económica nacional pues poseía ingresos del guano que superaban en forma rotunda los que rendían al Fisco los otros recursos del país, en su conjunto. Esto le daba total predominio económico que se agregaba al poder gestor y directivo derivado de la función que le era propia. El escaso desarrollo político de la República, por otra parte, libraba al gobierno del control económico al que estaban sometidos los de las naciones más evolucionadas, por el parlamento, por la prensa libre y por una opinión pública bien enterada y que tenía peso. Tales características hacían del Perú una república militarista *suigeneris*, por entonces, pues ofrecía algunos aspectos económicos que sólo se registran en la segunda mitad del siglo XX en los Estados europeos escandinavos, o bien en repúblicas socialistas orientales; pero, al mismo tiempo, la nuestra representaba ciertas características que únicamente se dieron en los reinos de la época anterior a la Carta Magna.

El Gobierno era el mayor comprador de bienes y servicios técnicos y sus altos funcionarios tomaban decisiones financieras más importantes que las correspondientes a los empleados de mayor categoría que trabajaban en los negocios privados, porque las cifras que manejaba la Hacienda Pública resultaban a veces astronómicas en comparación a las del sector privado. De allí que el Gobierno llegara a realizar con dinero fiscal obras públicas de beneficio colectivo que conforme fueron pasando los años se hicieron muy costosas, como los ferrocarriles. En un proceso incipiente y aún sin concepto de los beneficios que la economía social empresarial produce hoy al capital privado, las pensiones que el Gobierno concedía con prodigalidad, aunque no entraran

a formar parte de la renta nacional, aumentaban el poder adquisitivo de la población respecto a los servicios educativos, de salud y de protección a los hijos permitiéndole adquirir bienes y servicios que sí integran el producto nacional y que, por tanto, originan trabajo y empleo. Esta característica netamente económica debe considerarse cuando se examinan en contraste, los efectos morales que producían situaciones tales como las jubilaciones y cesantías obtenidas no en justicia sino como servicio de beneficencia pública.

Esos aspectos, que podrían considerarse como el lado positivo de la gestión económica de nuestros gobiernos millonarios que vivían entre una inmensa mayoría de ciudadanos paupérrimos, tenían al reverso otros negativos de los que no mencionaremos sino los principales. El Gobierno, o quien aspiraba a formar uno nuevo, disponía de una riqueza bondadosamente proporcionada por las aves guaneras y tenía a su alcance recursos con que afrontar desaprensivamente guerras internacionales o civiles, sin que existiera, salvo contadas excepciones, el contralor de la oposición de los contribuyentes porque en realidad en el lapso que estudiamos no los había. Su predominante situación financiera en el país permitía al Gobierno dictar casi sin oposición disposiciones oficiales no siempre bien examinadas en cuanto al beneficio nacional. Su independencia financiera lo conducía a adoptar en el orden economíco general una política de *laissez-faire* ya que sus ingresos sólo provenían en reducida cuantía del esfuerzo productivo del sector privado. Este sector respondía a tal actitud con una pasividad que no lo impulsaba, por cierto, a controlar la administración pública para que lograra eficacia operativa, para impedir el descuido en el manejo de los gastos públicos y para que realizara planificaciones integrales. Todos estos factores hacían de la economía nacional, a pesar de la riqueza fiscal, un sistema débil, con resquebrajaduras, propicio a derrumbarse ante el empuje de grupos o individuos, principalmente extranjeros, avezados en luchar sin escrúpulos para explotar en beneficio propio los recursos de los países subdesarrollados.

8e. Patrón de vida

Como es sabido, el patrón de vida de un pueblo depende en una economía capitalista del monto de la renta nacional y de la

manera en que esta renta se distribuye entre los habitantes del país. La renta nacional puede representar bien el valor monetario del volumen total de la producción de los bienes y servicios que logra ese pueblo, o bien el total de todos los ingresos que se obtienen como consecuencia de la actividad económica desarrollada durante un lapso especificado.

Parecería que, al menos por ahora, no resulta posible estimar la renta nacional del Perú durante el lapso 1850-1869, por falta del juego de datos estadísticos que sería necesario para calcular la producción que alcanzaron durante ese lapso las actividades económicas. Tampoco existe de manera completa la información que sería menester para estimar con el rigor metodológico que exige el quehacer económico, el valor monetario de la producción durante ese período. Pero los presupuestos nacionales y los datos registrados desde entonces en relación con los ingresos del guano constituyen un elemento utilizable para acercarse a un análisis (bastante heterodoxo, por cierto, pero aceptable dentro de la tarea que este libro se impone) de ciertos factores que jugaron papel de importancia en los hechos económicos del lapso que estudiamos. Es nuestro deber advertir al lector que también en el esfuerzo para lograr ciertas conclusiones que nos ayuden a comprender el intrincado panorama económico que presenta ese lapso dentro del concepto "valor monetario del volumen total de la producción" damos primacía en nuestro análisis al que alcanzó el negocio del guano, ya que aun los ingresos de aduanas representaban un porciento pequeño de la renta nacional.

La primera observación que aparece en un análisis es que si se hubiera computado por entonces el elemento que hoy se denomina "renta *per cápita*", el ingreso nacional considerado como un promedio por habitante no era bajo en comparación con el de los otros países hispanoamericanos y con el de un buen número de países europeos. Por el contrario, con apreciación relativa éramos un país rico. Pero, en cambio, el otro factor que determina el patrón de vida nacional era totalmente negativo: había una gran desigualdad en la distribución de la renta, pues un grupo pequeñísimo de los habitantes del país vivía en la economía de los gastos suntuarios mientras la inmensa mayoría subsistía en bajísimos niveles económicos habiendo comunidades que se hallaban en una etapa eotécnica. La resistencia que a ello oponía la minoría dominante, la incomprensión gubernativa sobre los peligros que corría la economía del país precisamente a causa de la

transitoria riqueza fiscal, y el hecho que se le considerara una bomba política de tiempo, hacía que no se utilizara el elemento capaz de redistribuir de manera adecuada la renta nacional: los impuestos directos cuya creación fue propuesta varias veces.

8f. El gasto gubernamental

El Gobierno era durante ese período el gran millonario, de tal suerte que la manera en que empleaba su riqueza venía casi a representar el gasto total de la renta nacional, lo que explica que el enjuiciamiento histórico atribuya a los regímenes políticos del lapso 1850-1870 la mayor responsabilidad por la aguda crisis general que el país experimentó durante el último cuarto del siglo XIX. La tremenda desazón política que hubo durante esos veinte años expresada, en forma vehemente y arrebatada, en la tribuna pública, periódicos, libros y folletos (muchos de estos publicados en forma anónima) y la amargura de una posterior derrota bélica imprevista pues por entonces se dormía placenteramente sobre los laureles aún no marchitos de la victoria sobre España, y porque el país creía que todavía "valía un Perú", obnubilaron el juicio de las generaciones inmediatamente posteriores a la guerra con Chile. No en busca de justificaciones pero sí de explicaciones, es menester revisar nuevamente la historia económica del período que nos interesa. Quizás con ello se consiga distinguir más claramente ciertos elementos perturbadores que los hombres de esa generación no crearon, sino que se entronizaron con fuerza irresistible en el país a causa del mundo económico y social en que el Perú se vio precisado a entrar sin haberlo querido y sin estar preparado para habitarlo. Se han subrayado en demasía elementos negativos como corrupción administrativa, derroche, explotación humana, injusticia legal y concentraciones de capitales, atribuyéndoles carácter autóctono. Habría que examinar atentamente hasta qué punto se dieron por entonces en el Perú a causa de los defectos o pocas virtudes de nuestros hombres públicos, o si fueron factores acompañantes del sistema capitalista al que apresuradamente y con candor infantil tuvimos que adherirnos. Precisa recordar, por ejemplo, que la segunda mitad del siglo XIX resultó en los Estados Unidos una etapa en que recién comenzaba a abandonarse la costumbre de que los puestos públicos fueran considerados por los gobiernos como un botín de guerra, lo que justificaba que después de cada elección se dejara

en la calle a dos tercios de los empleados. Que los empresarios que construían ferrocarriles que no eran de utilidad nacional pero que les permitían grandes ganancias, corrompían a los legisladores de los Estados, y aun a los federales y funcionarios gubernamentales muchos de los cuales solían venderse sin escrúpulos. Que fue larga y difícil la lucha contra los todopoderosos monopolios. Que la mano de obra tenía que soportar agobiadoras jornadas fabriles, exiguos salarios, trabajo infantil, condiciones antihigiénicas e injusticia que siempre en los tribunales favorecía al patrón contra el operario.

Parece exagerado expresar que los gobiernos del lapso 1850-1870 "derrocharon" los ingresos del guano. Hubo, ciertamente, gran ineficacia administrativa en el manejo de esta fuente de ingresos, lo que permitió el fraude y el sucio negociado. También hubo generosidad de país rico, aunque de riqueza transitoria, en ayudas pecuniarias concedidas a personal de las fuerzas armadas por acciones militares sobresalientes, o a ciudadanos civiles que realizaban meritorios servicios al país. Pero no puede considerarse derroche el apoyo prestado para la publicación de trabajos sobresalientes, de carácter científico o literario, o el dinero gastado en relación con la política interamericanista que colocó al Perú en destacada posición internacional. Además de esos y similares gastos, hubo atinadas y convenientes inversiones en obras de infraestructura que particularmente nos interesan (muelles, faros y otras facilidades portuarias) y en otras obras públicas que al final del período que nos ocupa constituyeron desproporcionadas inversiones. No se empleó, en cambio, el otro elemento económico que, en unión de las inversiones, debe regular el nivel del gasto total de un país: el ahorro. Esta actitud gubernativa no estimuló, por supuesto, el ahorro privado.

Mas no parecería que fueron los factores que acabamos de enumerar los que caracterizaron la forma imprevisora en que se verificó el gasto total de la renta nacional, sino otro elemento de mayor envergadura. Durante el lapso 1850-1869 sostuvo el Perú dos guerras internacionales y se produjeron en el país dos guerras civiles enconadas y largas y, además, otras breves movilizaciones de las fuerzas terrestres a las fronteras, y de unidades navales a puertos de Bolivia y de Ecuador. Estas circunstancias ocasionaron considerables gastos que no quebrantaron por entonces la economía nacional en su integridad pues los gobiernos los solventaron con los ingresos derivados de la venta del guano; pe-

ro que ocasionaron desequilibrios de importancia que tuvieron efectos desastrosos a partir de 1870.

Las guerras, las revoluciones y los períodos subsiguientes a tales conflictos se distinguen por un alza brusca y muy elevada de precios que no descienden mucho cuando tales situaciones desaparecen. Pero, además, en nuestro caso, las guerras se produjeron después que se había verificado la manumisión de los esclavos negros. De esta manera los precios no sólo subieron porque las guerras y revoluciones aumentaron la demanda de bienes y servicios en una economía sin posibilidades de inmediata expansión de la oferta de mercaderías. También se elevaron por una contracción en el mercado de oferta de mano de obra. Trabajo era para el negro un equivalente de esclavitud. No hay que extrañarse que abandonara el que había tenido, especialmente el agrícola. De ello tuvo también la culpa la mentalidad latifundista que no tomó en cuenta que con la manumisión se había profundizado en el Perú la economía capitalista, que exigía un salario apropiado para el peón libre. El hacendado costeño quiso seguir dentro del régimen esclavista importando chinos y polinesios, con lo que obtuvo mano de obra de baja productividad y por corto tiempo. Cuando el decrecimiento en la productividad lo obligó a pagar salario al negro, este pidió y recibió entonces retribución relativamente alta, con lo que se elevaron los costos de producción y se presionaron hacia arriba los precios. Esto no dio como resultado un mejoramiento en el salario real pues, como siempre sucede en estos casos, el incremento salarial resultó inferior al creciente costo de vida. Peor aún fue la situación de los abundantes empleados públicos, los miembros de las fuerzas armadas y los numerosos pensionistas del Estado: sus ingresos fijos resultaron insuficientes para mantener el nivel medio de vida a que estaban acostumbrados, en vista de la elevación que en sus precios experimentaron los bienes y servicios.

8g. Economía individual

La metodología para determinar científicamente los elementos de la economía individual (índices numéricos de precios, medidas ponderadas de las distintas variaciones de los precios, cesta de mercado, nivel de vida equivalente y otros) son en el mundo relativamente recientes, a tal punto que el serio estudio norteamericano *Ingresos de los consumidores de los Estados Unidos* sólo apa-

reció por primera vez en la década de 1930. (El primer índice de costo de vida publicado en el mundo fue el que resultó de los cálculos que en Gran Bretaña realizó el ministerio del Trabajo en 1914). De allí que los estudios que avanzada la segunda mitad del XIX se publicaron en el Perú sobre el costo de vida, sus causas y las soluciones para evitar que se acentuara el alza del mismo, no resulten confiables desde el punto de vista de los datos cuantitativos que contienen, ni tampoco de mucha utilidad para analizar la economía individual de quienes tenían actividades económicas directamente relacionadas con la marina mercante y la de guerra. Si se quiere examinar lo relativo al personal naval, por ejemplo, se encuentra que el análisis empírico que contienen esos trabajos sólo aporta datos sobre los costos y los patrones de vida en Lima; pero buena parte del personal naval vivía en capitanías, Iquitos, Puno y los puertos a que los buques eran enviados en comisiones pacíficas o en operaciones de guerra internacional o de guerras civiles, lo que obligaría a verificar indagaciones sobre las diferencias regionales en los costos de vida. Se halla, también, que estos estudios enfocan su preferente atención en los salarios del campesinado y del sector de servicios personales urbanos, y dicen muy poco sobre los sueldos de los empleados y sobre los ingresos de la media y alta burguesía que al desempeñar ocupaciones relacionadas con la predominante actividad gubernativa, se podría creer que usufructuaba de la riqueza fiscal. Los datos que proporcionan esos estudios se refieren a los tipos de presupuestos de gastos necesarios para satisfacer necesidades primordiales de la vida, como comida, habitación y vestuario. Pero con respecto al oficial de marina había otros que tendrían que estudiarse. La clase social a que pertenecía, por lo general la más alta, debió llevarlo a adoptar patrones que estaban por encima de las posibilidades de los ingresos que percibía, ya que lo arrastraba a los gastos suntuarios de los que por entonces se abusaba. No era su caso el del obrero, quien, mal que bien, lograba aumentar su salario conforme crecía la actividad empresarial pública y con ella la demanda de mano de obra en el mercado de trabajo. En la alta clase media y la pequeña burguesía la oferta de empleo superaba la demanda y la juventud buscaba con interés su incorporación en las fuerzas armadas, que absorbían numerosos aspirantes. Esta situación no era propicia para que el oficial de marina consiguiera aumentos de sueldos que compensaran el alza en el costo de vida. El oficial debió vivir po-

bremente, y peor aún su familia pues por entonces no había subsidios de acuerdo con el número de hijos ni atención médica gratuita para estos y la esposa. En lo que se refiere al personal de la marina mercante, no debió ser mejor su situación, salvo en el caso de quienes servían en buques dedicados al pingüe negocio de cazar chinos y polinesios para traerlos como "colonos". Se notará posteriormente en este libro, que el cabotaje nacional no era una actividad que produjera ganancias que estimularan a los armadores a pagar sueldos aceptables. En cuanto al tráfico marítimo del guano, resultaba enorme en nuestras costas pero se realizaba en buques europeos y norteamericanos tripulados por extranjeros. Ocurría que en esos buques había un crecido número de desertores. Pero como esto era moneda corriente, siempre existía en los puertos nacionales personal europeo y norteamericano con el cual se podían completar las tripulaciones, de preferencia a hacerlo con *cholos*.

ANEXO A

Trabajos de táctica naval especulativa, de mayor importancia, publicados durante el lapso 1763-1867. Preparado, en orden cronológico, a base de las obras de Robison, Cowburn, Browne y otros autores, así como utilizando varios diccionarios biográficos.

1697. *L'art des armées navales ou Traité des evolutions navales*, del P. Paul P. Hoste precede en más de medio siglo a las obras que a continuación se mencionan. Se le consigna a la cabeza de ellas, sin embargo, por lo que tiene de representativa. Ha sido elucubrada durante el deslumbrador poderío naval de Luis XIV, que siguió la acertada gestión política de Colbert: y, además, erigió los cimientos de la táctica naval especulativa, y durante muchos años fue la obra patrón en cuanto a las señales de batalla.

1763. Morogues, Sebastian François, Bigot de. *Tactique Navale, ou Traité des evolutions et des signaux...* Paris, 1763.

1765. Villehuet, Jacques Bourdé de. *Le Maneouvrier, ou Essai sur la théorie et la practique des mouvements du navire et ses évolutions navales...* Paris, 1765.

1767. Robins, Benjamin... *Naval Tactics; or a Treatise of Evolutions and Signals... Translated by a Sea Officer. To which is added... Some Familiar Thoughts and Observations on Sea-fights, and Naval Discipline... Also... a Transcript of Proposal for Increasing the Strength of the British Navy with Regard to its Guns and Proper Quantity of Powder...* London, 1767.

1794. Steel, David. *The Elements and Practise of Rigging and Seamanship...* (Obra basada parcialmente en el trabajo de Villehuet).

1802. Ramatuelle, Audidbert. *Cours élémentaire de tactique...* Paris, 1802.

1833. Clausewitz, *Vom Kriege.*

1838. Jomini. *Précis de l'art de la guerre.*

1839. Chopart, teniente..., de la Marina de Guerra de Francia. *Essai de Tactique Navale.* Paris, 1839.

1843. Moorson, capitán de navío, R. N., Constantine Richard. *Principles of Naval Tactics.* London, 1843.

1845. Ward, teniente, U.S.N., James H. *An Elementary Course of Instruction in Ordnance and Guns.* Washington, 1845.

1849. Jeffers, guardiamarina graduado, U.S.N., W.M. *Naval Gunnery*, Washington, 1849.

1850. Biddlecombe, *second master*, R.N., (Sir) George. Un corto tratado sobre táctica de los buques de vela.

1851. Douglas, mayor-general, Sir Howard. *A Treatise on Naval Gunnery*, London, 1851 (tercera edición).

1855. Bouët-Willaumez E., contralmirante de la Marina de Guerra de Francia. *Batailles de terre et de mer jusque et y compris la bataille de l'Alma.* Paris, 1855.

1855. Almirantazgo de Francia. *Tactique Navale.* Paris, 1855.

ANEXO A

1856. Moorson, capitán de navío R. N., William. *Organization and Maneuvers of Steam Ships*. London, 1856.
1857. Biddlecombe, second master, R.N., (Sir) George. *Tactics of Steam Fleets*. London, 1857.
1857. Ministerio de Marina de Francia. *Manual sobre táctica de veleros y vapores*. Paris, 1857.
1858. Douglas, Howard. *Reflections on the Role of Steam War Vessels*. London, 1858.
1859. Douglas, Howard. *On the Tactics of Naval Warfare with Steam*. London, 1859.
1859. Ward, Commander U.S.N., James H. *Manual of Naval Tactics*. Washington, 1859.
1859. Phillimore, captain R.N., Augustus. *The System of French Naval Tactics*. London, 1859. (Traducción de *Tactique Navale*, del Almirantazgo de Francia).
1859. Parker, ... U.S.N., William Harwar. *Essays on Naval Tactics*, Annapolis, 1859. (Traducción del libro de Chopart, antes mencionado).
1860. Douglas, Howard, *A Treatise of Naval Gunnery*. London, 1860. (Quinta edición).
1861. Boutakov, almirante en la Marina de Guerra de Rusia, Gregoire. *Extrait d'un rudiment de tactique a vapeur*.
1864. Parker, commander U.S.N., Foxhall A. *Squadron Tactics under Steam*. Washington, 1864.
1864. Boutakov, Gregoire. *Nouvelles bases de tactique navale*. Paris, 1864, edición del Ministerio de Marina de Francia. Traducción del teniente H. de la Planche.
1865. Colomb, commander R.N. Philip Howard. *Modern Naval Tactics*. London, 1865.
1867. Jenkins, commander U.S.N., Thornton. *An Introduction to the United States Signal Code*. Washington, 1867.
1867. Parker, Foxhall A. *Fleet Tactics Under Steam*. Washington, 1867.

NOTAS AL CAPITULO I

1. *Historia Marítima del Perú*, t. I. v. 2, p. 502.
2. *Vide*, del autor, Discurso de incorporación en la Academia Peruana de la Lengua, en *Boletín de la Academia*, n° 12, 1977.
3. VALCARCEL, Luis E., *Cultura*, t. I. v. II, pp. 152-153.
4. *Vide* MUMFORD, *Technics...*, 15, 17; *Mito...*, 442.
5. *Vide*, del autor, *Rodríguez de Mendoza: hombre de lucha*, 41, 133.
6. MUMFORD, 216-217.
7. *Exploring the Atom*, vol. II, p. 7.
8. WILLIAMS, *Analizing the Man*, vol. III, p. 18.
9. WILLIAMS, *Analizing the Man*, vol. III, p. 13.
10. WILLIAMS, v. X, pp. 7-10, 11, 12, 13, 27.
11. WILLIAMS, v. X, pp. 16, 17, 18, 19, 21.
12. WILLIAMS, v. X, pp. 22, 23, 24, 25.
13. MUMFORD, *Technics...* 206-207.
14. MUSK, 58.
15. REY, 189-190, 191, 188.
16. WELLES, 331; REY, 194.
17. REY-DREWES, 195-197.
18. WELLES, 333.
19. REY-DREWES, 176-178, 184.
20. VALCARCEL, *Historia...*, II, p. 18.
21. MUMFORD, *Technics...*, 111.
22. MUMFORD, ob. ctda., 77-80.
23. MUMFORD, ob. ctda., 113-118.
24. MUMFORD, ob. ctda., 119.
25. *Vide* "Recursos".
26. VAZQUEZ DE ESPINOSA, 280.
27. MUMFORD, 155.
28. *Vide* "Combustibles" en RECURSOS.
29. MUMFORD, ob. ctda., 153-155, 172-182.
30. MUMFORD, ob. ctda., 153, 182.
31. MUMFORD, ob. ctda., 153.
32. HALEVY, *Awakening*, 81-82, nota 3.
33. Citados ambos HALEVY, 115, 122.
34. WASSERMAN, 37-38.
35. THOMPSON, 137.
36. THOMPSON, 138.
37. THOMPSON, 102, 103.
38. THOMPSON, 96, 117-118; TREVELYAN, 204.
39. ACEHP, 1852, carpeta n° 53, legajo n° 9, documento n° 140. Del Delegado del Perú en Londres al Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 15 de enero de 1852.
40. PONTEIL, *Monarchie*, 201.
41. PONTEIL, *Monarchie*, 196-201.

42. PONTEIL, *Monarchie*, 213-215.
43. *Ibid*, 206.
44. MUMFORD, ob. ctda., 187-189.
45. MORISON, 463, 492.
46. ADAMS, 185, 188.
47. ADAMS, 185.
48. MORISON, 551-553.
49. ADAMS, 204. Subrayado en el original.
50. ADAMS, 227.
51. *Ibid.*
52. MORISON, 610-611.
53. *El Comercio*, n° 4,396, año XVI, Lima, 28 de marzo de 1854.
54. KNOX, 158.
55. PORTELL, 35.
56. James Truslow Adams, *The March of Democracy*, 1933, ct. Portell, 48.
57. Ct. PORTELL, 84.
58. Ct. PORTELL, 14.
59. *Marcy Papers*, ct. PORTELL, 171.
60. WILLIAMSON, V, pp. 3, 4.
61. WILLIAMSON, V, pp. 27, 28, 39-41, 41, 42.
62. *Vide* DENEGRI, *Historia Marítima del Perú*, t. VI, vol. 2, pp. 332-333.
63. *Historia Marítima del Perú*, t. V, vol. 2, p. 522.
64. *Die Schiffbauindustrie*, 1902, t. I, p. 20, ct. por REY y DREWES, 231.
65. *Historia de la Técnica*, 1947, ct. en *ibídem.*
66. MARGUET, 79-80.
67. WEBER, 15.
68. WEBER, 20, 22-23.
69. CHABERT, ct. por MARGUET, p. 15.
70. WEBER, 15.
71. *Vide*, del autor, "Astros e instrumentos".
72. *Vide* MARGUET, 22, 24, 25. El subrayado pertenece al texto original.
73. *Vide* MARGUET, 57, 58, 62.
74. MARGUET, 240-241.
75. MARGUET, 189-194.
76. Ct. MARGUET, 290.
77. AMNP. Comandancia General de Marina. Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 23 de abril de 1855; AMNP, "Relación historiada...", 9.
78. CEHM. Paquete O.1865.2, Prefecto del Callao al Ministro de Relaciones Exteriores, Callao, 21 de noviembre de 1865. Con anexo oficio del Cónsul de Italia al Ministro de Relaciones Exteriores, 27 de noviembre de 1865.
79. VILLARCEAU-MAGNAC, 5.
80. LEDIEU, xxvii.
81. MARGUET, 284-289.
82. VILLARCEAU-MAGNAC, 2; *Table des Matieus, Chapitre Premier.*
83. MARGUET, 289-294; VILLARCEAU-MAGNAC, 1, 6, *Table del Matieres*, Chapitre III; LEDIEU, *Table des Matiers*, Premiere Partie.
84. LONG, 17.
85. LONG, 15, 17.

86. WEBER, 19.
87. WILLIAMS, I, p. 203.
88. MAURY, XII-XIII.
89. WILLIAMS, I, pp. 198-202.
90. WILLIAMS, I, p. 196; LONG, 15; WEBER, 19.
91. MARGUET, 261.
92. Great Britain. *Charting the seas...*, 12.
93. DENEGRI, t. VII, vol. 1, pp. 98-110.
94. Great Britain. *Charting the Seas in Peace an War*, 12.
95. WEBER, 8, 10, 13, 17-18.
96. United States, *Catalogue of Charts...*, 125-135; United States. *Inventory of the Records of the Hydrographic Office*, 3-4.
97. Ob. ct., 22, 23.
97A. COWBURN, 206.
98. BROWNE, 9.
99. COWBURN, 138, 151-153.
100. COWBURN, 210.
101. BROWNE, 136.
102. ROBISON, 571.
103. *Vide* BENNETT, Appendix B, relación cronológica en sus cinco primeras páginas.
104. BROWNE, 141-142.
105. BROWNE, 170.
106. DOUGLAS, 183.
107. COWBURN, 209-210.
108. SIMPSON, 439-441.
109. BROWNE, 140.
110. BROWNE, 140; ROBISON, 587, 588.
111. HOVGAARD, 1971, pp. 13-14.
112. ROBISON, 588.
113. HOVGAARD, 1971, p. 14.
114. BROWNE, 171; COWBURN, 214.
115. HOVGAARD, 14.
116. DENEGRI, t. VI, v. 2, pp. 226-233 y notas al capítulo XXXIV, números 6, 8 y 32-35.
117. WILLIAMSON, Part. V, p. 44.
118. ROCHELLE, 367.
119. CHAPELLE, 426, 474.
120. MORISON-COMMAGER, I, p. 615.
121. MORISON-COMMAGER, I, pp. 616-617.
122. *Idem*, 617.
123. BROWNE, 168.
124. HOVGAARD, 362-363.
125. BROWNE, 169.
126. HOVGAARD, 1971, p. 360; BOUËT-WILLAUMEZ, 385-388.
127. HOVGAARD, 1971, pp. 364-365; BROWNE, 168.
128. HOVGAARD, 1971, p. 366; BOUËT, 408; BROWNE, 169.
129. BOUËT, 391-394; HOVGAARD, 1971, pp. 364, 365; FURK, 11.
130. HOVGAARD, 363.

131. BROWNE, 168.
132. HOVGAARD, 1971, pp. 362, 364.
133. BROWNE, 169-170.
134. BROUET, 339-400.
135. BROUET, 402-403; FUNK, 13.
136. BROUET, 404-406.
137. FUNK, 12.
138. BROUET, 411-413; HOVGAARD, 1971, pp. 361, 364; COWBURN, 195.
139. COWBURN, 196-197; BROWNE, 169-70.
140. COWBURN, 198.
141. HOVGAARD, 363-364.
142. BROWSER, 169.
142A. BROWNE, 16; COWBURN, 54-55.
142B. BROWNE, 13, 113; COWBURN, 102.
143. BROWNE, 105-107; COWBURN, 149; SIMPSON, 27-28.
144. DAHLGREN, 17, 2-5, 6-7, 12-20, 217, 221-222, 338-339.
145. DAHLGREN, 219.
146. DAHLGREN, 23-24.
147. *Vide* SIMPSON, 211-212.
148. DAHLGREN, 5.
149. BROWNE, 153; COWBURN, 219.
150. BROWNE, 144-145.
151. BROWNE, 113.
152. BROWNE, 174.
153. BROWNE, 158.
154. BROWNE, 159.
155. BROWNE, 175.
156. BROWNE, 175.
157. DAHLGREN, 106-108.
158. DAHLGREN, 123-128; BROWNE, 137.
159. BROWNE, 139.
160. SIMPSON, 29-31.
161. DAHLGREN, 259, 270, 272, 278; SIMPSON, 28.
162. COWBURN, 102.
163. BROWNE, 63.
164. BROWNE, 139.
165. DENEGRI, 213, notas 19 y 20; 225, 236, 252, notas 22 y 23.
166. BROWNE, 132-133; COWBURN, 206, 207; ver HEADLEY, 35-36, 459.
167. BROWNE, 138.
168. DAHLGREN, cap. IV.
169. DAHLGREN, 149.
170. DAHLGREN, 149.
171. DOUGLAS, 206-208, 212.
172. BROWNE, 80.
173. DELGADO DE LA FLOR, 102-104.
174. ROBISON, 564, 565, 568.
175. ROBISON, 567.
176. DOUGLAS, 446.

177. DOUGLAS, 446-448.
178. DOUGLAS, 213.
179. SIMPSON, 348-350.
180. SIMPSON, 336-337.
181. SIMPSON, 328, 329, 350.
182. ROBISON, 565.
183. ROBISON, 565, 566.
184. DOUGLAS, 448-449.
185. SIMPSON, 447-452.
186. DOUGLAS, 437-443.
187. SIMPSON, 324-325.
188. ROBISON, 567.
189. ROBISON, 567.
190. ROBISON, 568.
191. DAHLGREN, 240.
192. ROBISON, 568.
193. SIMPSON, 233-234.
194. SIMPSON, 352-359.
195. SIMPSON, 434-436.
196. DOUGLAS, 450-456; SIMPSON, 468-473.
197. SIMPSON, 479-494.
198. ROBISON, 568.
199. DAHLGREN, 13.
200. DOUGLAS, 494 y sgs.
201. CHAPELLE, 422.
202. WELLS, 4, 5, 6.
203. FIRTH, vii; WELLS, 77-79, 223, 225, 228.
204. "I have a spanking wife at Portsmouth Gates,/A pigmy at Goree,/An orange – tawny up the Straits,/A black at St. Lucie:/Thus, whatsomedever course I bends,/I leads a jovial life,/In every mess I have a friend,/In every port a wife". DIBDIN, 49.
205. "Minot with mowth had menid to make/Suth sawes and sad for sum mens sake;/The wordes of Sir Edward makes me to wake,/Wald he salue vs sone mi sorow suld slake;/War mi sorow slaked sune wald I sing:/When God will sir Edward sal vs bute bring". FIRTH, 1.
206. "The tenth day of July, it being very clear,/We espy'd three ships belonging to Monsieur;/O, these three ships were coming from Peru,/With gold and silver, boys, all in our view", FIRTH, 195, lxxxvi.
207. "The wages, the ingots, the wealth of Peru,/The Spaniards are getting and hoarding for you;/You shall ride in your coaches, whilst cowards shall walk,/Who durst not engage in the *Anson* and *Hawke*". FIRTH, 226, 356.
208. En un artículo publicado por el autor en *La Prensa* de Lima, el 11 de agosto de 1935, se dio a conocer una saloma levantina del siglo XV. Doerflinger, por su parte, cita (p. 92) un libro en que el P. Fabri, en la misma época, se refiere a las salomas venecianas.
209. Esto se notará mediante el siguiente ejemplo. La línea del coro va en itálicas: "1. Oh, haul away the bowline, the packet ship's a-rollin'!/*Away, haul away, haul away, Joe'/*. 2. Oh. haul away the bowline, don't you hear the

cap'n growling?/ 3. Oh, haul away together, we'll surely make 'er render!/ 4. Oh, the cook is in the galley, a-makin' duff so handy,/5. An' the cap'n s in the cabin a-drinkin' wine an' brandy!/6. Oh, once I had an Irish girl, and she was fat and lazy,/7. An' now I got a Yankee girl; she nearly drives me crazy!/8. Oh, haul away the bowline, me hearty lads, be handy,/9. Haul away the bowline, Yankee Doodle dandy!". DOERFLINGER, 5.

210. "1. Oh, whiskey is the life of man,/*Whiskey, Johnny*!/It always was since the world began,/*Oh, whiskey for my Johnny*!/2. Oh, whiskey straight and whiskey strong,/If you gi' me some whiskey I'll sing you a song./3. Oh wiskey, made me wear ol' clo'es./Oh whiskey gi' me a broken nose./4. If whiskey comes too near my nose,/I tip her up an' down she goes./5. I think I heard our Old Man say,/"I'll treat my men in a decent way./6. I'll treat my men in a decent way,/I'll grog them al three times a day"/7. Here comes the cook with the whiskey can./A glass of grog for every man,/8. A glass of grog for every man/And a bottleful for the shantyman". DOERFLINGER, 14-15.
211. DOERFLINGER, 52-54.
212. Recogida por DOERFLINGER en una versión norteamericana de 1847. DOERFLINGER, 161.
213. "Then list to your pilot, my boy, and be wise;/If my precepts you scorn, and my maxims despise,/A brace of broad antlers your brows may adorn./And a hundred to one that you double Cape Horn". THOMPSON, 197.
214. "Come all you young sailors who cruise round Cape Horn,/Come all you young tars who follow the sperm./For our captain has told us, we hope it is true./There are plenty of whales on the coast of Peru". DOERFLINGER, 151; THOMPSON, 194.
215. "With Jimmy the Rogue a—bying all the beer that we could drink./And next morning I found myself aboard/A Limey bound to the islands for a cargo of guaner". DOERFLINGER, 121.
216. "We were bound around Cape Horn to Callao./... It was three long months before we got to Callao,/And the ship she was a-called a floating hell./We filled up there at Callao with salpetre...,/Around Cape Horn trough frost an' snow/An' up th' coast to Callao,/To load salpeter for Liverpool/An' back around Cape Horn again". DOERFLINGER, 54-57.
217. "She came bearing down on us with sail set so high;/On her main topmast black colors did fly/... Our captain jumped on deck and answered him so,/ 'I am out from Gibraltar bound to Callao'". DOERFLINGER, 142.
218. SHAY, 14-18.
219. SHAY, 39-45.
220. THOMPSON, 216; WELLS, 156-157.
221. SHAY, 36.
222. WELLS, 129.
223. SHAY, 55-59, 69.
224. SHAY, 70.
225. SHAY, 70.
226. SHAY, 51-52.
227. BENNETT, 35. El subrayado es del autor.
228. LEWIS, 275.
229. NAUS. M 155, rollo 3, despacho n° 16, Trevitt al Ministro Plenipotenciario

de los Estados Unidos en Lima, Callao, 18 de julio de 1860; y rollo 4, s/n, Lovejoy a Secretario de Estado, Callao, 1° de abril de 1862.

230. BRATHWITE, ctdo. por LEWIS, 278.
231. LEWIS, 129.
232. ADAMS, 182-183.
233. NAUS, Consuls, M 155, r, l. despachos n°s 45, del Callao, 26 de junio de 1855, y 47, del Callao, 25 de julio de 1855, de Miles a Marcy.
234. NAUS. Consuls, M 155, r. 2,despacho n° 19, Miles a Marcy, Callao, 30 de junio de 1850.
235. NAUS. Consuls, M 155, r, 2, despachos n°s 15 y 17, del Callao, 12 y 26 de marzo de 1857, respectivamente, de Miles a Marcy.
236. NAUS. Consuls, M 155, r. 2, despachos n°s 34 y 35, Miles a Cass, 10 de junio de 1857.
237. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, despacho n° 30 Lay a Cass, 20 de setiembre de 1859.
238. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, despacho n° 36, Lay a Cass, Callao, 12 de diciembre de 1859.
239. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, despacho n° 10, Lay a Cass, Callao, 10 de febrero de 1860.
240. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, despacho n° 5, Trevitt a Cass, Callao, 14 de mayo de 1860.
241. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, despacho n° 6, Trevitt a Cass, Callao, 28 de mayo de 1860.
242. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, Trevitt a Cass, Callao, 28 de mayo de 1860.
243. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, Trevitt a Cass, Callao, 14 de junio de 1860.
244. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, Trevitt a Cass, Callao, 13 de octubre de 1860.
245. NAUS. Consuls, M 155, r. 4, Trevitt a Cass, Callao, 10 de enero de 1861.
246. NAUS. Consuls, M 155, r. 4, Trevitt a Seward, Callao, 27 de junio de 1861.
247. NAUS. Consuls, M 155, r. 4, Lovejoy a Seward, Callao, 29 de julio de 1862.
248. NAUS. U.S. Consulate at Callao, T781, rollo 6. Del Cónsul de EE.UU. en Arica al del Callao, Arica, 6 de enero de 1858; *idem, idem*, de William Gibbs al Cónsul de EE.UU. en el Callao, Lima, 12 de abril de 1858; *idem, idem*, de la Capitanía del Callao al Cónsul de los EE.UU., Callao, 7 de julio de 1858; *idem, idem*, del capitán del *Amethyst* al Cónsul de los EE.UU., Callao, 7 de setiembre de 1859; *idem, idem*, del Ministro de EE.UU. en Lima al Cónsul de EE.UU. en el Callao, Lima, 20 de enero de 1859; *idem, idem*, del Ministro de EE.UU. en Lima al Cónsul de EE.UU. en el Callao, Lima, 30 de agosto de 1859; *idem, idem*, del Ministro de Estados Unidos en Lima al Cónsul de EE. UU. en el Callao, 1° de setiembre de 1859; *idem, idem*, del Ministro de los EE. UU. en Lima al Cónsul de los EE.UU., Lima, 29 de marzo de 1860; *idem, idem*, del Sub—prefecto de Lima al Vice—cónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 23 de febrero de 1850; *idem, idem*, del Sub—prefecto del Callao al Vice—cónsul de los EE. UU. en el Callao, Callao, 25 de febrero de 1860; *idem, idem*, del Sub—prefecto del Callao al Vice—cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 3 de mayo de 1860; *idem, idem*, del Intendente de Policía del Callao al Prefecto, Callao, 8 de octubre de 1860; *idem, idem*, del Prefecto del Callao al Cónsul de los EE.UU., Callao, 9 y 23 de octubre de 1860; T781, rollo 8, del Ministro de los EE.UU. en Lima al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 30

de marzo de 1868; *ídem, ídem*, del Ministro de los EE.UU. en Lima al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 15 de setiembre de 1868; *ídem, ídem*, del Vice–cónsul de Francia al Cónsul de los EE.UU., Callao, 2 de julio de 1868; *ídem, ídem*, del Ministro de los EE.UU. en Lima al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 2 y 12 de abril de 1868; del comandante Pendergrast a contralmirante Dahlgren, Callao, 20 de marzo de 1867; *ídem, ídem*, del Ministro de los EE.UU. en Lima al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 2 de abril de 1869; *ídem, ídem*, del Capitán del Puerto al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 12 de junio de 1868; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en Liverpool al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Liverpool, 2 de noviembre de 1869; *ídem, ídem*, del capitán del *City of Brooklyn* al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, islas de Chincha, 24 de noviembre de 1869 y 10 de diciembre de 1869; *ídem*, rollo 47, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante de la Escuadra del Pacífico, Callao, 11 de junio de 1855; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Juez de la Instancia, Callao, 14 de junio de 1855; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Estado, Callao, 26 de junio de 1855; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de los Estados Unidos en Lima, Callao, 20 de julio de 1855; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán Adams, Callao, 13 de julio de 1855; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán de Puerto, Callao, 6 de octubre de 1855; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán del *Monarch*, Callao, 23 de julio de 1857; del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de EE.UU. en Lima, Callao, 30 de octubre de 1857; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán del *Cowper*, Callao, 2 de noviembre de 1857; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de EE.UU. en Lima, Callao, 11 de noviembre de 1857; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante del H.M.S. *Vixen*, Callao, 27 de agosto de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante del H.M.S. *Amethyst*, Callao, 9 de setiembre de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE. UU. en el Callao al Capitán del *Rising Sun*, Callao, 13 de setiembre de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al capitán del *John Sidney*, Callao, 13 de setiembre de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Fiscal de Nueva York, Callao, 28 de mayo de 1860; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Sub-Prefecto del Callao, Callao, 12 de octubre de 1860; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul General de Gran Bretaña, Callao, 18 de setiembre de 1861; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor de Tesorería, Callao, 15 de octubre de 1856; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de los EE.UU. en Lima, Callao, 13 de julio de 1858; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de los EE.UU. en Lima, Callao, 27 de agosto de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de los EE.UU. en Lima, Callao, 9 de setiembre de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de los EE.UU. en Lima, Callao, 7 de octubre de 1860; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Capitán de Puerto, Callao, 6 y 8 de abril de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Estado, Callao, 29 de julio de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao

al Capitán de Puerto, Callao, 19 de octubre de 1869.

249. ARREE, carpeta 5-3, doc. 39. Tirado a Relaciones Exteriores, 20 de agosto de 1854.

250. ARREE, carpeta 5-3, Osma a Secretario de Estado, Washington, 17 de febrero de 1854.

251. NAUS. Notes from Peruvian Legation in United States, T802, r. 1, Washington, 3 de noviembre de 1853, traducción al inglés del parte del comandante de la *Libertad* al Comandante General de Marina, Chincha, 16 de agosto de 1853; traducción de otra comunicación del mismo al mismo, de 31 de agosto de 1853; traducción al inglés de una comunicación del comandante del *Rímac* al Comandante General de Marina, de 2 de setiembre de 1853; traducción de una comunicación del comandante del *Rímac* al comandante de la *Libertad*, Chinchas, 2 de setiembre de 1853; traducción de una comunicación del comandante del *Rímac* al comandante de la *Libertad*, Chinchas, 2 de setiembre de 1853; traducción de una comunicación del Jefe Militar del Callao al Secretario de Estado de los Estados Unidos, Callao, 10 de setiembre de 1853; traducción del dictamen fiscal del 20 de setiembre de 1853; traducción de oficio del ministro Tirado al ministro de los Estados Unidos, Lima, 10 de setiembre de 1853; *ídem*, de *ídem*, de 12 de setiembre de 1853; *ídem*, de *ídem*, de 14 de setiembre de 1853; *ídem*, de *ídem*, de 17 de setiembre de 1853; *ídem*, de *ídem*, de 22 de setiembre de 1853; Legación en Washington a Secretario de Estado, Washington, 17 de febrero de 1854; *ídem*, a *ídem*, Washington, 11 de abril de 1854; *ídem*, a *ídem*, del 27 de enero de 1854; *ídem* a Barreda Hnos., de 17 de enero de 1854; traducción de una declaración del cónsul peruano en Baltimore, del 23 de marzo de 1854; Barreda a Encargado de Negocios del Perú, Baltimore, 21 de enero de 1854; traducción de nota de Ministro de Relaciones Exteriores del Perú al Encargado de Negocios del Perú en Washington, Lima, 2 de diciembre de 1853; Legación del Perú al Secretario de Estado, Washington, 30 de marzo de 1854; *ídem*, a *ídem*, de 6 de marzo de 1854; Ministro de Relaciones Exteriores del Perú a Encargado de Negocios en Washington, Lima, 24 de enero de 1854; Legación del Perú a Departamento de Estado, Washington, 6 de marzo de 1854; *ídem*, a *ídem*, 3 de marzo de 1854.- Notes from Peruvian Legation in the United States, T802, r. 2: Parte del comandante del *Rímac*, Chincha, 2 de setiembre de 1853; Gobernador del Callao a Juez de Primera Instancia, Callao, 20 de setiembre de 1853; Legación del Perú al Departamento de Estado, Washington, 20 de junio de 1854; declaración de Lino de la Barrera, Callao, 7 de enero de 1854; Relaciones Exteriores a Ministro de los Estados Unidos, Lima, 12 de setiembre de 1853.
NAUS. Diplomatic Instructions of the Department of State. M77, r. 130: Departamento de Estado a Clay, Washington, 13 de octubre de 1853; *ídem*, a *ídem*, Washington, 1° de febrero de 1854; *ídem*, a *ídem*, Washington, 31 de mayo de 1855; *ídem*, a *ídem*, Washington, 12 de diciembre de 1855; *ídem*, a *ídem*, Washington, 18 de diciembre de 1856; *ídem*, a *ídem*, Washington, 18 de mayo de 1857. NAUS. Notes to Foreign Legations in the United States from the Department of State. T99, r. 78. Departamento de Estado a Encargado de Negocios del Perú en Washington, 28 de febrero de 1854; *ídem*, a *ídem*, de 7 de marzo de 1854; *ídem*, a *ídem*, de 7 abril de 1854; *ídem*, a *ídem*, de

11 de abril de 1854; *ídem*, a *ídem*, de 4 de julio de 1854.

252. CEAM. Carpeta 55, legajo 9, documentos 2, 3, 4 y 5, del 4 y 5 de enero de 1854, Presidente del Consejo de Guerra al Ministro de Guerra y Marina.
253. NAUS. Department of State, Miscellaneous Letters, M179, r. 162. Hays a Secretario de Estado, Washington, 28 de abril de 1858.
254. ARREE. Carpeta 5-3, Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores, Washington, 5 de octubre de 1854.
255. NAUS. Department of State. Reports of Clerks and Bureau Officers, M800, r. 3. Mackei al Secretario de Estado, 14 de octubre de 1858.
256. TAURO, comp... *Castilla*, 50.
257. LEWIS. 133-134.
258. NAUS. Despatches from U.S. Minister to Peru, T52, rollo 20, documentos nºs 139, 140.
259. JOHNSON, R.E., 118.
260. JOHNSON, 130.
261. LEWIS, 419-421.
262. NAUS. Record Group 59. Reports of the Diplomatic Bureau, vol. 5, reports nº 71 and 74. Despatches from Special Agents, vol. 21, despatches H.W. Baxley, pp. 856-866.
263. NAUS. Consuls, M 155, rollo 3, despacho nº 16, Trevitt a Ministro, Callao, 18 de julio de 1860.
264. *Idem* despatches Baxley, 866-1065.
265. NAUS. T781, rollo 74.
266. NAUS. M 155, rollo 4, despacho nº 8.
267. *Ibídem*, despacho s/n, circular de la 5a Auditoría del Departamento del Tesoro a Subsecretario de Estado, Washington, D.C., 10 de enero de 1862.
268. *Idem*, despatches Baxley, 1066-1106.
269. NAUS. Consuls, M 155, rollo 4, C.W. Walker a W.H. Seward, Washington, 15 de febrero y 16 de julio de 1864; R. S. Chew a la Oficina Consular del Departamento de Estado, Washington, 9 de setiembre de 1864.
270. NAUS. Consuls, M 155, rollo 4, despacho nº 19, Lovejoy a Seward, Callao, 28 de setiembre de 1864.
271. NAUS. Notes from Peruvian Legation in U.S., T802, rollo 3, nº 121. Barreda a Secretario de Estado, Washington, 29 de enero de 1864.
272. NAUS. Consuls, M 155, r. l, despacho s/n, de William Fort a Marcy, Baltimore, 10 de mayo de 1854; *ídem*, despacho nº 25, Miles a Marcy, Callao, 30 de setiembre de 1854; *ídem*, despacho s/n, Miles a Recaudador General de Aduanas, Callao, 11 de mayo de 1855; *ídem*, despacho nº 36, Miles a Marcy, Callao, 31 de marzo de 1855; *ídem*, despacho nº 56, Miles a Marcy, Callao, 1º de octubre de 1855; rollo 2, despacho nº 1, Miles a Marcy, Callao, 14 de enero de 1856; *ídem*, despacho nº 11, Miles a Marcy, Callao, 30 de junio de 1856; *ídem*, despacho nº 16, Miles a Marcy, 26 de octubre de 1856; *ídem*, despacho nº 46, Miles a Cass, Callao, 31 de agosto de 1854; rollo 3, despacho nº 10, Miles a Cass, 25 de marzo de 1858; *ídem*, despacho nº 18, Miles a Cass, Callao, 12 de junio de 1858; *ídem*, despacho nº 26, Miles a Cass, Callao, 13 de setiembre de 1858; *ídem*, despacho nº 12, Miles a Cass, 15 de marzo de 1859; *ídem*, despacho nº 37, Lay a Cass, Callao, 27 de setiembre de 1859; *ídem*, despacho nº 2, Trevitt a Appleton, Callao, 12 de marzo de 1860; *ídem*, despacho

nº 15, Lay a Cass, Callao, 14 de junio de 1860; *ídem*, despacho nº 13, Trevitt a Cass, Callao, 15 de junio de 1860; *ídem*, despacho nº 15, Trevitt a Cass, Callao, 1º de julio de 1860; *ídem*, despacho nº 16, Trevitt a Cass, Callao, 21 de julio de 1860; *ídem*, despacho nº 25, Trevitt a Cass, Callao, 29 de setiembre de 1860; *ídem*, despacho s/n, Lay a Cass, Callao, 28 de octubre de 1860; rollo nº 4, despacho nº 1, Trevitt a Cass, Callao, 1º de enero de 1861; *ídem*, despacho nº 8, Trevitt a Trescot, Callao, 14 de enero de 1861; *ídem*, despacho nº 48, Trevitt a Seward, Callao, 29 de octubre de 1861; *ídem*, despacho nº 2, de Lovejoy a Seward, Callao, 26 de diciembre de 1861; *ídem*, nº 8, de Lovejoy a Seward, Callao, 1º de enero de 1862; *ídem*, despacho nº 14, de Lovejoy a Seward, Callao, 1º de abril de 1862; *ídem*, despacho nº 29, de Lovejoy a Seward, Callao, 1º de octubre de 1862; *ídem*, despacho nº 30, de Lovejoy a Seward, Callao, 30 de octubre de 1862; *ídem*, despacho nº 15, de Lovejoy a Seward, Callao, 31 de marzo de 1863; *ídem*, despacho nº 23, de Lovejoy a Seward, Callao, 30 de junio de 1863; *ídem*, despacho nº 31, Lovejoy a Seward, Callao, 30 de setiembre de 1863; *ídem*, despacho nº 34, de Lovejoy a Seward, Callao, 7 de diciembre de 1863; *ídem*, documento s/n, Walker a Seward, Washington, 15 de febrero de 1864; *ídem*, despacho nº 41, Lovejoy a Seward, Callao, 31 de diciembre de 1863; *ídem*, despacho s/n, Walker a Seward, Washington, 12 de abril de 1864; *ídem*, despacho nº 9, Lovejoy a Seward, Callao, 25 de abril de 1864; *ídem*, despacho nº 24, Lovejoy a Seward, Callao, 30 de setiembre de 1864.

273. Archivo NAUS, US. Consulate at Callao, T781, rollo 6, del Cónsul de los EE.UU. en Paita al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Paita, 21 de febrero de 1858; *ídem, ídem,* Cónsul de los EE.UU. en Panamá a Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Panamá, 29 de abril de 1858; *ídem, ídem,* del capitán del *Rival* al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 8 de agosto de 1858; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en Panamá al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Panamá, 29 de setiembre de 1858; *ídem, ídem,* de la Contaduría del Departamento del Tesoro al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Washington, 10 de julio de 1858; *ídem, ídem, ídem,* 14 de julio de 1858; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en Valparaíso al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Valparaíso, 28 de abril de 1859; *ídem, ídem,* del Ministro de los EE.UU. en Lima al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 24 de diciembre de 1859; *ídem, ídem,* de la Contaduría del Departamento del Tesoro al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, Washington, 25 y 28 de enero de 1859; *ídem, ídem, ídem,* 15 de noviembre de 1859; *ídem, ídem, ídem,* 17 de enero de 1861 y 15 de marzo de 1861; *ídem, ídem,* de una comisión especial destinada a concertar un nuevo arreglo con el Hospital de Bellavista, al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 6 de junio, 9 y 11 de octubre de 1860 y 11 de enero de 1861; *ídem, ídem,* de Ministro de los EE.UU. en Lima a Cónsul de los EE.UU. en el Callao, de 21 de mayo, 14 y 20 de julio, y 4 de setiembre de 1860; *ídem, ídem,* del comandante del *Narragansett* al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 31 de agosto de 1860; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en Paita al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Paita, 18 de agosto de 1860; *ídem, ídem* del Cónsul de los EE.UU. en Melbourne al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Melbourne, 9 de marzo de 1860; *ídem, ídem,* del Ministro de los EE.UU. en Lima al Vicecónsul de los EE.UU. en el Callao, Lima, 1º de febrero de 1860; *ídem,*

ídem, del Cónsul de los EE.UU. en Paita al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Paita, 30 de enero de 1861; *ídem, ídem*, del comandante del *Wyoming* al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 14 de julio de 1860; *ídem*, rollo 8, comodoro británico Harvey al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 12 de abril de 1865; *ídem, ídem*, de Laroa al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, Callao, 7 de diciembre de 1868; *ídem, ídem*, del Director de Beneficencia al Cónsul de los EE.UU. en el Callao, 18 de noviembre de 1869; *ídem*, rollo 47, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul de los EE.UU. en Panamá, Callao, 12 de julio y 21 de julio de 1858; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul de los Estados Unidos en Valparaíso, Callao, 12 de julio de 1858; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul en Panamá, Callao, 27 de enero de 1859; *ídem, ídem, ídem*, 12 de febrero de 1859; *ídem, ídem, ídem*,12 de abril de 1859; *ídem, ídem, ídem*,27 de abril de 1859; *ídem, ídem, ídem*, 27 de junio de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul en Arica, Callao, 23 de agosto de 1861; *ídem, ídem* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 30 de marzo de 1856; *ídem, ídem , ídem*, 30 de junio de 1856; *ídem, ídem, ídem*, Callao, 11 de octubre de 1856; *ídem, ídem, ídem*, 16 de octubre de 1856; *ídem, ídem, ídem*, 31 de diciembre de 1856; *ídem, ídem, ídem*, 31 de marzo de 1857; *ídem, ídem, ídem*, 29 de agosto de 1857; *ídem, ídem, ídem*, 24 de octubre de 1857; *ídem, ídem, ídem*, 23 de marzo de 1857; *ídem, ídem, ídem*, 12 de junio de 1858; *ídem, ídem, ídem*, 28 de agosto de 1858; *ídem, ídem, ídem*, 15 de noviembre de 1858; *ídem, ídem, ídem*, 15 de marzo de 1859; *ídem, ídem, ídem*, 20 de abril de 1859; *ídem, ídem, ídem*, 5 de agosto de 1859; *ídem, ídem, ídem*, 20 de octubre de 1859; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. al Primer Contralor del Departamento del Tesoro, Callao, 11 de febrero de 1860; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 27 de febrero de 1860; *ídem, ídem, ídem*, 31 de mayo de 1860; *ídem, ídem, ídem*, 15 de junio de 1860; *ídem, ídem, ídem*, 29 de setiembre de 1860; *ídem, ídem, ídem*, 1° de enero de 1861; *ídem, ídem, ídem*, 1° de abril de 1861; *ídem, ídem, ídem*, 23 de abril de 1861; *ídem, ídem, ídem*, 1° y 20 de julio de 1861; *ídem, ídem, ídem*, 1° de octubre de 1861; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Ministro de los EE.UU. en Lima, Callao, 26 de diciembre de 1859; *ídem, ídem, ídem*, 18 de julio de 1860; *ídem, ídem, ídem*, 1° de setiembre de 1860; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 1° de octubre de 1861; *ídem, ídem, ídem*, 29 de octubre de 1861; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Prefecto de la Provincia, Callao, 2 de diciembre de 1861; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao a Colville, Callao, 1° de abril de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Contralor del Departamento del Tesoro, Callao, 20 de abril de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 5 de julio de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Hospital de Guadalupe, Callao, 17 de agosto de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Estado, Callao, 1° de octubre de 1862; *ídem, ídem*, del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 14 de enero de 1863; *ídem, ídem, ídem*, 31 de marzo de 1863;

ídem, ídem, ídem, Callao, 12 de mayo de 1863; *ídem, ídem, ídem,* Callao, 30 de junio de 1863; *ídem, ídem, ídem,* 30 de setiembre de 1863; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Estado, s/n; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 31 de diciembre de 1863; *ídem, ídem, ídem,* 28 de abril de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao a Beneficencia de Lima, Callao, 20 de mayo de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al contralmirante Bell, Callao, 24 de agosto de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul en Panamá, Callao, 30 de agosto de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 30 de setiembre de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante del *Lancaster,* Callao, 4 de octubre de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul en Panamá, Callao, 4 de octubre de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Quinto Interventor del Departamento del Tesoro, Callao, 31 de diciembre de 1864; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Comandante del U.S.S. *Cyane,* Callao, 20 de febrero de 1865; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Cónsul en Panamá, Callao, 4 de marzo de 1865; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Jefe de la Escuadra del Pacífico, Callao, 4 de marzo de 1865; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al comandante del U.S.S. *Swanee,* Callao, 7 de julio de 1865; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Hospital de Bellavista, Callao, 21 de junio de 1866; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al capitán del *Reunion,* Callao, 14 de diciembre de 1866; *ídem, ídem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Jefe del Hospital de Guadalupe, Callao, 17 de noviembre de 1869.

274. REY-DREWES, 245.
274A. *Ibid.*
275. REY, 245.
276. SIMPSON, 160-161.
277. SIMPSON, 159.
278. LEMETHEYER, 277.
279. *Vide* principalmente ROBISON, Caps. II, V, VI, VIII y IX.
280. BROWNE, 83. *Vide id.* 22, 81, 83, 116; COWBURN, 110, 143; WELLS, Gerard, 59.
281. Ct. COWBURN, 144-147.
282. BROWNE, 83; COWBURN, 110, 111, 141, 142, 144, 148.
283. BOUET–WILLAUMEZ, 421-422.
284. BOUET, ob. ct., 419 y siguientes.
285. ROBISON, 664-668, 669-671, 679, 682.
286. ROBISON, 568.
287. ROBISON, 679-682.
288. ROBISON, 564-568, 583-585, 671, 672.
289. ROBISON, 568, 676.
290. PARKER, 7-8.
291. ROBISON, 677-678.
292. ROBISON, 674.
293. COWBURN, 147.

294. BROWNE, 29.
295. WELLS, G., 144, 148; COWBURN, 142, 144, 146.
296. WELLS, G., 149; COWBURN, 154.
297. WELLS, G., 150-151.
298. ROBISON, 672, 679; COWBURN, 154.
299. ROBISON, 665.
300. ROBISON, 674, 676.
301. España, Real Ordenanza..., 361-380.
302. ORTIZ SOTELO, teniente segundo Jorge, "Reseña histórica de las comunicaciones navales en el Perú", en *Revista de Marina,* v. nº 365, año 66, nº 1-2, julio—octubre 1980, pp. 59-70.
303. DOUGLAS, 1860, pp. 395-396.
304. ROBISON, 576.
305. COWBURN, 212.
306. ROBISON, 576.
307. ROBISON, 577.
308. BROWNE, 149-150; COWBURN, 216-217.
309. BROWNW, 152, 153, 154.
310. *Vide* BROWNE, 161-162.
311. BROWNE, 162-165; COWBURN, 264-265; ROBISON, 661-664.
312. ROBISON, 685.
313. HOVGAARD, 7, 3, 15.
314. BROWNE, 164.
315. MARGUET, 249-250.
316. NAUS. Microcopy T781, rollo 8. Vice—cónsul de Francia a Cónsules de los Estados Unidos, Callao, 2 de setiembre de 1868.
317. *Vide* MELO,*Historia,*'I, p. 208.
318. ELLER, 24.
319. LONG, 16.
320. HEADLEY, 458-459.
321. ELLER, 21; KNOX, 181; HARRISON, 180, nota 13.
322. KNOX, 183.
323. KNOX, 182.
324. KNOX, 183.
325. KNOX, 182.
326. COLE, 4-19; KNOX, 182; HEADLEY. 458.
327. HARRISON, 175.
328. *Ibídem.*
329. TYLER, 9-13, 399-404; WEBER, 12; ELLER, 21; HARRISON, 177-180.
330. *Vide* HARRISON, 187-192; HERNDON—GIBBON, Part I.
331. NUÑEZ, 9.
332. HARRISON, 200.
333. *Ibíd.*
334. HARRISON, 192-200.
335. MAURY, 1868, pp. iv—vi.
336. NAUS. Consuls, M155, rollo 4, dispatch nº 18. Lovejoy a Seaward, Callao, 13 de junio de 1863.
337. *Vide* Estuardo NUÑEZ, "Herman Melville en el Perú". *Panorama.* Washing-

ton, D.C., 1954, vol. III, número 11.
338. DIBDIN, 327; FITZ—GERALD, 173-178.
339. MAHAN, *Influencia...*, 56-57.
340. MAHAN, *Influencia...*, II, p. 72.
341. MAHAN, *Influencia ...*, II, p. 375.
342. WILLIAMSON, V, pp. 10, 11, 12.
343. WILLIAMSON, V. p. 43.
344. *Ibíd.*
345. NAUS. Consuls, M155, rollo 1, despacho nº 17. Miles, Cónsul de los EE. UU. en el Callao, a Marcy, Secretario de Estado, el 11 de noviembre de 1854.
346. BASADRE, III, 1303.
347. BASADRE, III, 1293.
348. LEUBEL, 158, 160, 161, 206.
349. *Historia Marítima del Perú*, t. VI, v. 1, pp. 92-93, 99, 104, 110.
350. NUÑEZ, "Lima en la realidad...".
351. MIDDENDORFF, Ernest. *Gramática Keswa.* Madrid, Aguilar, 1970, traducción de Ernesto.More, prólogo, xv.
352. MATHEW, 1977, p. 55.
353. *Fortune*, May, 1970, p. 184. y May, 1971, p. 172. *Fortune.* December 1935, pp. 94-101, 157-164; *El Peruano*, 9 de mayo de 1858, p. 97; *West Coast Leader, Anglo—American Year Book (Perú)*, 1940, Lima, October, 1940, pp. 77-78; BASADRE, III, 1297.
354. MENENDEZ, 126.
355. NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru. T52, rollo 21, nº 52.
356. MAIGUASH, 1967. Ctdo, por GILBERT, 22-23.
357. MATHEW, "Gibbs...", 2-3.
358. *Ibíd.*
359. MATHEW, Ob. ct., 5.
360. MATHEW, Ob. ct., 33-34.
361. MATHEW, Ob. ct., 33-38.
362. Archivo del CEHMP, 1853, carpeta nº 54, legajo nº 14, documentos nºs 135 y 152. Del Cónsul del Perú en Londres al Ministro de Guerra y Marina, Londres, 30 de abril y 28 de julio de 1853.
363. *Id., id., id.*, documento nº 149. Del mismo al mismo, 24 de junio de 1853.
364. *Id., id., id.*, documento nº 137, y carpeta nº 54, legajo nº 8, documento nº 27. Del Cónsul de Perú y de Gibbs y Cía. al Ministro de Guerra y Marina, 10 de mayo y 18 de julio de 1853.
365. *Id.*, legajo nº 14, documento nº 164. Del Cónsul en Londres al Ministro de Guerra y Marina, Londres, 3 de octubre de 1853.
366. *Id., id.*, documento nº 157. Del mismo al mismo, 3 de agosto de 1853.
367. *Id., id.*, documento nº 162. Del mismo al mismo, Londres, 3 de setiembre de 1853.
368. *Id.*, legajo nº 8, documento nº 24. De Antonio Gibbs y Cía. al Ministro Plenipotenciario del Perú en Londres, Londres, 2 de setiembre de 1853.
369. *Id., id.*, documento nº 24. De Antonio Gibbs y Cía. al Ministro Plenipotenciario del Perú, Londres, 2 de setiembre de 1853.
370. ACEHM. Carpeta 55, leg. 20 (a), documento 286, Lima, 24 de noviembre de

1854, Manuel de Mendiburu a Ministro de Guerra y Marina.

371. ARREE. Carp. 5-17, Francisco de Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 15 de julio de 1850. *Vide*, también, OVIEDO, tomo VI, p. 218.
372. BASADRE, III, 1033.
373. *Vide* BONILLA, *Guano...*, 76-85.
374. ACEHM, Carp. 50, legajo 13, doc. 187, José Fabio Melgar a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 11 de octubre de 1849.
375. ACEHM, Carp. 55, leg. 12, doc. 137, Forcelledo a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 24 de mayo de 1854.
376. BONILLA, *Burguesía...*, 44. El subrayado es nuestro.
377. BONILLA, Ob. ct., 145.
378. BASADRE, III, p. 1024.
379. BASADRE, ob. ct., 1026.
380. BASADRE, ob. ct., 1270.
381. BASADRE, ob, ct., 1457.
382. BASADRE, ob. ct., IV, p. 1798.
383. BASADRE, ob. ct., IV, pp. 1799-1800.
384. La Comisión Fiscal, 3-7.
385. TOYNBEE, V, p. 74.
386. *Vide* Toynbee, V, pp. 164-168.
387. TOYNBEE, I, p. 218.
388. WELLS, H.G., 370.
389. *Vide*, del autor, "Naves, cartas de navegación y compases de los marinos que descubrieron el Perú" en *Revista de Marina y Aviación*, año XX, n. 1, enero y febrero de 1935.
390. PORRAS, *id.*, 406, 419.
391. PORRAS, *ídem*, 420, 421, 433-434, 437.
392. PORRAS, *ídem*, 420.
393. *Vide* ACEHM, carp. 50, leg. 13, doc. 57, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 6 de noviembre de 1849; carp. 51, leg. 14, doc. 62, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 26 de julio de 1850; carp. 51, leg. 1. doc. 108, Comandante General de Ingenieros a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 1º de octubre de 1850; carp. 5, leg. 21, doc. 41, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina; carp. 53, leg. 21, docs. 21 y 78, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina, 2 y 29 de noviembre de 1852.
394. BASADRE, *Introducción...*, I, p. 86.
395. Ctdo. BASADRE, II, 851.
396. ACEHM, carp. nº 50, legs. 1 y 13, documentos 12 y 57, del mayor Aguilar a Prefecto, Chachapoyas, 30 de mayo de 1849, y Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 6 de noviembre de 1849, respectivamente; *ídem*, carp. 51, legajo nº 1, documento nº 102, Inspector General de Ingenieros a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 5 de setiembre de 1850; carp. 51, leg. 3, Jefe de Cuerpo de Ingenieros a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 28 de enero de 1850.
397. ACEHM, carp. 53, leg. 21, docs. 38, 47 y 55, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 9 y 22 de agosto y 14 de setiembre de 1852.

398. ACEHM, carp. 51, leg, 1, doc. 102, Inspector y Comandante General de Ingenieros a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 5 de setiembre de 1850.
399. ACEHM, carp. 54, leg. 1, doc. 217, Comandante General de Ingenieros a Ministro de Guerra y Marina, Lima 14 de agosto de 1853.
400. ACEHM. Car. 54, leg. 1, docs. 213 y 216, Alvarez Thomas a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 17 de enero y 12 de agosto de 1853.
401. ACEHM, carp. 54, leg. 1. docs. 214 y 221, Alvarez Thomas a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 26 de febrero y 9 de octubre de 1853.
402. ACEHM, carp. 54, leg. 1. doc. 217, Alvarez Thomas a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 14 de agosto de 1853.
403. ACEHM, carp. 55, leg. 2, doc. 190, Allende a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 12 de junio de 1854.
404. *Bases...*, papeleta 3929.
405. BASADRE, en la papeleta 3916 de sus *Bases...* lo llama "Vicente" y a su libro lo denomina "Apuntamientos acerca de la coreografía del Perú", mientras que dan "Valentín" como apelativo, dos contemporáneos de Ledesma: BOLLAERT, 113, nota marginal 2, y M.F. Paz Soldán. La nota bibliográfica de este último, en p. 271 de su *Geografía del Perú*, expresa que fue Valentín Ledesma quien publicó en Lima, en 1853, sus *Breves apuntamientos sobre la cartografía peruana.*
406. PAZ SOLDAN, M.F., *Atlas...*, 78.
407. Parece que no existe ningún ejemplar de esta obra en los repositorios nacionales. Es posible consultarla en Chile. Véase, a este efecto, G. René–Moreno. *Biblioteca Peruana. Apuntes para un catálogo de impresos. I. Libros y folletos peruanos en la Biblioteca del Instituto Nacional.* Santiago de Chile. 1896, p. 91.
408. DOMINGUEZ, v.
409. CAPLAN, 3.
410. CAPLAN, 7.
411. *Ibídem.*
412. CAPLAN, 33, nota de pie de página.
413. ROMERO, Emilio, 205.
414. *Introducción...*, I, p. 343.
415. MENENDEZ, vi.
416. MENENDEZ, v.
417. MENENDEZ, vi.
418. MENENDEZ, vii.
419. MENENDEZ, 103.
420. MENENDEZ, 144.
421. MENENDEZ, 161.
422. DIX, 9; *Vide* 14/21.
423. *Vide* BASADRE, Introducción..., I, pp. 550, 285.
424. *Vide* BASADRE, Introducción, I, p. 322.
425. BASADRE, III, p. 843.
426. FUENTES, *Estadística*, 260.
427. LEUBEL, vii, viii.
428. PAZ SOLDAN, Mateo. *Geografía*, pp. xix–xxiii.
429. PAZ SOLDAN, M.F., *Atlas...*, 3-4.

430. *Vide* MOREYRA PAZ SOLDAN, Manuel, en la bibliografía de este libro.
431. *El Perú*, t. III, p. 296.
432. *Fuentes*, 421, 422.
433. *Vide* WAGNER, 429.
434. TOYNBEE, III, p. 168.
435. *Vide* WAGNER, 65-70.
436. WAGNER, 72.
437. NAUS. Department of State. Notes to Foreign Legations in the United States. T99, r. 7. Marcy a Osma, Washington, 10 de setiembre y 24 de setiembre de 1856.
438. Irarrázaval a Ministro de Relaciones de Chile, Lima, 12 de julio de 1856. Ctdo. BURR, 86.
439. BURR, *ibídem*.
440. Vide Fernando ROMERO, *Revista de Marina*. La Punta, Callao, año XIII, nº 3.
441. BASADRE, III, pp. 1212-1213.
442. WELLES, 214.
443. WAGNER, 49-53, 62.
444. BASADRE, III, p. 1219.
445. NAUS. Department of State. Diplomatic Instructions. T52, r. 18. Robinson a Secretario de Estado, Lima, 25 de febrero de 1862.
446. *El Comercio*, Lima, nº 4476, 6 de julio de 1854.
447. ULIBARRI—HARRISON, 212.
448. JOHNSON, R.E., 113.
449. *Ibídem*.
450. *Ibídem*.
451. JOHNSON, R.E., 115-116.
452. JOHNSON, R.E., 116-117.
453. *Ibídem*.
454. *Ibídem*.
455. JOHNSON, R.E., 119.
456. JOHNSON, R.E., 121.
457. JOHNSON, R.E., 125-126.
458. JOHNSON, R.E., 127.
459. JOHNSON, R.E., 131; *Vide* ULIBARRI—HARRISON, 210-214.
460. GARCIA CALDERON, I, pp. 334-335.
461. DENEGRI, vol. 2, cap. XXXI.
462. *Vide* BASADRE, III, pp. 1081-1082, 1226-1228.
463. NAUS. Letters from Pacific Squadron, M89, r. 36, Dulany a Secretario de Estado, Panamá, 19 y 17 de noviembre de 1853, 26 de diciembre de 1853, 13 de marzo de 1854; Despatches from United States Ministers to Peru, T52, r. 17, nºs 79, 81; Foreign Office 61241 x. 101210, despacho nº 8, de Legación Británica, Barton a Conde Clarendon, Lima, 9 de febrero de 1866.
464. NAUS. Consuls in Callao, M155, r. 2, desp. 24. Miles a Ministro de Estados Unidos, Lima, 2 y 4 de abril de 1857.
465. NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T52, rollo 17.
466. NAUS. Consulate at Callao—Lima, T781, r. 8. Del Secretario de Estado al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, Washington, 28 de febrero de

1865; *ídem, ídem,* del Ministro de los Estados Unidos al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, Lima, 3 de marzo de 1865; *ídem, ídem,* del contralmirante Pearson al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, 7 de marzo de 1865; *ídem, ídem,* del Ministro de los Estados Unidos al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, Lima, 8 de marzo de 1865; *ídem, ídem,* del Ministro de los Estados Unidos al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, Lima, 15 de marzo de 1865.

467. F.O. 61 241 x. LO1210. British Legation Despatch nº 19. Jerningham a Lord Stanley. Lima, 13 de agosto de 1867.
468. NAUS. Consul in Callao, M 155, r. 2, despacho nº 25. Miles a Cass, Callao, 26 de abril de 1857.
469. NAUS. Consul in Callao, M 155, r. 3, desp. 3. Miles a Cass, 10 de enero de 1859; NAUS. Consulate at Callao—Lima, T781, r. 6, del capitán del *Lammergeir* a Dorca y Ayulo, Callao, 10 de enero de 1859.
470. NAUS. Despatches from the United States Ministers to Peru, T52, v. 20. Ministro a Secretario de Estado, Lima, 9 de noviembre de 1865.
471. BASADRE, IV, p. 1564.
472. NAUS. Consulate at Callao, Lima, T781, r. 8. Ministro de los Estados Unidos a Cónsul en el Callao, Lima, 6 de febrero de 1868.
473. NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T52, r. 22, despachos nº s 127, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138. *Vide,* también, T802, r. 4 y M77, rollo 131.
474. NAUS. Letters from Pacific Squadron, M89, r. 36. Dulany a Secretario de Marina, Callao, 25 de mayo de 1854; Cunningham a Clay, Iquique, 4 de abril de 1854; Cónsul a Dulany, Lima, 2 de mayo de 1854; Subprefecto de Tarapacá a Clay, Iquique, 24 de marzo de 1854; Dulany a Bailey, Callao, 24 de mayo de 1854; Bailey a Dulany, Iquique, 6 de julio de 1854; Cunningham a Bailey, Iquique, 7 de julio de 1854; Bailey a Cunningham, Iquique, 7 de julio de 1854.
475. NAUS. Notes to Foreign Legations in the United States, T99, r. 78. Secretario de Estado a Osma, Washington, 17 de marzo de 1858 y NAUS. Miscellaneous Letters of the Department of State, T162, Procurador en Nueva Orleans a Secretario de Estado, Nueva Orleans, 25 de marzo de 1858.
476. NAUS. Notes to Foreign Legations in the United States, T99, r. 78. Secretario de Estado a Ministro del Perú en los Estados Unidos, Washington, 2 de noviembre de 1865.
477. F.O. 61 241 x.1 01210. Legación Británica. Despacho comercial nº 2, Jerningham a Lord Stanley, Lima, 21 de mayo, con los siguientes anexos: Anexo 1. Gerente de la *Pacific...* a Jerningham, Callao, 20 de mayo; Anexo 2. Capitán Bloomfield a Vice—cónsul Británico en Arica, 15 de mayo; Anexo 3. General Castilla al Capitán de *Limeña,* 16 de mayo; Anexo 5. Jerningham a Subsecretario de Relaciones Exteriores, 22 de mayo; Anexo 6. Extractos de artículos en los diarios *El Comercio* y *El Nacional,* del 20 de mayo.
478. MATHEW, 1968, p. 564.
479. MATHEW, "Gibbs...", 21, 23-24.
480. NAUS. Diplomatic despatches from United States Minister to Peru, T52, r. nº 19; *El Peruano,* 26, tomo 37. Lima, 15 de octubre de 1859, pp. 94-95.
481. NAUS. Consulate at Callao-Lima, T781, r. 44. Cónsul de los Estados Unidos

en el Callao a Ministro de los Estados Unidos, 2 de abril de 1857.

482. NAUS. Consul in Callao, M155, r, 2. despacho nº 24. Miles a Marcy, Callao, 12 de abril de 1857. *Vide*, también, el despacho nº 4, del 27 de enero.

483. NAUS. Consulate at Callao, M155, r. 3. Despachos de Miles a Secretario de Estado, nºs 1 y 2 del 12 de febrero de 1858; 4, 5 y 6 del 26 de febrero de 1858; 6 y 7 del 27 de febrero de 1858; 8 del 28 de febrero de 1858; 37, anexo 2.— NAUS. Notes from Peruvian Legation in the United States, T862, r. 2, cuatro del 18 de marzo de 1858 al 4 de agosto de 1858.— NAUS. United States Consulate at Callao—Lima, T781, r. 6. Ministro de los Estados Unidos al Cónsul de los Estados Unidos, Lima, 30 de enero, 31 de enero, 1º de febrero, 3 de febrero, 8 de febrero, de 1858; *ídem, ídem*, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de los Estados Unidos, Lima, 6 de febrero de 1858; *ídem, ídem*, Administrador de la Aduana Principal del Callao al Ministro de Hacienda, Callao, 1º de febrero de 1858; *ídem, ídem*, Ministro de Relaciones Exteriores al Cónsul de los Estados Unidos en el Callao, Lima, 9 de febrero, 10 de febrero, 9 de marzo, 29 de marzo, 3 de junio, 20 de agosto, de 1858.— *Vide* T802, r. 2., Ministro del Perú en Washington a Departamento de Estado, 4 de agosto 1858.

484. NAUS. General Records of the Department of State, Reports of Clerks and Bureau Officers, vol. 10. Memorandum on the Dismissal and the Request for the Recall of Diplomatic Representatives of Foreign States, p. 444.— *Vide*, también, dieciocho documentos sobre el asunto de que tratamos en NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T52, r. 17: Dec. 27, 1859, Jan. 10, 1861 y 18; Nov. 6, 1860 — June 12, 1863.

485. NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T52, r. 18, doce despachos; *ídem, ídem*, r. 19, Ministro de Estados Unidos a Ministro de Relaciones Exteriores, Lima, 7 de marzo de 1864; *ídem, ídem*, r. 20, George Squier a Secretario de Estado Washington, 27 de diciembre de 1864; *ídem*, Notes to Peruvian Legation in United States, T99, r. 78, siete comunicaciones del 22 de mayo de 1852 al 23 de noviembre de 1864; *ídem*, Notes from Peruvian Legation in the United States, T802, r. 3, nueve comunicaciones del 2 de marzo de 1859 al 12 de julio de 1864; *ídem, ídem*, Ministro del Perú al Secretario de Estado, 20 de setiembre de 1864.

486. BASADRE, III, pp. 1067, 1068, 1078, 1092.

487. BASADRE, III, p. 1092.

488. NAUS. Notes from the Peruvian Foreign Office, T724, r. 6. Ministro de Relaciones Exteriores a Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos en el Perú, Chorrillos, 16 de abril de 1869.

489. NAUS. Consuls in Callao, M155, r. 1, desp. nº 17, Miles a Secretario de Estado, 11 de noviembre de 1854.

490. NAUS. Consuls in Callao, M155, r. 4, desp. nº 23. Trevitt a Secretario de Estado, Callao, 12 de junio de 1861.

491. JOHNSON, R.E., 132.

492. BASADRE, II, pp. 911, 923, 925, 926, 943.

493. BASADRE, IV, pp. 1655-1657, 1689, 1696-1699.

494. BASADRE, IV, p. 1700.

495. *Ibíd.*

496. *Vide* BASADRE, pp. 1718-1720.

497. Ctdo. BASADRE, II, 927.

498. Ctdo. BASADRE, II, p. 897.
499. *Vide* BASADRE, II, pp. 335—336, 552, 718-720, 853, 917, 919.
500. BAXLEY, *Report*, 153.
501. TOYNBEE, IV, pp. 21-22.
502. Ctdo. LAGARRIGUE, 60.
503. Ctdo. BASADRE, III, pp. 1050-1051.
504. TAURO, *Diccionario...*, t. I, p. 357.
505. BASADRE, IV, p. 1698.
506. Ob. ct., 1705.
507. *Vide* BASADRE, III, pp. 1055, 1115-1120.
508. TOYNBEE, VI, pp. 188, 189, 190.
509. *Vide* TOYNBEE, IV, pp. 133-147.
410. BASADRE, IV, p. 1703.
511. *Vide* BASADRE, III, pp. 1078-1080.
512. *Vide* BASADRE, IV, p. 1653.
513. *Vide* BASADRE, IV, pp. 1633-1653.
514. *Vide* BASADRE, II, pp. 832-835.
515. *Vide* BASADRE, III, pp. 1089-1090; GARCIA CALDERON, I, pp. 613-616 y II, pp. 296-297, 1123-1124.
516. *Vide* BASADRE, II, p. 835.
517. CORDOVA Y URRUTIA, J. M. *Estadística histórica, geográfica, industrial y comercial de los pueblos que comprenden las provincias del departamento de Lima.* Lima, 1839.
518. FUENTES, Manuel Atanacio. *Estadística General de Lima.* Lima, 1858.
519. "Cuestión artesanos". *El Comercio*, Lima, 6 de abril de 1859.
520. *Ibidem.*
521. SILVA SANTISTEBAN, José. *El Comercio*, Lima, 17, 18, 21, 23 y 25 de enero de 1859.
522. TEJADA, 39
523. *Vide* ROMERO, Fernando. *Evolución industrial.*
524. NAUS. Department of State. Consular Despatches. Consul in Callao, Peru, nº 37. Miles a Secretario de Estado, Callao, 31 de diciembre de 1858.
525. *El Comercio*, 22 de noviembre de 1849.
526. BASADRE, III, p. 1292.
527. NAUS. T781, rollo 47. Cónsul de los Estados Unidos a Ministro de los EE.UU. en el Perú, Callao, 29 de diciembre de 1858.
528. Anexos al despacho consular nº 37 previamente citado; NAUS. T781, rollo 47, Cónsul de los Estados Unidos a comandante Mojoreux, Callao, 5 de enero de 1859; *ídem, ídem*, del cónsul premencionado al Prefecto del Callao, Callao, 8 de febrero de 1859; *ídem, ídem*, del mismo al Ministro de los Estados Unidos en el Perú, Callao, 23 y 29 de diciembre de 1858; M 155, rollo 3, despacho nº 3, del mismo al mismo, Callao, 10 de enero de 1859.
529. BASADRE, III, p. 1292.
530. BASADRE, III, p. 1301.
531. *El 2 de mayo...*, 219-220.
532. BONILLA, *Islay...*, 33-36.
533. BASADRE, II, p. 980.
534. NAUS. Consul in Callao. M 55, r. 1, nº 52, Miles a Secretario de Estado, Ca-

llao, 25 de agosto de 1855.
535. BONILLA, *Guano...*, 34-35.
536. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 59-61.
537. PARDO, 4-6.
538. SHANE HUNT. *Growth and Guano in Nineteenth Century Peru*, 1973, 69; Ctdo. BONILLA, *Guano...*, 138-9.
539. BONILLA, *Guano...*, 139.
540. BASADRE, III, p. 1264.
541. HUNT, ob. ct., 70; ctdo. BONILLA, *Guano...*, 139.
542. BONILLA, ob. ct., 146.
543. HUNT, ob. ct., 80, ctdo. BONILLA, ob. ct., 146.
544. DAVALOS Y LISSON, *La Primera Centuria*, IV, p. 841, ctdo. BONILLA, ob, ct., 52.
545. Foreign Office, 61/182, Wilthew a Clarendon, Islay, 22 de marzo de 1858, ctdo. BONILLA, *ibíd.*
546. BONILLA, *ibíd.*
547. Philip D. BRADLEY. "El empresario en Latinoamérica", en Arthur Cole, ed., *Innovaciones y empresas*, Cambridge, Harvard University Press, 1949, p. 41.

Capítulo II
LA GRAN VIA ACUATICA

IIA. OLOR A MAR Y OCEANOLOGIA EN EL PERU

Cuando a mediados del siglo XIX la vida nacional se aquieta y comienza a resucitar el "¡Vale un Perú!", ante la fabulosa dádiva del guano; cuando hay una pausa propicia a la observación, al análisis, a las comparaciones; y cuando se realizan exámenes de conciencia y propósitos de enmienda más o menos sinceros, no son sólo las voces del "progreso" que vienen del Hemisferio Norte las que despiertan inquietudes propicias a la acción. En las investigaciones que el país hizo sobre sí mismo debió aparecer, quizás por primera vez en nuestra historia, el concepto de relación entre los aspectos políticos y geográficos del Perú, ya no en cuanto al contenido que encierran las fronteras nacionales, sino en cuanto a círculos de intereses cada vez más amplios: países limítrofes, ámbito americano, mercados de venta y de compra, nuestra localización respecto a la red de tráfico oceánico. Con ello el país tuvo que pasar de la actitud pasiva en que había permanecido durante los doscientos años de coloniaje y del lapso huracanado del cuarto de siglo inicial de vida republicana, a experimentar los impulsos estimulantes que, en este caso con retardo, se crean en un flamante autogobierno independiente que aspira a la democracia. Tales incitaciones fueron positivas en algunos casos, en el sentido de surgir de anhelos patrióticos puros; fueron negativos en otros porque nacieron como consecuencia de resentimientos y odios ocasionados por abusos y extorsiones

DIRINTEMAR

de que se nos hizo víctimas. Se originaron a causa de estímulos bastante variados como las relaciones económicas y de política internacional con las grandes potencias, los peligros de que el país pudiera ser despojado de su patrimonio, la posición del Perú con respecto a sus vecinos y a los otros países hispanoamericanos. Como resultado de ese autoexamen hecho en la breve y expectante detención de mitad del siglo, después que el país había aprendido, en el lapso 1828-1840, la dura lección de las dificultades que significaban los extensos arenales costeños, la pobreza de caminos longitudinales en esa región que carece de ríos navegables a diferencia de lo que se encuentra en Ecuador, Colombia y Chile, cabe la posibilidad de que por entonces comenzara a medirse el papel que el mar debía jugar en el futuro del Perú, como gran vía acuática que conduce a muchos destinos y no sólo como origen de olores marítimos.

IIB. LA ABERTURA AL ATLANTICO

Hasta entonces el Atlántico no había ejercido sobre el Perú atracción particular ni su voz era rectora entre nosotros. Por encima del Trópico de Cáncer ha sido el océano español de las flotas de ultramar; por debajo, océano internacional de la trata negrera. Nuestro océano era el Pacífico. ¿Reclamo ancestral de las islas de Oceanía? Quizás. Pero con mayor posibilidad océano del legendario Catay de Marco Polo, de los mantones de Manila, de los contrabandos con México y Centro América.

Durante el lapso del que nos ocupamos en este tomo el Atlántico comienza a ejercer sobre el Perú una gran atracción a la que el país no se substrae, sin que nos sea ahora posible determinar si la entrega que en consecuencia de ello se produce es el resultado de decisiones políticas de la *élite* gobernante o si es, meramente, un reflejo de las circunstancias que rodean la coyuntura económica que por entonces se presenta.

La succión que viene del Atlántico se realiza principalmente a través de cuatro regiones de la costa americana, las que a continuación se mencionan en un orden que por ahora no tiene en cuenta la relación de importancia entre ellas o las circunstancias cronológicas:

a) La región meridional, mediante los pasos conectivos entre los océanos Pacífico y Atlántico (Magallanes y Hornos), como una consecuencia del tráfico del guano y de la incitación chilena

DIRINTEMAR

para que sumemos nuestros esfuerzos a la creación de una línea de vapores que viaje entre Europa y las costas sudamericanas. El segundo de esos factores está dirigido a doblegar a la P.S.N.C. en el sentido de liberarnos de su "tiranía".

b) La zona de Panamá—Aspinwall, mediante la conexión que realiza el ferrocarril entre las líneas de vapores del Atlántico y del Pacífico que tienen terminales en esos puntos, que impone una limitación respecto al tráfico voluminoso y pesado puesto que resultaría muy oneroso si hubiera que utilizarlo realizando indefectiblemente trasbordes de carga en Aspinwall y en Panamá.

c) La región septentrional, centroamericana, comprendida entre el golfo de Fonseca (Nicaragua) y la desembocadura del río San Juan (Costa Rica), en la cual hay el proyecto de establecer el canal interoceánico sobre el que discuten sus ambiciones los Estados Unidos y Gran Bretaña. Como lo hemos dicho en páginas precedentes, el Perú da audazmente un paso inteligente al querer asociarse a aquellos dos países centroamericanos para construir el canal.

d) El río Marañón—Amazonas, a través de aguas brasileñas, pues casi la totalidad de la población situada en la ceja de montaña y en el Nororiente está convencida de la riqueza que beneficiaría a toda esa zona si resultara factible, de inmediato, sacar por el Huallaga, el Ucayali y el Amazonas los productos naturales de esa región.

1. LA ABERTURA AUSTRAL

Poseedora España de las costas occidentales de las Américas, de las islas Marianas, Carolinas y Palaos, en Oceanía, así como del archipiélago filipino, logró durante buena parte del lapso en que floreció su amplio imperio colonial, hacer del Pacífico americano un *mare clausum*. Para conseguir esta situación tuvo a su favor las por entonces muy limitadas posibilidades de pasar del Atlántico al Pacífico a través de las rendijas australes de Magallanes y Hornos. Esta privilegiada ventaja geopolítica desapareció durante el transcurso del siglo XVII, a causa de ciertas circunstancias que el Dr. Guillermo Lohmann Villena ha expuesto con lucidez en el tomo cuarto de la *Historia Marítima del Perú*. El tolerado comercio ilícito francés con el Perú y Chile que comenzó en las postrimerías de ese siglo, fue creciendo durante quince años y

DIRINTEMAR

en tal lapso reemplazó la vía tradicional del istmo de Panamá. Si bien es cierto que después de 1725 se reanudó el sistema arcaico, no se pudo volver atrás en cuanto a los efectos que sobre la navegación tuvo la llegada anual de abundante número de barcos franceses durante esos cinco lustros. Primero con temor y a través del cabo de Hornos, más tarde con confianza y acortando el viaje por Magallanes, los navegantes de Saint Malo forzaron las puertas del Pacífico y por primera vez los buques de guerra españoles vinieron a nuestras costas por la ruta austral[1]. Como consecuencia de lo sucedido, especialmente a partir de la autorización para el comercio libre entre España y sus colonias, cada año fue más frecuentada la susodicha vía. No es de extrañar, por tal razón, que cuando se estableció el comercio republicano se utilizaran ampliamente tales salidas al Atlántico, para realizar ese tráfico a catorce puertos europeos, cuatro norteamericanos orientales y dos de Río de la Plata, cuyos nombres el Dr. de la Puente nos da a conocer en su tomo de la *Historia Marítima del Perú*[2]. Algo semejante, aunque de mayor cuantía (tráfico de buques con veinticuatro banderas diferentes, sostenido con Europa, las dos Américas, Asia y Oceanía), ocurrió durante el lapso 1827-1848[3].

Como es de suponer, con el tráfico del guano el uso de la salida austral al Atlántico creció enormemente. Puede decirse que durante toda la segunda mitad del siglo XIX, y mientras imperó el buque de vela, excepto para el tráfico de pasajeros y correspondencia nuestra salida al Atlántico fue por el Sur y esto no envolvió ningún problema logístico de importancia. Muy diferente fue el asunto con respecto al buque de vapor que, por estar supeditado al uso del carbón resultaba de limitada autonomía de viaje y esclavizado a los puertos donde se le vendía. En páginas posteriores hemos de tratar con más extensión que hasta ahora de los fracasados intentos que hicieron Chile y el Perú, aisladamente, para que se establecieran ciertas líneas de vapores que los librara del monopolio de la P.S.N.C., así como de la falta de éxito que rodeó el intento de combinar sus esfuerzos a fin de obtener esa finalidad.

2. EL FERROCARRIL ISTMEÑO Y LA RED DE VAPORES

A base de una resolución propugnada por Henry Clay en el Senado, en 1835, el presidente Andrew Jackson nombró a Charles

DIRINTEMAR

Biddle en una comisión que investigara las rutas que más podían adaptarse a una comunicación interoceánica por tierra, misión que cumplió examinando el territorio panameño, de Chagres a Panamá. Biddle quedó convencido que el antiguo camino español era el mejor y, trasladándose a Bogotá, concertó con el presidente Obaldía un acuerdo, que las cámaras aprobaron, para construir un ferrocarril a través del istmo. Cuando volvió a su país se abandonó en los EE.UU. la idea de explorar Centro América y Tehuantepec, en beneficio de Panamá. Pero la crisis monetaria de 1837 detuvo toda posibilidad de actuar[4].

Tanto Gran Bretaña como Francia hicieron algunos intentos aprovechando el proyecto de Biddle, pero sin llegar a ninguna decisión antes que los EE.UU. volvieran a examinar la iniciativa impulsados por nuevos acontecimientos y nuevos intereses, como la toma de posesión de los territorios de Oregón y California. Debido a la fiebre del oro, en 1848 el Congreso autorizó contratos para que se establecieran dos líneas de vapores—correo que estuvieran conectadas entre ellas: de Nueva York y New Orleans a Chagres, y de Panamá a California y Oregón. William H. Aspinwall se hizo cargo de la línea atlántica y George Law de la del Pacífico. Pero el primero tenía designios más amplios y pronto consiguió un contrato con el gobierno colombiano para la construcción de un ferrocarril que creyó sería un buen negocio al acortar en muchos miles de millas no sólo la ruta del Este a California y Oregón, sino también a la China, Australia y las Indias Orientales, y al abrir al desarrollo los casi inaccesibles países que bordeaban toda la costa del Pacífico. Pero al producirse el *rush* del oro en California (finales de 1848) el negocio se hizo tan promisor que a comienzos de 1849 comenzó la construcción que en Lima se mira con gran interés, a juzgar por las noticias que los periódicos consignan. *El Comercio*, por ejemplo, informa así en los finales de 1850: "... La obra del ferrocarril se sigue con celo y actividad. Los obreros venidos últimamente de New York, en los vapores *Philadelphia* y *Cherokee*, ascienden a 256. Y como de Cartagena van a Limón en los vapores británicos, 30 ó 40 hombres cada mes, tiene ya el ferrocarril cosa de 300 trabajadores. Al Limón llegan con frecuencia maderas labradas, casas, máquinas, etc. Tenemos noticias del arribo últimamente de Chagres de dos buques, cargados de útiles para el camino. Interesada la compañía privilegiada en la construcción de la parte del trayecto, que abraza de Manzanilla al río Chagres, frente a Gorgona, no excusa

DIRINTEMAR

gasto ni esfuerzo alguno para llenar su propósito de terminar en este verano esa mitad de la comunicación interoceánica por vapor; ya están puestos los carriles en una larga distancia." A pesar de los muchos obstáculos que se presentaron así como de incontables muertes de los trabajadores irlandeses, negros del Caribe y chinos que se llevaron a las obras, en octubre de 1851 un tren de prueba llegó hasta Gatún, y el 27 de enero de 1855 una locomotora pasó de un océano al otro[5].

Las magníficas posibilidades que gracias al ferrocarril se presentaban no pasaron desapercibidas a los hombres de empresa británicos y norteamericanos, quienes incrementaron las líneas de vapores que podían combinarse con el tráfico terrestre entre Aspinwall y Panamá, asunto que nuestro servicio diplomático en el exterior observaba con atención. En los comienzos de 1852 el representante en Londres da a saber que la Real Compañía de las Indias Occidentales (paquetes), que había mandado construir "cinco grandes vapores de enorme fuerza para que hicieran el viaje entre Southampton y Chagres" (en 18 días), había perdido dos de esos vapores. Añade que son ocho vapores los que se le han hundido en 10 años que cuenta de existencia. Mientras se les reemplaza, "las activas líneas de Chagres a Nueva York y de EE.UU. a Europa continuarán aventajando a los vapores de las Antillas en conducción de valijas y pasajeros"[6]. A mediados de 1856 el Ministro del Perú en los EE.UU. informa que la Cámara de Representantes ha convenido en que se dé U.S.$ 200,000 para el sostenimiento de una línea de vapores—correo entre Panamá y Valparaíso. Dice que "el establecimiento de esa línea de correos americanos entre Panamá y Valparaíso, con escala en los puertos principales del Perú, y en comunicación con la de Aspinwall a Nueva York, y con la del último punto a Liverpool, será de una grande y evidente ventaja para nosotros. Las distancias quedarían reducidas, del Callao a New York a 18 días; y del Callao a Liverpool, a 30 y viceversa"[7].

Desde entonces dos abanicos de posibles viajes marítimos (pasajeros, correo y mercadería) se abrieron al Perú en Aspinwall (hoy Colón) y en Panamá, merced a las compañías de navegación que tenían estos dos puertos como estaciones de trasbordo utilizables por Ecuador, Perú y Chile para trasladarse a Estados Unidos y a Europa, o a los países del Pacífico (Australia, la China, el Japón), es decir, para comunicarse en forma inusitada con el resto del mundo. En 1867 esas compañías eran:

DIRINTEMAR

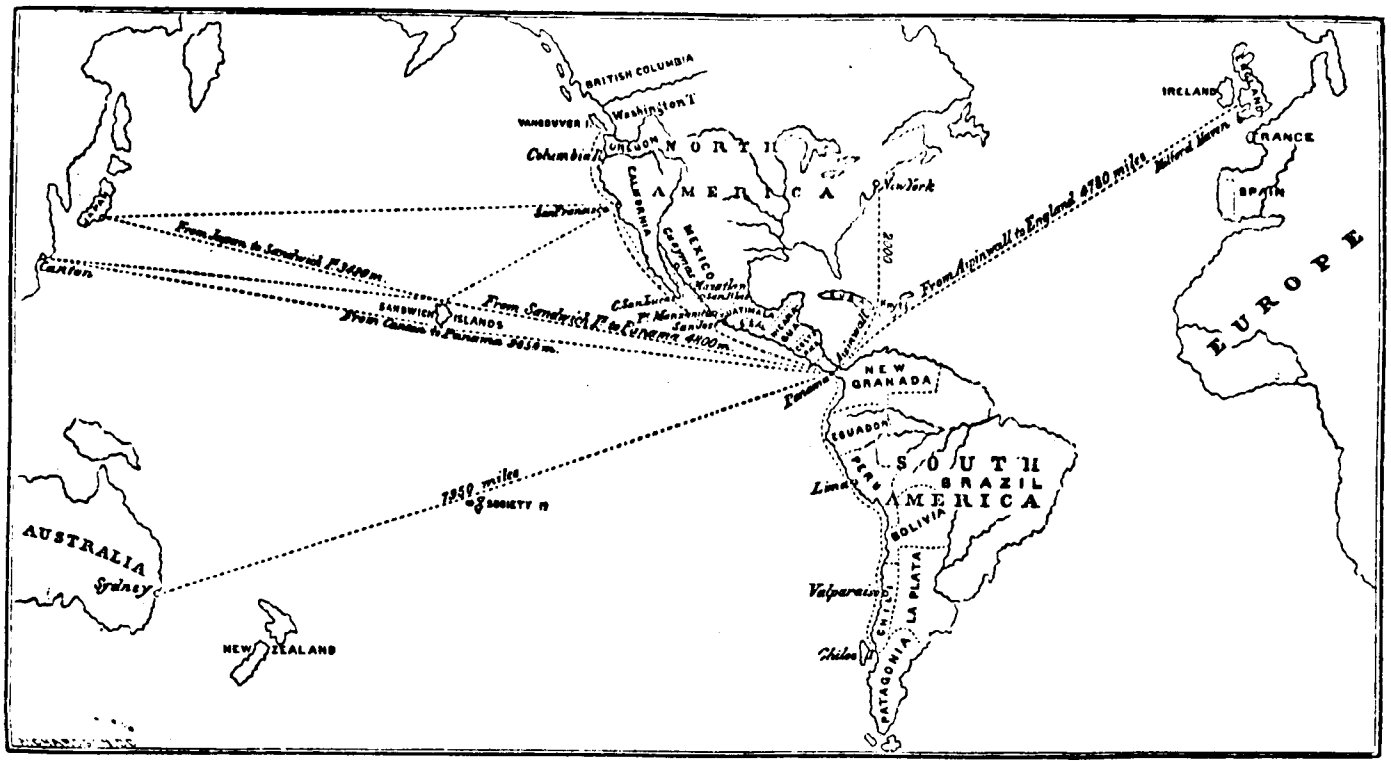
1. La Compañía de Vapores de la Mala del Pacífico (*Pacific Mail Steamship Company*) que hacía viajes trimestrales entre Nueva York, Panamá, Méjico, California, Japón y China;
2. La Compañía General Transatlántica (*Compagnie Générale Transatlantique*) que viajaba entre St. Nazaire, las Indias Occidentales, Méjico y Aspinwall;
3. La Compañía de Vapores de las Indias Occidentales y el Pacífico (*West Indies and Pacific Steam–ship Company*) que hacía viajes entre Liverpool, las Indias Occidentales, la costa occidental de Sud y Centro América y Aspinwall;
4. La Compañía de Vapores de la Mala Real (*Royal Mail Steam Packet Company*) que cada quincena corría un buque de Southampton a las Indias Occidentales, la costa oriental de Méjico, Sud y Centro América y Aspinwall;
5. La Compañía de la Mala Real de Panamá, Nueva Zelandia y Australia (*Panama, New Zealand, and Australia Company*) que viajaba entre Panamá, Nueva Zelandia y Australia;
6. La Compañía de Navegación a Vapor del Pacífico (*Pacific Steam Navigation Company*) que viajaba entre Panamá y los puertos de Nueva Granada, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile;
7. La Compañía del Ferrocarril de Panamá, línea de vapores centro–americana que viajaba entre Panamá, Nicaragua, Costa Rica, Salvador y Guatemala.

Además, Aspinwall era también estación terminal de cuatros compañías de navegación a vela[8].

Mediante la terminación del ferrocarril a través de Panamá (28 de enero de 1855) la costa occidental del Pacífico pudo hallar una abertura restringida para colarse al Atlántico. No tenía los peligros y era más corta que los pasos existentes en el Sur. Pero, en cambio, su costo resultaba elevado pues esa línea férrea cobraba "dos chelines y 2 1/2 por milla lo que la hacía uno de los ferrocarriles más caros del mundo"[9].

La P.S.N.C. era accionista importante de la *Panama Railroad Company*, y esto le permitía comer a dos carrillos. El alto precio que el pasajero pagaba por cruzar el istmo daba a la Compañía una buena utilidad. Pero, además, recibía otra no menos generosa por tomarlo en el terminal del Pacífico (Panamá) y conducirlo hacia el Sur en sus vapores[10]. Los países que estábamos en la costa servida por esa compañía, obligados por las circunstancias utilizábamos la costosa y restringida abertura para que los pasajeros y el correo llegaran rápida y seguramente a los puertos eu-

DIRINTEMAR



Gracias a las líneas de vapores y al ferrocarril de Panamá, a mediados del siglo XIX el Perú queda en contacto frecuente con Europa, los Estados Unidos, Oceanía y Asia (Reproducido de Otis, p. 6).

DIRINTEMAR

ropeos y del Occidente norteamericano. Ello no obstante, a partir de la década de 1850 comenzamos a estudiar la posibilidad de desarrollar una acción combinada que nos permitiera utilizar el tráfico de vapores a través de Magallanes. De este asunto trataremos nuevamente en un capítulo que sigue.

3. EL CANAL INTEROCEANICO Y CENTROAMERICA

La idea de unir el Atlántico con el Pacífico mediante un canal interoceánico, que databa de la época de los conquistadores españoles, a principios del siglo XIX reapareció en los EE.UU. En 1826 Aaraon Palmer, un hombre de negocios neoyorquino, intentó hacerlo mas no pudo financiar su proyecto. Pero no fue hasta 1846, durante la administración de Polk, que Colombia firmó un tratado concediendo a los norteamericanos el permiso para construir un canal a través del istmo, bajo garantía de que nuestro limítrofe oriental tendría la soberanía sobre él, y esto llevó a que el teniente I.G. Strain explorara Darién para estudiar las posibilidades que ofrecía, como ya hemos dicho. Pero también Gran Bretaña abrigaba por entonces el proyecto de hacer un canal por Centro América. Hubo entre los dos países competencia por prevalecer, hasta que en 1850 se firmó el Tratado Clayton—Bulwer que estableció (15 de abril de 1850) que ni Gran Bretaña ni los Estados Unidos fortificarían u obtendrían control efectivo del canal centroamericano que se proponía. Ambos garantizaban su neutralidad e invitaban a otras naciones a que se unieran a la empresa. "Los capitalistas norteamericanos mostraban mucho menos entusiasmo por el canal que los diplomáticos"[11]. Lo cual no es de extrañar si se atiende a un comentario que dos años antes había hecho nuestro representante en los Estados Unidos quien informó a Relaciones Exteriores que en una conversación con el secretario de Estado, Buchanan le había dicho que "en su opinión y conforme a los datos que tenía, el canal proyectado por esa parte [se refería a Costa Rica] era muy difícil, mientras que el camino por Panamá, que se llevaría a cabo, presentaba facilidades"[12].

En octubre de 1863 el representante de Gran Bretaña en Lima dio a saber a la *Foreign Office* que había leído en *El Comercio* una información que daba a conocer que el Perú había firmado un tratado de amistad, comercio y navegación con Guatemala. Tenemos que pensar que tal hecho parece indicar que nuestro país

DIRINTEMAR

continuaba manteniendo su interés en Centro América, en seguimiento de la política internacional, establecida unos años antes, de participar económicamente en la posible construcción de un canal interoceánico[13].

En cuanto a los Estados Unidos y el proyecto de canal panameño, poco es lo que por entonces se avanza. Cuando Pearson comanda la Escuadra del Pacífico Sur, en cumplimiento de órdenes que ha recibido de la Secretaría de Marina presta facilidades a un grupo que va a realizar una investigación en Darién[14]. Dos años depués el contralmirante Dahlgren, mientras ocupa el mismo cargo, anota en su diario, el 4 de julio de 1868, que uno de los agentes, que se halla en Bogotá, le ha dicho que está en trámite un tratado secreto con Colombia en el que el gobierno norteamericano trata de conseguir acuerdo de tal país para abrir el canal al lado de la línea del ferrocarril de Aspinwall a Panamá[15]. Pero nada se hizo porque si la construcción del canal de Panamá resolvía un problema estratégico, creaba otro pues el gasto de construirlo y sostenerlo sólo se justificaba si los Estados Unidos conseguían el indisputable comando de las aguas del Caribe y del Pacífico oriental. En 1881 los franceses comenzaron a construirlo. Sólo después del fracaso económico de Lesseps y de que la guerra con Cuba hizo ver que el traslado de la escuadra norteamericana del Pacífico al Atlántico tomó sesentiocho días, es decir, un lapso tres veces mayor que si se hubiera utilizado un canal, los Estados Unidos se decidieron a concluir el de Panamá, a un costo de 366'650,000 dólares. Esta puerta al Atlántico sólo se nos abrió en agosto de 1914.

4. EL ENSUEÑO FLUVIAL DEL PERU ANDINO Y SELVATICO

Las posibilidades de salir al Atlántico utilizando nuestros ríos orientales y el Marañón—Amazonas, así como el anhelo por aprovecharlas, fueron causantes de una revolución de expectativas que agitó por entonces a un número de peruanos más elevado y de una mayor extensión territorial que los incitados por las otras tres formas de abertura o apertura oceánica. Todos los habitantes de las serranías, ceja de montaña y llanura selvática, de Puno a nuestras fronteras septentrional y nororiental, que durante más de dos siglos habían permanecido sin contacto con el Pacífico, excepto por la intervención de las recuas de mulas que a paso cansino trasladaban materias primas y mercaderías de la

DIRINTEMAR

costa a las alturas y viceversa, vieron abrirse una esperanza. Se abrazaron a ella con un entusiasmo tan conmovedor que lo contagiaron hasta a sesudos extranjeros más avezados que los nacionales a basar sus juicios en exámenes de factibilidad. Un médico inglés que durante unos años residió entre nosotros, en una obra que publicó en 1839 participa de las creencias de los huanuqueños sobre la franca navegación del Huallaga y el Ucayali[16]. El comandante de la fragata sueca *Eugenie*, por su parte, años más tarde expresa que la salida natural de los productos exportables de lo que él denomina "Alto Perú" (las tierras que caen hacia la ladera oriental de los Andes) es el Amazonas, presagiando que el Brasil se vería obligado a entregar ese río a "la libre navegación comercial"[17]. Aunque el anhelo ciudadano de la abertura amazónica no fue el promotor principal de la geopolítica nororiental que los gobiernos adoptaron respecto al Nororiente durante la segunda mitad del siglo XIX, indudablemente influyó. De esto habremos de ocuparnos extensamente en aquella parte de este libro que historia la importante tarea que la Marina realizó en esa zona durante el lapso 1862-1870.

IIC. LOS POSIBLES RUMBOS

La aparición de aquellos hitos de "progreso" que el Perú buscaba dependieron durante esa etapa preliminar de iniciación, más que en cualquier otro período de nuestra historia, de un elemento endógeno, en este caso nuestro comercio del guano, que amarraba estrechamente nuestro existir como nación, a los fenómenos de todo orden que ocurrían, muy especialmente, en tres países que ofrecían el mejor mercado a nuestro fertilizante. No solamente las coyunturas económico—sociales y políticas en esos países tenían sobre nuestra vida un peso incontrastable. A veces también eran decisivos los conceptos que se formaba y las decisiones adoptadas por un solo individuo de esos países, como en el caso de sus representantes diplomáticos y consulares residentes en el Perú. Esto obliga a acopiar también respecto a ciertos individuos, datos sobre sus reacciones temperamentales y otros rasgos de personalidad que no siempre es necesario buscar en estudios como los que la *Historia Marítima* realiza.

En síntesis apretada y jugosa, en su contribución a la *Historia Marítima del Perú* el Dr. Alberto Wagner de Reyna presenta un panorama limitado pero enjundioso sobre la política internacio-

DIRINTEMAR

nal durante los mediados del siglo XIX, tratando principalmente de la relación entre aquella y nuestro conflicto con España en 1865-1866. Expone en su obra las bases políticas de la Europa de la década de los sesentas y los orígenes y resultados de las intervenciones en varias partes de la América indohispánica[18]. Las informaciones que vamos a consignar en el tomo que está a nuestro cargo sólo tienen algo que añadir en cuanto contribuyen a aclarar hasta qué punto nuestra relación con esos y otros países influyó en el curso de nuestra historia marítima.

1. EL RUMBO HACIA EL HEMISFERIO NORTE

Al comenzar la segunda mitad del siglo XIX Gran Bretaña posee la mayor riqueza entre las grandes potencias, una fortaleza marítima que aventaja en mucho cualesquiera otras, así como bases de apoyo estratégicamente situadas (la India, Australia, Nueva Zelandia, Canadá, varias en Africa, incluyendo el cabo antártico, Hong Kong, islas antillanas y Bélice, por ejemplo). No le interesa ya hacer conquistas territoriales ni guerrear en escala mayor. Por el contrario, pone empeño en que exista una paz que le permita acrecentar su expansión económica y gozarla tanto como le sea posible, mediante un desarrollado tráfico comercial. Según Platt, la norma mesovictoriana establece que el plan de gobierno es "abrir y asegurar el camino para los comerciantes", adoptando como lema del comercio libre la siguiente frase: "comercio con control informal si esto es posible; comercio imponiéndose si esto es necesario"[19]. También se ha adoptado como norma no intervenir en asuntos internos de otros países a quienes domina económicamente y, siempre que no dañe la economía del Imperio o de sus súbditos, respetar las leyes, el ordenamiento y las costumbres. Esto no resulta fácil a los funcionarios británicos o individuos privados que están establecidos en países pequeños, y durante un tiempo surgen conflictos que Gran Bretaña elimina.

En enero de 1846, por ejemplo, el cónsul y por entonces encargado de negocios de Gran Bretaña (Pitt Adams) realizó en Lima un juicio de arbitrios, "con todas las formas de un jurado inglés" para decidir una cuestión de reputación entre dos súbditos de esta nacionalidad. El Gobierno, por decreto de 26 de febrero, y teniendo en cuenta que "los Estados extranjeros no tenían derecho para instituir tribunal o judicatura de ninguna clase si no se les

· DIRINTEMAR

había concedido esa prerrogativa", dio a saber que "no consentía en que individuos o súbditos extranjeros" lo hicieran...[20].

En agosto y setiembre de 1846 los preparativos para la "expedición floreana" se realizaban en Londres, donde se compraron dos vapores y un transporte grande[21] y las ocurrencias que esto suscitó sirven para apreciar los puntos de vista que orientaban la conducta del gobierno inglés. Mediante una nota del 10 de octubre, Palmerston, en una comunicación oficial había dicho al ministro Iturregui:" (.....) el infrascrito debe contestar que el Gobierno británico no puede intervenir en promover o impedir su cumplimiento. Mas el infrascrito se halla obligado a observar al cónsul Iturregui que el comercio y los súbditos británicos han sufrido en varias épocas tantos perjuicios e injusticias de las personas que de tiempo en tiempo han adquirido poder en las repúblicas de Sud—América, que el gobierno británico vería con gran satisfacción todo cambio mediante el cual la conducta de los gobiernos de aquellos países hacia los súbditos británicos fuese más conforme con la justicia, con la buena fe y con las obligaciones de los tratados"[22]. Las relaciones de Henry S. Sullivan, quien representaba en Lima a Gran Bretaña, con el Gobierno peruano no eran cordiales. Se le atribuía mostrarse "constantemente hostil y desafecto con la ... Administración dando pruebas inequívocas de que le sería agradable su desaparición", [pues] "hacía tiempo que sobre los más pequeños asuntos le escribía de un modo bastante intolerable, lo que complicaba más y más la situación". Con motivo de la llegada de Echenique al Callao a bordo de la corbeta británica de guerra *Brisk*, Francisco de Rivero, que nos representaba en Londres, siguiendo instrucciones de Lima dio a saber a la *Foreign Office* que "gran parte de la correspondencia revolucionaria entraba a la capital bajo los sellos de la Legación Británica", y que el comandante de la *Brisk* no debió haber dado pasaje a Echenique. Más tarde volvió Rivero a hacer notar a la *Foreign Office* que el personal de su legación en Lima no se había atenido, en su comportamiento posterior al apresamiento del *Loa* y *Tumbes* por el *Pearl*, al arreglo que había concertado con el ministro de Relaciones Exteriores[23]. Henry S. Sullivan fue asesinado, en su casa de Lima, el 11 de agosto de 1867, sin que se pudiera averiguar por quién y por qué razón.

El Perú tiene durante el lapso 1850-1870 dos demostraciones muy claras, cuyos detalles expondremos luego, de la forma en que Gran Bretaña conduce su política internacional. En 1852 no

DIRINTEMAR

duda mucho para reconocer la propiedad del Perú sobre las islas de Lobos, a pesar de la presión que los agricultores británicos ejercen para que su país se apodere de esos depósitos de guano y, por lo demás y a sabiendas, con tal actitud retira cualquier apoyo que los Estados Unidos hubieran necesitado para hacerse de las islas. Pero, en 1857 está a punto de usar su escuadra del Pacífico contra el Perú, para obligarlo a cumplir compromisos con los tenedores de bonos de la llamada "deuda inglesa". Ambos acontecimientos se hallan relacionados con el comercio del guano y esto mismo ocurrirá en otros casos porque la historia de nuestro trato internacional con Gran Bretaña durante la segunda mitad del siglo XIX forma parte de la historia de ese fertilizante peruano.

2. *EL PERU, GRAN BRETANA Y EL NEGOCIO DEL GUANO VISTOS POR UN SERIO INVESTIGADOR INGLES*

El despertar del interés nacional en cuanto a mantener relaciones diplomáticas con países atlánticos fue, al parecer, un resultado de las expectativas que en el guano pusieron nuestros gobernantes en cierto momento, y de allí la prioridad que se concedió a la Gran Bretaña en cuanto se refiere al nombramiento, en rango sobresaliente, de funcionarios que pudieran controlar el negocio de los fertilizantes.

En 1841 se abrió el consulado de Londres, con Enrique Kendall. Este tomó vivo interés en su labor, en especial en lo que se refería al naciente tráfico del guano, y la oficina a su cargo sirvió de central europea para la distribución de la correspondencia oficial que llegaba del Perú. Por entonces Kendall menciona los siguientes consulados secundarios: "Bruselas, Burdeos, Havre, Coruña, Oporto, Cádiz, Málaga, Génova, Triestre y las islas de Madera y Azores"[24]. Pocos años después, según Basadre, y "durante la administración de 1845 a 1851 quedaron establecidas legaciones en EE.UU., Inglaterra, Chile, Bolivia y Ecuador. Abriéronse o ratificáronse los consulados en Londres, Génova, Triestre, Madrid, Santander, Bilbao, San Sebastían, Málaga, Cádiz, Islas Madera y Azores, Bruselas y Amberes, Burdeos, Oporto, Cantón, Boston, Nueva York, Hamburgo, Marsella, Copenhague, Islas Sandwich, Guayaquil, Valparaíso, Guadalajara, La Paz, Panamá, Manabí (Ecuador)"[25].

El ministro de Hacienda del Perú decía en 1858 respecto al guano que era "tan grande el valor de esta rama de las riquezas na-

DIRINTEMAR

cionales que sin exageración se puede afirmar que de su estimación y apropiado manejo depende la subsistencia del Estado, el mantenimiento de su crédito, el futuro de su incremento y la preservación del orden público"[26]. Tal declaración oficial resulta concluyente cuando se estudian las posibilidades que nuestro país podía aprovechar así como las servidumbres a que estaba expuesto por entonces. El buen éxito del comercio de nuestros fertilizantes a mediados del siglo XIX estaba uncido al mercado que encontraba en Gran Bretaña pues aproximadamente la mitad de todo el guano exportado iba a tal país durante ese lapso. En los cuatro lustros comprendidos entre 1844 y 1864 fue, al parecer, el abono preferido por los agricultores británicos, lo cual daba por resultado que en la década de los cincuentas compraran más guano que todos los otros consumidores en conjunto[27]. Si se tiene en cuenta que el tráfico se hacía por el mar y que era la exportación que permitía al Perú comprar en ese país buques, maquinaria y armamento, así como *importar* tecnología viviente, en forma de mecánicos y otros obreros calificados, bien puede sopesarse lo que tal negocio significó como factor determinante en el nacimiento o en el aborto de nuestra tendencia talosocrática, así como puede comprenderse la necesidad de estudiarlo en su significado político y en sus detalles económicos. En esto nos van a ayudar, muy especialmente, los varios y muy valiosos ensayos de W.M. Mathew.

En un trabajo de 1968 Mathew expresó su opinión sobre "el imperialismo del comercio libre" durante el período mesovictoriano, con especial referencia a Latinoamérica, que se estaba discutiendo desde 1953 en la *Economic History Review* (Gallagher y Robison, D.C.M. Platt), opinando que la política británica en el Perú no podía calificarse *strictus sensus* como imperialista durante el lapso 1820-1870. No intentaremos, por ahora, discutir tal opinión, de la que diferimos. Nos interesa sí, y mucho, el estudio que luego presentó, a base de datos oficiales que por entonces desconocíamos, de las relaciones comerciales y políticas entre su país y el nuestro, durante el lapso preindicado, en el cual el Perú fue para Gran Bretaña "un país de substancial importancia económica", pues en el período comprendido entre la mitad de los cincuentas y la de los sesentas "el valor del guano peruano que entraba en Gran Bretaña fue mayor que el de cualquier otro producto nacional importado de la América Latina"[28]. Este fertilizante "fue de notable ayuda en el proceso del mejoramiento agrícola británi-

DIRINTEMAR

co, a partir de 1840". "Como prestatario de Gran Bretaña el Perú mantenía una cuenta considerable. En 1820 ocupó el tercer lugar en las cuentas flotantes de los gobiernos latinoamericanos y en el lapso 1861-1875 flotó más papeles gubernamentales en el mercado monetario londinense que cualquiera otro Estado latinoamericano: £ 41.7 millones, mientras Brasil, que le seguía, sólo tuvo 14.4 millones"[29]. En las transacciones del guano y de los préstamos los intereses británicos se sentían agraviados por el Perú. Resentían el monopolio y los precios que este país mantenía respecto al fertilizante. El Perú periódicamente dejaba de cumplir sus obligaciones para con los tenedores de bonos. En adición a tales problemas, se presentaban dificultades a causa de la inestabilidad política y del escaso liberalismo comercial del Perú, elementos estos dos que restringían la expansión del comercio británico en el país[30]. La importación de guano en Gran Bretaña, que en 1841 había sido de 2,062 toneladas, en 1870 subió a 243,434 toneladas[31].

Esa importante relación comercial no estuvo acompañada por normas de conducta respetuosas, y exenta de amenazas y peligros. Uno de estos, de carácter bastante serio y en el que estuvieron a punto de actuar contra el Perú las escuadras británica y francesa unidas, ocurrió durante la década de los cincuentas, cuando la triunfante revolución de Castilla (1855) rehusó reconocer las obligaciones contraídas por el gobierno durante la administración de Echenique, en lo concerniente a la deuda consolidada. Los comerciantes británicos y franceses establecidos en el Perú pusieron el grito en el cielo, por lo que consideraban una estafa al habérseles vendido los papeles que ahora se repudiaban, acudiendo a sus gobiernos en busca de protección. Estos decidieron actuar de consuno para ejercer coerción. Se llegó a discutir en esos países el bloqueo del Callao o la toma de las islas Chincha por las escuadras, en una maniobra combinada y, según Mathew, la *Foreign Office* preparó el 24 de enero de 1857 un memorando titulado "Nuestra situación respecto a emprender una guerra contra el Perú"[32]. Pero mientras se estudiaba este documento ocurrió la revolución de Vivanco y la consecuente captura de las islas Chincha (noviembre de 1856) por los facciosos, lo cual obligó a un compás de espera. Mas a poco de que, en febrero de 1857, el ministro Sullivan hiciera saber a Londres que nuestro gobierno no satisfacía sus demandas, Castilla aceptó las reclamaciones de los tenedores de bonos británicos y franceses. Según los documentos

DIRINTEMAR

ingleses, parecería que contribuyó a tal determinación cierto movimiento de buques de guerra de esas nacionalidades que ocurrió en aguas peruanas, así como la llegada al Callao del almirante inglés Bruce, como jefe de su escuadra, y las entrevistas de éste con el almirante Lugeol, quien ocupaba el mismo cargo en la escuadra francesa[33].

De acuerdo con las estadísticas comerciales que ha seleccionado en los *Parliamentary Papers* de la época, Mathew presenta un cuadro de las cantidades del guano importado del Perú por la Gran Bretaña durante 1841-1869, del cual reproducimos las cifras que corresponden al lapso de que se ocupa este tomo[34].

Guano importado del Perú por Gran Bretaña, en 1850-1869

1850	95,083
1851	199,738
1852	86,293
1853	105,312
1854	221,747
1855	255,535
1856	177,016
1857	264,230
1858	302,207
1859	49,064
1860	122,459
1861	161,566
1862	69,390
1863	196,704
1864	113,086
1865	210,784
1866	109,142
1867	164,112
1868	155,766
1869	199,122

Si se utilizan ciertos datos que aparecen en este ensayo de Mathew, aun a pesar de las imperfecciones en que incurra quien esto escribe, y de los errores que introduzca en las ponderaciones que se ve obligado a emplear a causa de la falta de ciertas informaciones, parece posible hallar un total, aproximado, de la cantidad de dinero que Gran Bretaña abonó al Perú por el guano que adquirió durante el lapso que nos interesa. Para ello será menester trabajar con los promedios de las importaciones anuales (ex

DIRINTEMAR

presados en libras esterlinas) que Mathew consigna[35], sin tener que entrar en el tedioso examen de los precios, con sus frecuentes variaciones[36]. Si así se procede se encuentra que los pagos en libras esterlinas que el Perú recibió de Gran Bretaña por el guano que adquirió en los años comprendidos entre 1850 y 1869, es decir, en veinte años, ascendió a 37'723,910, aproximadamente. Si se aceptan "los heroicos cálculos recientes del profesor Shane Hunt"[37] como lo hace Bonilla[38], se puede considerar que de esos ingresos 30% sirvió para cubrir los costos de la explotación del guano y menos de un 10% para pagar las comisiones de los consignatorios, lo que dejó al Gobierno un beneficio del orden de 22'634,346 (millones) de libras esterlinas.

Ciertamente que la consideración de esta cantidad de ganancias, que era grande medida con los patrones europeos y enorme con respecto a las finanzas peruanas, podría inclinar al lector desprevenido a que formulara un juicio equivocado: el comercio de nuestro guano con Gran Bretaña hacía la riqueza del Perú y, por tanto, el futuro del país era seguro y promisor si nuestro rumbo tenía como destino final un estrecho lazo comercial con ese país. Pero en el análisis que contiene este tomo de la *Historia Marítima* se podrá advertir que constituíamos una "economía satélite complementaria" de la británica. La mayor parte de ese beneficio económico volvía a Gran Bretaña como pago de fletes marítimos, gastos administrativos, intereses de préstamos, ganancias de la P.S.N.C. y de otras empresas individuales británicas establecidas en el Perú, compras de buques, de artículos navales y de carbón, sueldos de técnicos y obreros calificados británicos y adquisición de mercadería, en especial textiles. En cuanto a las relaciones sociales, no establecían fuertes ataduras entre las dos naciones como acontecía entre Gran Bretaña y otros países de los cuales destacaba Chile. Se habían aflojado aquí en el Perú los lazos que existieron en los primeros años republicanos como consecuencia de la venida y permanencia de oficiales navales y marinería británicos. Las relaciones comerciales posteriores no sirvieron para reajustarlos. Por el contrario, a causa de las normas de política internacional establecidas durante el mesovictorianismo, se habían producido rozamientos. Es cierto que durante el lapso que estudiamos hubo una oportunidad (el caso de Lobos, asunto del que trataremos a su turno) en que Gran Bretaña se negó a emplear la fuerza para satisfacer los intereses privados de los ciudadanos de ese país que querían apoderarse de

DIRINTEMAR

esas islas, como lo hemos dicho. Pero, por el contrario, en el asunto de los bonistas relacionados con la consolidación, estuvo a punto de autorizar el empleo de su escuadra contra el Perú, como también lo hemos manifestado en líneas anteriores.

3. HACIA LA FRANCIA NAPOLEONICA

Francia, que mientras restañaba las heridas de la derrota napoleónica había pasado por años de lucha e intranquilidad social, entró en la segunda parte del siglo XIX bajo un gobierno autoritario y progresista en el orden material, que quiso recuperar su prestigio de gran potencia mundial mediante aventuras guerreras en territorios económica o estratégicamente valiosos. Embarcada en expediciones de conquistas territoriales en Asia y Africa, no dejó de interesarse en las Américas no—anglosajonas, empeñándose en empresas contra las cuales el Perú se declaró, porque las consideraba ideológicamente inaceptables o peligrosas por focalizarse en una región fronteriza. País de dirigentes soberbios, si bien mostró en ciertas ocasiones un espíritu abierto, así como generosidad ante nuestras necesidades, nuestra beligerante actitud muchas veces lo llevó a hacerse exigente y duro si estimaba que el Perú no respetaba lo que Francia consideraba su grandeza, representada en ciertos casos por asuntos nimios o personajes sin valimiento. Tales circunstancias, unidas a actitudes contra el Perú que se vio precisada a tomar por solidaridad hemisférica o por necesidades diplomáticas derivadas del balance de influencias europeas, no formaron un cuadro claro en las relaciones entre el Perú y ese gran país, que fluctuaban entre aspectos positivos y negativos.

En la década de los cincuentas ayudó el gobierno de Francia a nuestro país reconociendo sin dilaciones la soberanía peruana sobre las islas de Lobos, a pesar de las solicitudes que le presentaron algunos armadores de esa nación para que se les prestara el apoyo necesario a fin de extraer sin autorización fiscal el guano que contenían[39]. La administración francesa estimuló el establecimiento de una compañía de vapores que el armador Teodoro Barbey se proponía correr del Havre al Callao, a base de recibir las mismas franquicias de que gozaba la P.S.N.C.[40].En 1857 el gobierno francés aceptó firmar con el de Gran Bretaña el convenio que resguardaba el guano de las islas Chincha, que sufría depredaciones provenientes de Vivanco y sus revolucionarios[41]. Dis-

DIRINTEMAR

puso también Napoleón III que la marina de guerra de su país ayudara a la del Perú en la formación técnica de nuestro personal superior, procediendo a hacer esta concesión que otros países nos habían negado, como se detallará a su tiempo. Pero, por otra parte, hubo ocurrencias de ingrata recordación. En dos oportunidades la debilidad naval del Perú lo obligó a ceder ante las humillantes exigencias impuestas por el representante de Francia en Lima, apoyado por los cañones de la escuadra que estacionaba en nuestras aguas: en 1854 y en 1860[42]. En cuanto a nuestra inquietud a causa de que Ecuador se ofrecía a Napoleón III como buena presa, en 1858 circuló la noticia que dicho vecino septentrional cedía a Francia e Inglaterra territorios amazónicos, arreglo que no llegó a tener efecto[43]; y el lapso comprendido en la segunda mitad de 1863 fue de sobresaltos, no sólo para el Perú. El 15 de junio el ministro de Colombia en Lima hizo saber al de los Estados Unidos que Ecuador se hallaba sometido al protectorado de Francia, país que se había erguido en Bogotá en defensa de Ecuador[44]; y en los finales de ese año la Secretaría de Estado norteamericana seguía inquieta respecto a las "intenciones agresivas del Emperador de Francia"[45]. Hay que agregar que como represalia por nuestra ayuda moral a México cuando fue agredido por Francia, así como por la conducta valiente de nuestro ministro Corpancho en ese país (1862-1863), el personal de la legación y del consulado de Francia en Lima prestó toda su ayuda a la escuadra española que en 1864 se apoderó de las islas Chincha. Ante situaciones diplomáticas como las que se han resumido, no es de extrañar que el Presidente del Consejo de Ministros y Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, al enviar en 1863 una carta particular a Antonio González, ministro de España en Londres, le dijera que con el gesto que el general Prim había tenido en México, España quedaba en mejor situación para arreglar sus asuntos diplomáticos con nosotros "y para poner término a la influencia y preponderancia francesa en las repúblicas hispanoamericanas..."[46].

4. EL PERU, EL DEPARTAMENTO DE ESTADO Y EL MINISTRO HOVEY

A mediados de 1850 logró José María Tirado, nuestro ministro plenipotenciario en Washington, venciendo los inconvenientes que habían surgido debido al fallecimiento del presidente Taylor, que se aprobara un tratado de navegación, comercio y amis-

DIRINTEMAR

tad que nos colocó en situación privilegiada, al lado de veinte naciones entre las que estaban Gran Bretaña, Austria, Suecia, Rusia, Dinamarca y Noruega[47]. Comenzaba por entonces para los Estados Unidos una década de exultante *machismo* más que hombradía, de consolidación nacional y de desarrollo interno y externo. Un lapso que resultó lógico corolario de lo que había ocurrido en los diez años precedentes a los cuales algunos historiadores de ese país llaman "los fabulosos cuarentas". Durante estos se había acuñado la estimulante y dinámica consigna del *"manifest destiny"*(destino manifiesto) que el 8 de julio de 1853 llevaría al *Public Ledger* de Filadelfia a manifestar que "[los Estados Unidos limitan por el] Este con el orto, por el Oeste con el ocaso, por el Norte con la Expedición Artica y por el Sur con lo que nos salga placentero". Todavía en 1859 el congresal Davis, de Mississippi, expresaba: "Podemos expandirnos en forma de incluir el mundo entero. México, Centro América, Sudamérica, Cuba, las Indias Occidentales y aun Inglaterra y Francia podrían ser anexadas sin inconveniente o sin menoscabar sus derechos... y este es, señor, la misión de esta república y su destino ulterior"[48]. Tal posibilidad de expansión ecuménica que se atribuía la adolescente democracia constituía un peligro contra el cual supo el Perú guardarse no solamente en el caso de la "colonización" que propugnaba Maury en nuestro Noroeste, como lo veremos luego, sino aun en territorios extraños al nuestro, en los cuales el coloso norteño quería dejar, como si fuera Flandes, una pica. Tal fue el caso del pretendido protectorado norteamericano sobre las islas Galápagos, tratado por el P. Armando Nieto[49], y el filibusterismo del norteamericano Walker en Centroamérica. Sobre este último asunto nuestro representante en Washington ofició al Departamento de Estado expresando "sorpresa" por la imposición de dicho caudillo en Nicaragua y sobre la actuación del ministro norteamericano en ese país[50].

Se distingue también la década norteamericana de los cincuentas por el proceso de consolidación que se verifica mediante la ocupación humana del litoral occidental, que va a crearle al Perú un nuevo lazo de unión con los Estados Unidos, a través del Pacífico. El descubrimiento del oro en California lleva a este territorio y a Oregón miles de individuos que abren un mercado a nuestros productos. Esto útimo atrae hacia el Pacífico septentrional a ciudadanos peruanos[51] y a buques de nuestra marina mercante, que a pesar del desconcierto que en esos lugares reina de-

DIRINTEMAR

bido a la acumulación de gente, hacen negocios remunerativos y logran trato justiciero como en el caso de la *Elisa*, hundida por un descuido del Piloto del Puerto de San Francisco, lo que mereció que el dueño del buque recibiera una indemnización[52]. Esta nueva situación marítima que se ha creado en el Pacífico impulsa la navegación en el litoral occidental de las Américas. Se hacen intentos de implantar líneas de vapores que viajen de San Francisco al Callao, como se detallará más adelante, y en 1856 la Cámara de Diputados (federal) conviene en señalar 200,000 dólares para un servicio de vapores de Panamá a Valparaíso[53].

El período comprendido entre 1846 y el comienzo de la Guerra de Secesión estuvo caracterizado por un considerable aumento del comercio exterior norteamericano, que pasó de 235 millones en 1846, a 762 en 1860, con un 67% embarcado en buques americanos cuyo tonelaje total llegó a 2'496,000. La agricultura participó de esa prosperidad y se despertó un intenso interés en el empleo de fertilizantes naturales. Este deseo llevó a la exploración, especialmente en el Pacífico, de islas que tuvieran guano como las peruanas; y cuando no se halló nada parecido, impulsó el intento de algunos aventureros que quisieron apoderarse de nuestras islas de Lobos. La alta calidad de nuestro guano, el monopolio que poseíamos, los elevados precios, así como el empleo de consignatarios habían creado un sentimiento adverso al Perú, por parte de los agricultores norteamericanos, que encontró desfogue en pseudo—geográficas afirmaciones sobre que las islas de Lobos no eran posesión peruana, lo cual estimuló a que primero en forma aislada y luego de manera organizada, salieran buques norteamericanos hacia tales islas, decididos a apoderarse por la fuerza de nuestro fertilizante, con el estímulo del Departamento de Estado (21 de agosto de 1852), a pesar de las advertencias de nuestro ministerio de Relaciones Exteriores (23 de octubre de 1852). El encargado de defender en Washington los derechos del Perú, desde el mes de junio de 1852, fue Juan I. de Osma, quien hizo notar el apoyo que se estaba dando "a los que se preparaban a apoderarse de las islas", presentó valiosas pruebas documentales de nuestra propiedad y propuso la solución pacífica de pagar los fletes a los buques norteamericanos que se habían dirigido a ellas. El Departamento de Estado hidalgamente declaró haberse equivocado en sus procedimientos[54].

Sólo queda por mencionar, respecto a las estrechas relaciones económicas que por entonces se crearon entre el Perú y los Esta-

DIRINTEMAR

dos Unidos, que en esta década aparecieron los primeros síntomas de que nuestro país se había ya integrado al sistema capitalista, a través de Norteamérica, puesto que comenzaba a sufrir ciertos efectos del mismo. La primera depresión que experimentó esa nación, lo que sucedió en 1854 según los estudios que ha realizado la Oficina Nacional de Investigación Económica (*National Bureau of Economic Research*) sobre los veintiséis ciclos que ocurrieron entre ese año y 1961, repercutió entre nosotros. Nuestro representante diplomático en Washington dio a conocer su iniciación, atribuyéndola a pobres cosechas, desproporcionado monto de operaciones comerciales e industriales (especialmente ferrocarrileras), exagerados gastos suntuarios y fraudes cometidos en la emisión desautorizada de certificados vendidos por ciertas compañías y bancos "que en el Sur han suspendido sus pagos, circunstancias todas ellas que han causado un pánico que amenaza la estabilidad monetaria"[55]. Esa depresión norteamericana debió ser del tipo que Schumpeter denomina "*Kitchin cycles*" pues sus efectos se sintieron hasta seis años después: un cónsul norteamericano del Callao informaba al Departamento de Estado en los últimos meses de 1860 y los primeros de 1861, que en Lima había pánico a causa de los rumores de colapso de los bancos y cierre de las casas comerciales en los Estados Unidos, que hizo fluctuar la moneda y perder la confianza en el crédito público y privado norteamericano[56].

Si se exceptúa el caso de Hovey, que vamos luego a examinar, casi podría decirse que el estrechamiento de las relaciones entre el Perú y los Estados Unidos se realizó durante el lapso que estudiamos, a pesar de la actuación de sus representantes diplomáticos. El Perú debió adquirir por entonces en el Departamento de Estado fama de país difícil de satisfacer (de "conflictivo" para emplear el calificativo que hoy usan aquí los panzistas convenidos) y, por otra parte, hay que reconocer que los Estados Unidos dio muestras de comprensión y paciencia. Habíamos pedido antes el retiro de Albert Gallatin Jewet, cuando nuestro ministro en Washington dio a conocer al Secretario de Estado que la opinión oficial de nuestro país era que John Randolph Clay, el representante norteamericano en Lima, "había causado daños a los intereses del Perú y había ofendido con frecuencia la dignidad de su gobierno",... "perdiendo su confianza", por lo que creía conveniente que se le retirara, para evitar una petición formal del Perú en tal sentido[57]. Después de un corto intervalo de suspensión de relaciones diplomáticas como consecuencia del apresamiento de

DIRINTEMAR

los barcos que tomaron guano durante la revolución de Vivanco, los Estados Unidos nombró su representante a Christopher Robinson[58], quien tampoco tuvo mucha suerte en el cargo: el cónsul de su país presentó al Departamento de Estado una queja contra él, y nuestro ministro en Washington, por su parte, solicitó discretamente que se le retirara, lo cual hizo que el Departamento de Estado le pidiera su renuncia[59]. En el último de los documentos que se citan en esta nota se dispuso que Thomas Pope actuara en Lima como encargado de negocios, pero a los dos meses se le destituyó por mala conducta [60]. Fue después de esta infortunada mortandad diplomática en la Legación de los Estados Unidos, que vino a ocuparla un funcionario que satisfaría a nuestro inconforme país y al propio.

Alvin Peterson Hovey tenía dos calificaciones profesionales que le permitieron sentirse en su casa cuando vino al Perú: jurisconsulto y militar. Hacía 44 años de su nacimiento en Posey (Indiana), de donde se trasladó a hacer todos sus estudios en Mount Vernon. Antes de cumplir los treinta años fue delegado a la Convención Constitucional de Indiana, y en este su Estado actuó en diversas posiciones de la judicatura, hasta llegar a la de fiscal del Estado, al que representó en el Congreso al final de su vida. Esta actividad estuvo interrumpida no sólo por su elevado cargo diplomático en el Perú (octubre de 1865 a agosto de 1870) sino también por sus servicios militares en el ejército del Norte, al que se presentó voluntariamente al estallar la Guerra de Secesión y en el cual obtuvo sucesivos ascensos por servicios meritorios y distinguidos. Era ya general y comandaba una de las cuatro divisiones de McClernand (15,000 hombres), en la campaña de Grant contra los fuertes que en Vicksburg impedían la navegación de las fuerzas unionistas por el Mississipi, cuando se distinguió de manera especial en la batalla de Champion Hill que se consideró por entonces "uno de los encuentros más obstinados y sangrientos de la guerra". La división de Hovey "sufrió casi la mitad de las bajas del ejército" al que éste pertenecía. Hovey, de quien se decía que se había aficionado tanto a la milicia "como si esperara pasar en ella el resto de su vida", una y otra vez llevó a sus hombres a ganar unas alturas donde se hallaba una batería de once cañones, en una lucha "desigual, terrible y sanguinaria" que no le impidió conseguir su objetivo que era de tanta importancia que en su parte oficial el general Grant concedió a Hovey "el puesto de honor en la batalla decisiva de la campaña de Vicksburg" (*Champion Hill*)[61].

DIRINTEMAR

Llega Hovey a Lima cuando Chile hace poco que ha declarado la guerra a España y cuando acaba de terminar la revolución contra Pezet, en noviembre de 1865, mes en el cual se suceden en el Perú tres mandatarios supremos de la República: Pezet, Diez Canseco y Prado. En sus dos primeras comunicaciones el flamante ministro plenipotenciario hace saber al Departamento de Estado que todo el Cuerpo Diplomático se apresuró a reconocer el gobierno de Diez Canseco y que "se perciben los signos de una acción igualmente apresurada" con respecto a Prado[62]. No adivinaba por entonces que la excepción que su caso iba a representar respecto a tal procedimiento, lo colocaría en una situación difícil. Ocurrencias como esas del Perú, juzgadas con el dogmatismo político-administrativo de la adolescente república norteamericana que esperaba que todas las otras se comportaran como ella, no eran dignas de una actitud de bondadosa excusa por parte del Departamento de Estado que había instruído a Hovey de una manera bastante clara: "los Estados Unidos proceden lentamente en cuanto a reconocer gobiernos revolucionarios, y si usted encontrara que el partido revolucionario está en el poder en la capital del Perú cuando usted llegue, informará usted a este departamento y esperará futuras instrucciones antes de dar ningún paso hacia su reconocimiento por este gobierno"[63]. En obediencia a tales instrucciones, Hovey gastó mucho papel y tinta en exponer la verdadera situación en cuanto a la solidez del gobierno de Prado, y en dar a conocer la difícil situación en que él se hallaba colocado ante el presidente, el Cuerpo Diplomático y la prensa que no cesaba de manifestarse descontenta. Mas el Departamento de Estado se mantuvo impertérrito hasta que el Ministro dio a saber el peligro de que se tuviera que cerrar los consulados, ya que los Estados Unidos no mantenía relaciones diplomáticas con el Perú. Sólo pocos días antes de la batalla del 2 de mayo de 1866 en el Callao, es decir, seis meses después de su llegada a Lima, Hovey fue autorizado a entrar en relación oficial con el Gobierno[64]. Una situación similar se le presentó al diplomático norteamericano a la caída de Prado, pues "todos los otros representantes han reconocido el nuevo orden de cosas y los sentimientos expresados contra mí... se derivan de que no he manifestado incondicional e inmediata adhesión al nuevo gobierno", informa Hovey en febrero de 1868, en circunstancias que comienza en Lima una fuerte campaña periodística contra él, que es orquestada por elementos conservadores que conocen sus ideas liberales y su admiración

DIRINTEMAR

por Prado. Nuevamente se activa su intercambio epistolar con el Departamento de Estado, al cual envía interesantes y numerosos recortes periodísticos en que se discute la crisis diplomática que se ha presentado con los Estados Unidos[65].

Tales dificultades con su gobierno y con los naturales de un país al que sinceramente quería ayudar, eran para hacer perder la paciencia a cualquier persona y crearle una tensión que resultara poco propicia para considerar instituciones e individuos con criterio objetivo. Esto quizás explica algunos duros juicios que en su correspondencia se encuentran. "Este es un extraño país, dice, donde los extremos de libertad están tan entremezclados y entretejidos con los de despotismo, que rara vez un espectador podrá trazar una línea para determinar dónde comienza el uno y termina el otro"[66]. "Esperar que esta clase de gente sostenga las instituciones republicanas es esperar en vano. Añádase a esto el interés de la Iglesia que aquí existe, que es destruir todo el poder civil y erigir en su lugar un reino de intolerancia y fanatismo, y se tiene una perspectiva del futuro..., que a mí me parece completamente negro. Hay muchos hombres que luchan por el progreso y la libertad pero todavía sus esfuerzos no se aprovechan..."[67]. "He llamado al Perú una república, que es palabra demasiado valiosa pero que he empleado porque el país se considera así. Tal como concibo ese término, no hay repúblicas en Sudamérica. En mi opinión el pueblo no gobierna, la constitución y las leyes no ejercen el control. La voluntad de unas pocas familias constituye la ley"[68]. Mas tales opiniones tienen que ser contrastadas con otras, y con algunas amistosas actitudes de Hovey en circunstancias muy importantes, para poder calibrar con seguridad al individuo. Encuentra "placentero el clima y más aún su gente", [que es] "extremadamente agradable" y bien educada, y "desde el fondo de su corazón expresa sus mejores deseos por el progreso y bienestar futuros del Perú" que, por otra parte, "tiene incuestionablemente la mejor marina de la costa occidental de Sudamérica y este hecho ha compelido a que se establezca una situación de paz con algunas de sus repúblicas hermanas"[69]. Da Hovey a conocer dos hechos interesantes para juzgar las relaciones que en su tiempo existían entre el Perú y los Estados Unidos. Que es creencia entre los representantes diplomáticos de las otras naciones, incluyendo grandes potencias, que la influencia norteamericana sobrepasa la de cualesquiera otras. Comenta que hay en el Perú cierta clase de ciudadanos estadounidenses

DIRINTEMAR

que "son reclamantes perpetuos y son estafadores que cuando pueden sobornan y cuando no, mienten sobre quienes se les oponen"[70]. Más que por sus protestas de amistad, Hovey, tendrá que ser recordado a causa de la actitud que adoptó con ocasión del combate del 2 de mayo de 1866, de la que a su tiempo se tratará.

En realidad, en el lapso que comprende nuestro tomo, tal vez podría considerarse que Hovey fue el diplomático a quien más se estimó en el Perú, cosechando para su país un sentimiento de admiración que otros no alcanzaron para los suyos. Quizás ello se debió a que este ministro plenipontenciario se adentró en el Perú (hasta se podría decir que en ciertas ocasiones tomó partido con respecto a algunos políticos) con un interés humano en nuestros problemas que fue tan genuino que hizo que se olvidaran los defectos de su actuación oficial. Es interesante que tengamos que mencionar como prototipo diplomático de un período de nuestra historia, a un inexperto en lo que por entonces era la actividad en legaciones, ciencia de intrigas y de argucias en la que los europeos se graduaban con honores. Y es interesante, también, que en el lapso que nos ocupa resulte que los Estados Unidos, que era ya un Estado al que se miraba en el mundo con respeto, a pesar de su *"manifest destiny"*, de su rudeza y del temor que despertaba su apetito de riquezas, en sus relaciones diplomáticas con el Perú fue tan respetuoso y comprensivo como lo permitían los usos y abusos de esos tiempos. No hubo por parte de su escuadra apresamiento de nuestros buques ni amenazas de una resolución terminante y definitiva. Por el contrario, como se lee en esta obra, el Departamento de Estado da excusas en el asunto de Lobos, recibe y discute con nosotros nuestra protesta por el filibusterismo de Walker en Centro América, acepta los reparos del Perú respecto a tres de sus ministros plenipontenciarios y los retira del país, paga indemnización por la pérdida de la *Eliza* en San Francisco y termina por ceder en el caso de los buques que el Perú confiscó en los tiempos de la revolución de Vivanco.

5. *ARRUMBAMIENTO EN EL PACIFICO: BOLIVIA, ECUADOR Y NUEVA GRANADA*

No sólo la elección que hicimos de rumbos fue en buena parte determinada por las influencias que en los mediados del siglo XIX ejercieron sobre nuestros gobernantes las conexiones internacionales que sosteníamos con las grandes potencias. Conside-

DIRINTEMAR

Mapa de Perú—Bolivia durante la Confederación
El mapa mide 34 cm. de alto por 42 cm. de ancho. Los límites son de color amarillo, verde, lila y marron.— El Perú está dividido en *North Peru* y *South Peru*. Por el Norte alcanza hasta el río Amazonas, que era el límite con Colombia, por el Sur hasta una punta pequeña de Chile y La Plata y el río Paraguay, y por el Oeste con el Océano Pacífico.
Está en muy buen estado de conservación. El hecho que figuren los Estados que creó Santa Cruz indica que debió ser hecho durante la Confederación, aunque fue publicada en 1850.
Biblioteca Nacional.— Oficina de Investigaciones Bibliográficas.—
XM/85/D77/1850.— Peru and Bolivia.— London published by *Henry Teesdale and Co.*—

DIRINTEMAR

rable peso significó en la variabilidad de nuestra derrota, el atosigante efecto que en el país produjeron las difíciles relaciones con algunos vecinos sudamericanos.

El país con quien limitábamos al Norte, así como aquel del Sur, se habían formado por desmembramientos territoriales del organismo que había sido el Perú como virreinato, sin consideraciones a las posibilidades e intereses económicos de ciertas áreas como en el caso de arrastrar a Guayaquil hacia Gran Colombia, o la destrucción de los complejos geográficos y étnicos del septentrión boliviano. Además, no existían claras demarcaciones puesto que las flamantes repúblicas que surgieron a principios del siglo XIX habían pertenecido a un solo dueño. Los rasgos sicológicos de los sudamericanos, por otra parte, no permitían arreglos *prácticos* en los casos difícultosos, como las compras de territorios que los Estados Unidos había logrado; y, por el contrario, el individualismo de los ex-"españoles de América" no los llevaba a evitar conflictos acerca de territorios marginales que no se necesitarían en cien años, a fin de concentrar sus esfuerzos en el desarrollo de zonas verdaderamente importantes por entonces. "Ninguna enseñanza más provechosa, repito", ha dicho Raúl Porras, "que la historia misma de nuestras negociaciones de límites, con sus utópicas demandas, aguzamientos de dialéctica, contradicciones diplomáticas, posturas bélicas, claudicantes cesiones y juegos de escondite con la paz"[71]. Jorge Basadre, por su parte, ha expresado que "al lado de las tensiones internas (derivadas de las diferencias en el nivel de vida de la población, de las dificultades geográficas, de la inestabilidad política y de la supervivencia de un Estado empírico) las tensiones externas aparecieron, a veces, más influyentes, presentaron complejidad mayor que en otros países americanos y con frecuencia demandaron considerables cantidades de atención, de esfuerzo (que en muchas ocasiones llegó al sacrificio), de tiempo, de inteligencia y de dinero. Así como las coordenadas y los paralelos determinan la ubicación de los lugares geográficos, la interpretación de los lugares geográficos del Perú no puede hacerse cabalmente si no se toma en cuenta las tensiones externas y las tensiones internas que la han caracterizado de modo pertinaz"[72]. A tales conceptos de Basadre habría que añadir los que sugiere la relación estrecha que existe entre la historia de los límites del Perú y la historia marítima del país. Hasta que se pronunció el desarrollo de los buques de hierro, y hasta que se produjo la apertura del canal de Pa-

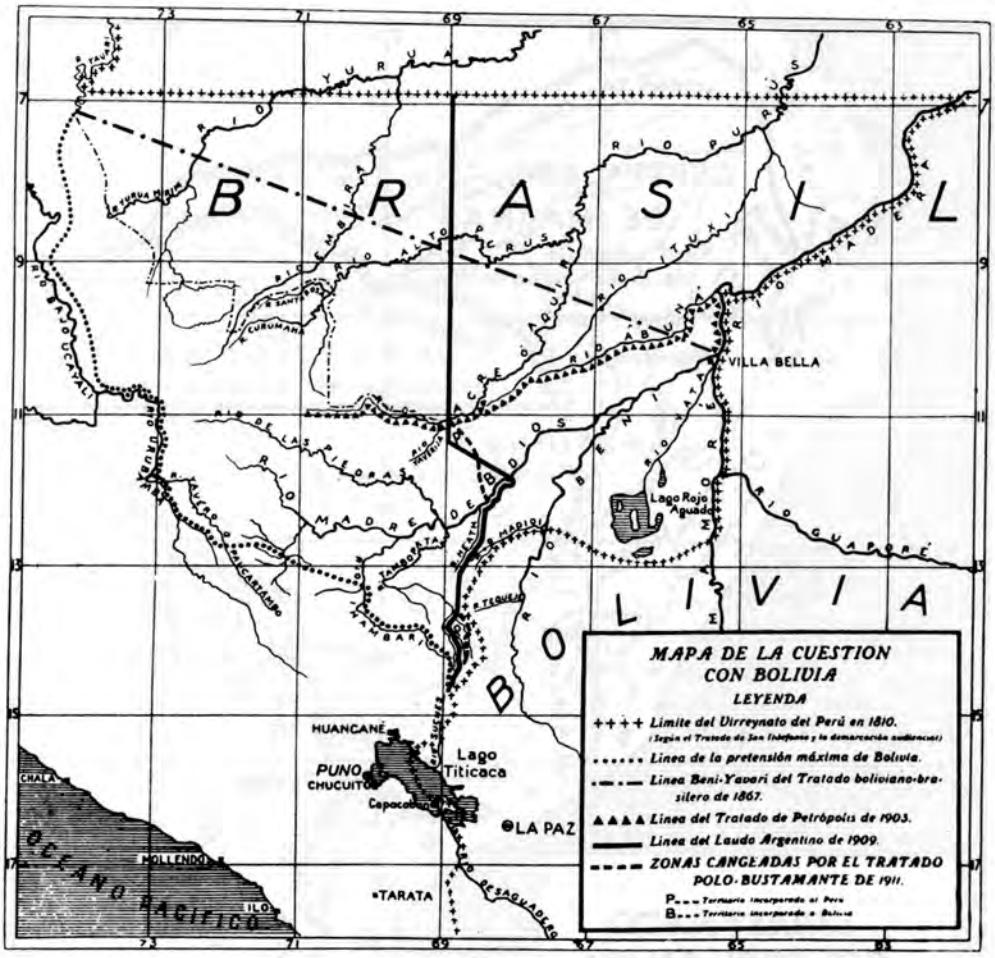
DIRINTEMAR

namá, Guayaquil continuó siendo, igual que en la etapa colonial, traspaís del Perú como dependiente comercial del Callao y como zona maderera y de construcción naval. Arica, por otra parte, era el centro del comercio marítimo de Bolivia, pues Cobija apenas si representaba el club de playa en que se reunían los revolucionarios de turno. Nuestros límites con Colombia y con el Brasil (país este último al que nos referiremos en otro capítulo) eran íntegramente fluviales, y lo eran parcialmente los límites con el Ecuador y con Bolivia. El lago Titicaca poseía importancia estratégica y comercial. Es decir, todo hacía que en cuanto a una política marítima del Perú, y particularmente en la consideración de nuestro poderío naval, los problemas limítrofes contaran mucho. La mayor parte de las adquisiciones y del esfuerzo creador del país para conseguir a mediados del siglo pasado un poder naval apropiado a sus necesidades, consistió en la formación de la marina fluvial y de la marina lacustre. En el Pacífico, por otra parte, las dificultades limítrofes con el Ecuador y con Bolivia ocasionaron varias ocupaciones navales de Guayaquil y de Cobija, así como una guerra formal con el Ecuador[73].

Nuestras relaciones con Bolivia fueron las más difíciles y las que más esfuerzos y gastos demandaron. Desde los tiempos prepizarrinos había existido identificación entre aquel país y el Perú, que siguió durante el período colonial en forma que la zona allende el Titicaca constituyó el Alto Perú[74]. Pero más que la historia, la geografía y la etnografía zonales habían unido a las dos regiones. La meseta constituía una altiplanicie común que sólo hallaba fácil salida al mar a través del territorio meridional peruano, y no existían diferencias entre los autóctonos quichua-hablantes o aymara-hablantes de las dos naciones.

La república creada por Bolívar contaba por entonces 1'425,758 habitantes que vivían en unas 480,000 millas cuadradas[75]. Se le había dado 250 millas de difícil costa en el Pacífico, en la cual existía el mal puerto de Cobija o La Mar, con 2,000 habitantes. El transporte de mercaderías al interior, lo que se hacía con mulas, era difícil y esto obligaba a usar de preferencia Arica[76]. Durante la presidencia de Melgarejo se fundó el puerto de Antofagasta. Esta falta de acceso directo al mar, el contrabando y el empleo de moneda de valor nulo o dudoso (falsificada o feble) hacían realmente brumosa la realidad comercial de Bolivia, según informaba por entonces a su país un cónsul norteamericano quien expresaba que los productos de exportación

DIRINTEMAR



Los límites con Bolivia. (Reproducido de Porras, *Historia de los límites*).

DIRINTEMAR

El virreinato del Perú en 1810. (Reproducido de Porras, *Historia de los límites*).

DIRINTEMAR

(azúcar, algodón, cereales, cochinilla, vainilla, tabaco, arroz, cacao, varios valiosos medicinales y otros vegetales) no encontraban camino hacia los mercados del mundo a causa de la falta de medios de transporte. Con el objeto de dar una idea de los elevados costos que esto comprendía refiere el caso de una pequeña máquina impresora por la que se pagó en Nueva York $ 117.80 y que al llegar a La Paz había ocasionado un gasto adicional de $ 231.66. Informaba, también, que acababa de establecerse en Bolivia la primera empresa norteamericana de importancia: la Compañía Nacional Boliviana de Navegación, destinada a unir con el resto del mundo, mediante vapores, "las inmensas regiones bolivianas que quedan al Oriente de los Andes"[77].

Si la situación económica del país no era precisamente buena durante los mediados del siglo XIX, el estado de su política nacional y de sus relaciones con el Perú, del cual tanto dependía como consecuencia de sus limitaciones geográficas, también dejaba mucho que desear. Los caudillos de uno y de otro país querían imponerse en el territorio de su vecino, y hasta formar con ellos una sola nación que obedeciera su mandato y éste había sido el caso de Santa Cruz y de Gamarra, abiertamente el primero, en forma taimada el segundo. Como Denegri lo ha presentado, los conflictos de la Confederación[78] fueron seguidos por la campaña de Bolivia[79]. Ninguno satisfizo sus miras. Pero la desaparición política del uno y la muerte del otro no dieron tranquilidad a los decenios de los cincuentas y de los sesentas. Castilla manda un buque de guerra a Cobija para ayudar a su amigo Belzú contra el común enemigo Ballivián[80]. En 1853 el Perú quiere poner fin a la dañina circulación de moneda feble boliviana, pero Belzú, quien no se siente obligado a cumplir los tratados porque ya no gobierna su amigo Castilla, no sólo mira con desprecio tal pretensión sino quiere aprovechar las dificultades diplomáticas que el Perú tiene en el Norte. Hace salir a nuestros representantes diplomático y consular, emite descaradamente más moneda feble e incursiona en la frontera. El Consejo de Estado del Perú autoriza una declaratoria de guerra que no se lleva a cabo debido a la revolución contra Echenique. En 1857, el retorno de Linares al gobierno, enciende de nuevo el sentimiento peruanófobo en Bolivia, y su férrea dictadura trae a nuestra frontera emigrados de ese país deseosos de derrocarla, mientras él acogía a los echeniquistas deportados que conspiran contra Castilla, su antiguo enemigo. En 1861 se descubren fragmentos de un borrador boliviano en que se

DIRINTEMAR

manisfestaba la conveniencia de agregar el departamento de La Paz al Perú. Meses antes nuestro Congreso había autorizado la guerra con Bolivia[81]. Este mismo año cayó Linares, y durante el gobierno moderado de Achá las relaciones mejoraron.

El 23 de noviembre de 1864 el Congreso aprobó un tratado de paz y amistad con Bolivia, suscrito el 5 de noviembre de 1863, en que nuevamente prometió Bolivia no emitir moneda feble. En la misma fecha también entró en vigencia el Tratado de Comercio y Navegación suscrito el 5 de setiembre de 1864, en el que se "condena el inmoral tráfico de contrabando" y se vuelve a abrir el tráfico libre por Arica y Tacna, apareciendo por primera vez un artículo que alude a la línea de navegación lacustre que el Perú está a punto de establecer: el artículo duodécimo obliga a Bolivia a "habilitar en la parte austral del lago de Titicaca, comprendido en su territorio, y en las caletas más aparentes, muelles seguros donde los vapores peruanos puedan atracar y descargar cómodamente"[82].

Después de un breve período de relaciones amistosas que hasta incluyeron la participación de Bolivia en el pacto sudamericano contra España, el Perú tuvo que protestar por un tratado de límites que ese país había concertado con el Brasil cediéndole como 10,000 leguas cuadradas de territorio selvático cruzado de ríos navegables[83]. No se llegó a ningún arreglo definitivo con Bolivia hasta los primeros lustros del presente siglo.

El Ecuador, con una población de unos 800,000 habitantes, en 1850 exportaba $ 100,000 al Perú y 300,000 a Nueva Granada, por tierra. Las importaciones eran de $ 40,000 de Nueva Granada y de $ 100,000 del Perú. Estas últimas entraban todas por Guayaquil, que distaba 150 millas de Quito[84].

Desde el punto de vista de la geografía física no se puede decir, como en el caso de Bolivia, que el territorio del Ecuador constituyese una continuación del territorio peruano. Ciertamente sus serranías son parte integrante del formidable sistema cordillerano de los Andes que aquí llega, en los volcanes, a 5,000 ó 6,000 metros de altura; también sus tierras bajas orientales pertenecen, como las nuestras, a la cuenca del Amazonas. Pero, en cambio, la zona costeña de nuestro vecino septentrional posee una formación fisiográfica tan independiente que se podría decir, más bien, que comienza en la región peruana de Tumbes que tiene una vegetación tropical, con manglares, algarrobos y otras espe-

DIRINTEMAR

cies que abundan al Norte. Hasta el río que da nombre a esta división territorial peruana tiene más semejanza con los varios ríos ecuatorianos que son navegables con pequeñas embarcaciones, como lo es el Tumbes, que con el resto de ríos de la costa peruana. Mas si se comparan los dos países con criterio etnográfico y social, existían por entonces entre ellos lazos que la geografía política no había aún desanudado. La unitaria tradición imperial autóctona era todavía en las masas aborígenes de uno y otro país un sentimiento de atracción, así como en las clases elevadas de la sociedad lo era que en Lima hubieran hecho sus estudios muchos eminentes ecuatorianos, durante el largo período en que esos territorios figuraban como parte integral de nuestro virreinato o cuando constituyeron los "gobiernos" (de Guayaquil, Maynas, Quijos). El guayaquileño José Joaquín de Olmedo fue representante del Perú en las Cortes de Cádiz; y José de la Mar, cuencano, presidió la Junta Gubernativa al retirarse San Martín de nuestro país, y en 1827 se le eligió presidente del Perú. Quito, entre cordilleras, gravitaba hacia la serrana Bogotá, mientras el mar era camino abierto que unía la costa peruana con la costa ecuatoriana. En su punto más cercano a Quito, que era el puerto de Esmeraldas, o para llegar a esta ciudad, era preciso remontar durante una semana el río Esmeraldas hasta la boca del Guallabamba y, por las montañas de Mindo, a pie y enfrentando muchas dificultades, hacer ocho días de camino. Esta situación, así como la extrema pobreza de la costa Norte ecuatoriana, habían tenido como consecuencia unir a Guayaquil con el Perú más que con el resto de la zona territorial que constituiría la república del Ecuador. Guayaquil se había independizado de España dos años antes que Quito, y todo parecía indicar que integraría la nación peruana. No sólo tenía con nosotros los vínculos que la geografía física y humana impuso, pues sus posibilidades económicas también lo impulsaban a ello. Carente la costa peruana de maderas de construcción y habiéndose marcado una tajante separación con Chile, que podía preveerla de ellas, Guayaquil estaba llamado a seguir siendo el astillero del Perú, con buenas expectativas para el desarrollo de la industria marítima conexa, que era la mejor, si no la única perspectiva económica que se le presentaba por entonces. Mas en 1822 ocurrió lo que refirió un extranjero residente en el Ecuador, de quien no se puede pensar que tuvo por el Perú sentimientos más afectuosos que por el país que estudió, describiéndolo luego: "el Libertador... vino... y pasó a Guayaquil,

DIRINTEMAR

donde necesitó todo el influjo de su autoridad para que este departamento se adhiriera a la República de Colombia y no al Perú, como deseaban muchos de sus habitantes"[85] y como lo alentaban algunos dirigente políticos peruanos. Por eso persistió en Guayaquil el sentimiento peruanista[86], que aminoró con nuestra guerra contra la Gran Colombia[87] y siguió disminuyendo cuando ese gran revolvedor que fue el general ecuatoriano Juan José Flores agitó los ánimos contra el Perú[88] y se hizo catalizador de varias intrigas internacionales que culminaron en la "expedición floreana" con la cual, afortunadamente, disminuyó la influencia política de este hombre inquieto que tantas preocupaciones diplomáticas ocasionó a nuestro país y a Sudamérica. Sin embargo, los lazos geográficos entre los dos países inevitablemente crearon dificultades al Perú a causa de las crisis internas que allí se produjeron con el grupo que dominaba Urbina, que como este caudillo y como había sucedido con Flores, tomaban porciones del territorio peruano como bases para sus incursiones o sus contactos prorrevolucionarios[89]. Esta duradera tensión, de la que volveremos a tratar, hizo crisis en el conflicto bélico que hábilmente han descrito el comandante Julio Elías y el P. Armando Nieto[90], después de la cual hubo entre el Perú y el Ecuador una relación diplomática menos agitada que durante los tres lustros precedentes, la cual hasta llegó a ser de cooperación entre ambos países durante el conflicto con España, como habremos de detallarlo a su turno.

Después de la guerra de 1828-1829[91] y de la desaparición del super Estado septentrional sudamericano, el Perú no tuvo mayores dificultades limítrofes con Nueva Granada, nación que años más tarde cambió su nombre a Colombia. Situado en una magnífica posición geográfica, pues es el único país sudamericano con costas en los dos grandes océanos del mundo, por entonces no prestaba tanta atención a su costa en el Pacífico que, por otra parte, estaba separada del resto por la muralla de los Andes. En esta zona del territorio no sólo quedaba la valiosa región de Panamá, con 165,000 habitantes, sino vegas, cursos de agua y puertos que ya eran importantes y se hallaban en pleno desarrollo: el valle del Cauca, de 400,000 habitantes[92], con el río del mismo nombre, de más de 1,000 millas de longitud[93], navegable hasta Cáceres y más adelante, en su parte media, aguas arriba de Cartago; el Chocó, rico en bosques y en minerales, zona de la cual se

DIRINTEMAR

pronunció una emigración de gente de color hacia las poblaciones costeras del Pacífico, apenas se produjo la manumisión (1851)[94]; los ríos Atrato y San Juan, que aun los vapores de tamaño mayor podían remontar más de 250 kilómetros. Este territorio del Pacífico colombiano, que en buena parte se había servido del tráfico marítimo peruano, apenas comenzó a circular el ferrocarril del Istmo adquirió vida económica independiente.

Durante la década de 1840 Nueva Granada había vivido entre los estragos de la lucha armada por los grupos políticos y el temor que los Estados Unidos se apoderaran del extremo occidental del territorio. Esta amenaza desapareció, aparentemente, gracias al Tratado Mallarino-Bidlack, firmado en los finales de 1846, mediante el cual se concedió a Estados Unidos el derecho de tránsito a través del Istmo, a cambio del respeto de la soberanía neogranadina sobre Panamá. El Tratado Clayton-Bulwer (1850) pareció dar mayores seguridades a Nueva Granada, ya que mediante este documento Gran Bretaña y los Estados Unidos se comprometieron a no extender sus posiciones territoriales hacia Centro América y a no procurar o mantener un control exclusivo sobre el canal interoceánico que se proyectaba.

Si lo relativo a Panamá llegó a un *statu quo* que iba a durar hasta 1878, las dificultades políticas colombianas se fueron agravando hasta los mediados de la década que comenzó en 1860, asumiendo características hasta entonces desconocidas en Sudamérica y que alarmaron a los países del continente. Bajo la influencia del fermento ideológico que habían producido en Europa las revoluciones de 1848, en 1849 un *liberalismo radical* ganó pacíficamente en Colombia las elecciones para el Ejecutivo y el Legislativo. Esta tendencia predominó hasta la dictadura de Mosquera (1867), aunque por un corto período los conservadores lograron volver al poder. Impusieron los radicales sus ideas igualitarias y su anticlericalismo que los llevó a la expulsión de los jesuitas. Durante las luchas que se originaron, se pusieron en práctica cambios de política administrativa que obedecían a tendencias federalistas como consecuencia de las cuales la República adoptó las designaciones de Confederación Granadina, primero, y de Estados Unidos de Colombia, después (8 de mayo de 1863), pero que, a la larga, dieron por resultado un debilitamiento de la posición internacional del país. Sin embargo, las revoluciones y la guerra civil no impidieron que en 1855 se terminase la construcción del ferrocarril norteamericano del Atlántico al Pacífico, a través del istmo de Panamá.

DIRINTEMAR

La orientación ideológica que dominó en Nueva Granada durante un corto período tuvo repercusiones en el Perú. No fueron, ni trascendentales ni duraderas. Mas conviene mencionar el caso de una expedición marítima de intención agresiva porque con ello se aclara más el panorama del lapso que estudiamos, en especial para mostrar las dificultades que el país encontraba para su desarrollo, a causa de las decisiones que los dirigentes, tanto nacionales como extranjeros, adoptaban acuerdo a sus propias ideas, sus sentimientos o sus intereses personales o de grupo, sin tomar mayormente en cuenta las repercusiones que podían tener en el país, y por otra parte seguros que sus errores no serían castigados.

El radicalismo neogranadino de 1850 inquietó, inicialmente, e infundió temor, después, a los gobiernos de Chile y del Perú, que estaban en manos de conservadores que en cuanto al primero de esos dos países manejaban la cosa pública con mano de hierro y sentían que comenzaba a quemarlos el fuego que por entonces trajo de Europa a Santiago el radical chileno Francisco Bilbao.

Durante la agitación política que Urbina despertó en el Ecuador mediante el golpe del 20 de febrero de 1850, en la guarnición de Guayaquil se produjo una revolución conservadora que Quito consideró que tenía como propósito anexar este puerto al Perú, por lo cual pidió ayuda al gobierno colombiano, quien lo prometió alertando a Chile sobre lo que ocurría[95]. Poco después, exactamente el 17 de junio de 1851, llegó a Paita el movedizo general Flores (un mes antes que Urbina se apoderara del gobierno ecuatoriano) y como el Gobernador no lo dejara entrar, se dirigió al Callao donde desembarcó el 8 de julio[96]. Ayudado por "personas de categoría, comerciantes y hacendados del país" y "aun algunos militares de alta clase como el general La Fuente y el general Deustua, gobernador del Callo", compró un vapor, enganchó gente en Chile y del Perú y preparó una expedición contra su patria. El apoyo económico y de otras clases que había recibido provenía de personas temerosas de los "rojos", a las cuales se sumó el presidente Echenique, quien maś tarde confesó haber dado a Flores dinero de su propio peculio y haber cerrado oficialmente sus ojos "impresionado como estaba por las malas ideas que surgían en el Ecuador y que veía como una amenaza para el Perú"[97]. No dio a saber Echenique que el 28 de febrero de 1852 Urbina, quien se había convertido en activo radical al servicio del presidente, general López, de Colombia, le rogó en una larga carta que no

DIRINTEMAR

permitiese la salida de la proyectada expedición[98]. En abril de 1852 Flores estaba con sus fuerzas en Puná, tratando de tomar Guayaquil, propósito con el que permaneció durante meses en los cuales la situación internacional cambió. Perú se encontró ante la posibilidad de tener que defenderse no sólo de Nueva Granada y Ecuador por el Norte, sino también de Bolivia, en el Sur. Chile, temeroso de "la influencia del... gobierno de Nueva Granada sobre los asuntos del continente, lo que era peligroso para las instituciones sociales y políticas de todos estos pueblos", contribuyó a apaciguar los ánimos. Se disolvió la expedición y Flores tuvo que abandonar el Perú.

6. CHILE

No solamente iba a depender el inmediato futuro del Perú de nuestras relaciones con las tres grandes potencias europeas de quienes acabamos de tratar. Nuestra vinculación con ellas era difícil por su lejanía geográfica y nuestra semiclausura mundial. En cambio en el frente oceánico, y en un caso a espaldas de los Andes, tras límites imprecisos en su mayoría, se hallaban Ecuador y Nueva Granada por el Norte, Bolivia por el Sur y (lo más importante) Chile, un país que no era internacionalmente limítrofe con nosotros pues lo separaba del Perú una zona territorial pequeña de esas que sirven de valla entre dos naciones rivales pero que en este caso no resultaba, por cierto, un amortiguador de choques. Más allá de la agresiva muralla de los Andes, al extremo Oriental se tendía nuestra frontera con el Brasil, el imperio lusoamericano de suave y habilísima diplomacia, con el cual nuestros contactos, muy importantes durante el lapso histórico que estudiamos, adoptaban características peculiares y bastante diferentes a las que tenían las de los países hispanoamericanos que hemos mencionado. Con dos de estos, Bolivia y Chile, nuestro pasado había sido de buenas relaciones, estrechas en la mayor parte de los casos y flojas en otros, y con frecuencia de fuerte a débil antes de la conquista pizarrina y durante la mayor parte del período colonial. Mas al producirse la independencia general de Sudamérica y al surgir las nuevas repúblicas, en dos casos mediante fragmentación del territorio tawantinsuyo o virreinal, circunstancias geopolíticas habían llevado a difíciles situaciones internacionales provocadores de conflictos armados, de los cuales el que más había afectado el futuro del Perú había

DIRINTEMAR

ocurrido mediante la directa intervención del vecino no limítrofe, Chile, para con quien los sentimientos existentes no habían sido nunca de carácter cordial, por razones tan difíciles de precisar que quizás lo más sensato es, de preferencia, buscar las opiniones de extranjeros[99]. El hecho concreto es que de la tensión existente entre los dos países surgió la guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana, que Denegri ha analizado en forma documentada y objetiva[100].

Al terminar ese cruento conflicto Chile focalizó sus energías en estabilizar su política interna y desarrollar su economía, manteniéndose fuera de la corriente defensiva americanista que patrocinaba el Perú destinada a presentar un frente unido contra las grandes potencias. No hubo mayores fricciones con nuestro país y hasta podía suponerse que el conflicto proveniente del establecimiento y ruina de la Confederación se había originado en las ambiciones del boliviano Santa Cruz; y que dominadas éstas, mediante una unión de fuerzas chilenas y peruanas, bien podía llegarse a una integración político-económica entre los dos países. Tales ideas pecaban de excesivo optimismo. Existía una rivalidad profunda destinada a producir tarde o temprano un nuevo y más serio conflicto.

Al estudiar Mahan la relación que existe entre los grupos humanos que logran el poder naval y los dirigentes que los conducen a tal situación, expresa que los mejores resultados se han obtenido "cuando ha habido una inteligente dirección por parte de los gobernantes y éstos se han identificado por completo con el espíritu del pueblo", y que esos gobiernos son "más seguros y permanentes cuando están constituídos, principalmente, por voluntad del pueblo o de sus mejores representantes naturales, aunque sucede algunas veces que estos gobiernos libres fracasan, y se ven, en cambio, otros que afectando carácter despótico, dirigidos con juicio y firmeza, hayan creado, en ocasiones, un gran comercio marítimo y una brillante marina militar con más energía y prontitud de la que hubiera podido lograrse con los procedimientos más lentos y propios de un pueblo libre"[101]. Tales conceptos parecen aplicables al caso de Chile, a partir de la batalla de Lircay (abril de 1830) que da lugar al establecimiento de una clase de gobierno que Denegri ha calificado de "eficaz, severo y de corte aristocrático", al mencionar los factores que prologaron el conflicto entre ese país y la Confederación Perú-Boliviana. Tal tendencia gubernativa duró unos treinta años y tuvo gran influencia conformadora en el lapso que aquí estudiamos.

DIRINTEMAR

El resultado favorable a Chile con que terminó el conflicto de 1837-1839 que el Dr. Denegri ha analizado[102], no sólo dio a este país la satisfacción del triunfo militar, sino también consolidó el poder político de la oligarquía dirigente, clase social terrateniente y comercial con intereses homogéneos que se impuso sobre los elementos regionalistas y caudillescos, pero también sobre las débiles fuerzas progresistas. Esto explica que Chile fuera la república del Pacífico que menos influencia recibió del movimiento demoliberal que eclosionó en Francia en 1848. Al decenio de Bulnes siguió el decenio de Montt, en cuyo inicio se dominó la aspiración hacia la libertad de sufragio que había producido la revolución de 1851 que en Loncomilla dejó en el campo unos 2,000 cadáveres; y en cuyos finales estalló otra revolución con caracteres tan graves como la de 1851.

El grupo conservador que tenía el gobierno en el puño resultaba ideológicamente chato; pero era trabajador y honrado. Pobre por tradición virreinal, había aprendido a ser buen pobre, que es aprender a ser práctico, sobrio y cauto. La primera de esas características le hizo comprender el peligro de dividirse en luchas intestinas y de debilitarse en conflictos internacionales. Aplicó su energía al desarrollo económico, que reflejaba en su propio beneficio, por otra parte. Las principales realizaciones fueron la minería y la agricultura de exportación (en especial trigo), que dentro de un total de exportación que sumaba S/. 20'121,626, valían 15'000,000 y 2'250,000, respectivamente, en 1857[103]. Hubo por entonces un aumento cuantioso de las entradas fiscales que el Gobierno manejó con discreción ganando así prestigio financiero internacional. En vez de asumir ante las grandes naciones actitudes condenatorias de sus abusos, como lo hizo el Perú, Chile se mantuvo cautelosamente silencioso en aquellos conflictos que no le afectaban directamente. El grupo conservador que era dirigente, a diferencia de los que gobernaban países sudamericanos cuyos caudillos militares o civiles los mantuvieron en luchas internas que resultaron paralizantes, tuvo el buen tino de incorporar en sus filas a gente nueva que se distinguía por su honradez y su empuje, a cuyo dinamismo se debió que en 1860 se mencionara en ese país el concepto de una "oligarquía liberal".

Las características apuntadas marcaban diferencias entre el Perú y el país austral, a las que habría que añadir otras. Algunas han sido señaladas ya por Denegri[104] y por Wagner[105]. Aun a riesgo de repetir a estos respetables autores es preciso insistir so-

DIRINTEMAR

bre el asunto. Esto resulta indispensable no solamente en aras del mejor análisis histórico del lapso que nos ocupa, sino también para que se haga más perceptible que la existencia de ciertas peculiaridades geopolíticas hacían inevitable un conflicto entre Chile y el Perú que la llamada "alianza" de 1866 no evitó y que pocos años más tarde llevaría a los dos países a una guerra que se habría de luchar en el mar.

Mientras el Perú es una gran extensión de tierra en contacto con el mar, Chile es una gran extensión acuática casi en contacto con los Andes. Acertadamente se ha dicho que le falta muy poco para ser una isla pues los aproximadamente 4,000 kilómetros que tiene de Norte a Sur apenas si alcanzan de 100 a 350 kilómetros de ancho, y tradicionalmente las comunicaciones entre los pueblos se han hecho más por el agua que por tierra. La cordillera oriental es un muro rocoso con alturas escarpadas que en las cercanías de Santiago se estiran hasta los 5,000 a 7,000 metros de altura, todo lo cual hace su territorio interior limitado o inaccesible. Su litoral, en cambio, es vastísimo, a tal punto que se halla entre los países del mundo que más costas tienen en relación con su superficie total. Estas costas pueden considerarse rectas hasta el canal del Chacao, en la isla mayor de Chiloé. Pero en este punto comienza una sección rota en trozos por golfos profundos, que no cambia su configuración en Magallanes, más al Sur. Paralelos a la costa se extienden rosarios de islas y frente a ellas una red de canales naturales, de aguas tranquilas que favorecen la intercomunicación. Las costas de lo que la geografía llama la "sección desmembrada" forman un dédalo de ventisqueros, islotes, archipiélagos y canales. "Es uno de los sectores costaneros más inhóspitos del mundo, por su intrincada morfología y por su riguroso clima", dice Currill[106]. Como si no fuera suficiente el considerable contacto de la tierra chilena con las aguas del mar, el interior del país ofrece variedad y multiplicidad de vías acuáticas. Ríos, canales naturales y lagos abundan de Valparaíso hacia el Sur ofreciendo variables posibilidades de navegación para el transporte de carga y pasajeros mediante la utilización de embarcaciones, de las menores hasta los vapores que comenzaron a funcionar a mediados del siglo pasado gracias a la facilidad de poder usar carbón chileno[107].

El factor fisiográfico de la estrechez de la tierra y de la inmensidad de las riberas había empujado siempre al chileno hacia el

DIRINTEMAR

mar, y en los días aurorales de la independencia O'Higgins se ufanaba del número de gente de mar ("solo en el Archipiélago de Chiloé se estima que viven 20,000 pescadores") y de su calidad ("el marinero chileno, en general, es seguramente el mejor del mundo...")[108]. Posteriormente, cuando los efectos de la libertad de comercio y el impulso económico que recibió el país abrieron perspectivas al tráfico marítimo, fluvial y lacustre, la característica que se señala más arriba se asentó en una forma que reforzó las posibilidades chilenas de convertirse en una potencia marítima. A pesar de su limitada población (en 1857 de sólo 1'468,444)[109] Chile sobrepasó considerablemente al Perú en cuanto a la parte proporcional de sus habitantes que se dedicaba a profesiones acuáticas o que trabajaba en ocupaciones relacionadas con el mar, los ríos y los lagos, gente que fácilmente podía ser adiestrada para servir a bordo[110]. No es de extrañar que el Perú empleara en sus buques un número crecido de ciudadanos chilenos, los que en nuestros puertos también abundaban.

A poco de su triunfo sobre las armas españolas O'Higgins decía que "una sola mirada al mapa de Sudamérica es suficiente para mostrar que Chile posee la llave de aquella vasta región del Atlántico Sur donde prevalecen los vientos del Oeste, esto es, desde el paralelo 30 hasta el Polo, y que también posee las llaves para todo el Océano Pacífico..."[111]. Había por parte de este patricio una disculpable exageración patriótica. Pero en verdad la posición estratégica de Chile fue excelente mientras el buque de vela prevaleció en el mar. El muro ciclópeo de los Andes era una defensa natural contra posibles invasiones terrestres, el cual disuadía al país, por otra parte, de empeñarse en aventuras guerreras hacia el Oriente, lo que le permitía aplicar su pugnacidad enteramente hacia el mar. No era esa la única ventaja estratégica sobre el Perú, país de amplias fronteras, con cinco limítrofes de los cuales la mera existencia de dos de ellos era fuente de continuas rencillas creadoras de frecuentes incursiones militares cuando no de guerras formales. Chile, además, poseía con respecto a nuestro país el barlovento meteorológico que facilitaba, en la navegación a la vela, lograr lo que podría llamarse el "barlovento táctico". Se decía por entonces que un buque tenía el barlovento cuando el viento le permitía dirigirse en línea recta sobre el enemigo, sin que éste pudiera hacer lo propio con su adversario. El rasgo distintivo del barlovento era "que quien lo poseía tenía siempre en su mano la facultad de aceptar o rehusar el combate,

DIRINTEMAR

lo cual llevaba consigo la elección de la manera de atacar, en el caso de optar por la ofensiva... El buque o flota de sotavento no podía atacar; si no le era dado retirarse, su acción llegaba a ser sólo defenderse y admitir el combate en la forma que quería presentarlo el enemigo...". Como ejemplo apropiado del uso clásico del barlovento puede citarse el bloqueo de Brest durante los últimos años del siglo XVIII. La bloqueadora escuadra británica se mantenía muy bien en posición táctica mientras tenía viento Este. Pero cuando los temporales del Oeste eran demasiado duros, buscaba refugio en Torbay y Plymouth, segura que la fuerza naval francesa no podría salir hasta que el viento cambiara. Mas cuando esto sucedía le servía a ella para volver a su estación de bloqueo[112].

Con una situación en la costa peruana en la cual "el predominio de los vientos del Sur es tal que, en superficie, las otras direcciones no tienen importancia climática"[113]; con el alisio del SO que señoreaba más al Sur; con un aislamiento geográfico que convertía a Chile en una isla, y en localización dominante este país sobre el estrecho de Magallanes, el canal de Beagle y el paso de Drake, su posición era en todo sentido envidiable mientras la navegación fue a la vela. Esto se vio claramente durante el lapso comprendido entre el tráfico establecido por los navíos franceses de registro y los mediados del siglo XIX, lapso en que Chile obtuvo grandes ventajas de su situación geográfica, mientras el Perú, por el contrario, había perdido el lugar de privilegio que antes le proporcionó en el Pacífico el forzado sistema de comercio establecido por España a través de Panamá. Mas esa ventaja chilena no duró mucho, a causa de la succión que el Callao ejercía durante la época del guano, y también debido a la navegación a vapor y las facilidades que desde su inauguración ofreció el ferrocarril de Panamá a los países que estaban al norte de Chile. Fueron esas circunstancias las que agudizaron la rivalidad entre Valparaíso y el Callao, que por cierto no era nueva y que constituía sólo un elemento del problema más amplio: determinar qué marina iba a predominar en el Pacífico, asunto este que Chile consideraba ya vital, mientras el Perú soñaba en una felicidad sin término y sin preocupaciones inmediatas a base de la riqueza guanera.

Al conseguir su independencia política de España, Chile, o por lo menos O'Higgins, había considerado que su porvenir económico se hallaba muy relacionado con el comercio marítimo. Hemos citado en párrafos anteriores dos frases de una carta que

DIRINTEMAR

dicho patriota envió a un alto personaje británico haciéndole notar las características marítimas que reunía este país sudamericano. Pero el asunto fue más allá: el prócer chileno trató de convencerlo que influyera en Inglaterra para que se concertara una alianza entre los dos países que no sólo equilibrara la influencia norteamericana sino que aventajara al comercio de esta nación, mediante las actividades de un consorcio chileno-británico, que podría establecer una factoría en Concepción y dedicarse a la importación de manufacturas inglesas, promoción de colonizadores irlandeses, pesca de ballenas, bacalao y mamíferos anfibios, y construcción y reparación de naves utilizando la madera chilena[114].

El sentir nacional, o la proyección de las ideas de O'Higgins, llevaron adelante la política de construcción naval, por entonces favorecida por la paralización a que fueron llegando las gradas de Guayaquil, así como por la carencia en el Perú de maderas adecuadas. Bajo la protección gubernativa, que a veces favoreció a extranjeros y no a chilenos, en Valparaíso, Constitución, San Vicente y Chiloé, sobre todo, se construyeron desde balandras a fragatas y en muchos puertos se instalaron varaderos que atendían las necesidades locales. La bandera chilena lució íntegramente en el cabotaje nacional, que le estaba reservado, mas igualmente salió fuera del país, en especial al Perú pero también a California, Australia y a la Polinesia. Cuando comenzaba la segunda mitad del siglo XIX, las minas de carbón abiertas (con fuerte inversión de la P.S.N.C.) en 1840 y que poco después producían unas 300,000 toneladas anuales, permitieron la organización de una compañía chilena de vapores. "La flota mercante se duplicó en número de buques y se triplicó en tonelaje total entre 1849 y 1864"[115]. Como es de suponer esto no resultó en beneficio del Perú. La marina mercante de nuestro país había seguido decayendo, y eso se debía en gran parte a la falta de la protección gubernativa que existía en Chile con respecto a la industria marítima. Pero no todos los peruanos lo veían claramente. La tradicional enemistad entre los dos países obnubilaba la consideración del asunto, especialmente porque la política comercial de Chile era exigente y dura. Un artículo aparecido en *El Comercio* limeño en los comienzos de 1851 permite medir los sentimientos que abrigaban en el Perú los interesados. El artículo en cuestión expresa que con su impuesto por tonelada a los buques peruanos, a lo cual han condescendido nuestros gobiernos, Chile "ha muerto

DIRINTEMAR

nuestra marina mercante... pues los buques ingleses y chilenos pagan un 75 por ciento menos que los nuestros", lo que se debe "no tanto a la arrogancia de Chile para oprimirnos, sino a la indolencia de nuestros gobiernos para tolerar [lo]". Opina luego el autor sobre los perjuicios que ocasiona al Perú que Valparaíso sea "el puerto de depósito más considerable, el único casi, del Pacífico", y termina expresando que el problema, en su aspecto integral, "es de vida o muerte para nuestra marina mercante"[116].

Al instruir Portales a Blanco Encalada sobre la misión que se confiaba a este almirante al enviarlo contra las fuerzas navales de la Confederación Perú-Boliviana, que "... debía desaparecer para siempre jamás del escenario de América...", por el dominio que la nueva organización trataría de ejercer en el Pacífico arrebatándosela [a Chile], le puntualizaba: "Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; esta debe ser su [de Usted] máxima ahora, y ojalá fuera la de Chile para siempre"[117]. Para felicidad de Chile, el consejo del pugnaz y rotundo dirigente se siguió después de su muerte, aunque hubo a veces manifestaciones oficiales que no expresaron claramente tal concepto. En el Perú, en cambio, hasta donde alcanza nuestro conocimiento no se encuentra una declaración parecida, quizás a causa de la manera en que los gobiernos condujeron los asuntos marítimos.

Al dar a conocer el ministro del Ramo al Congreso de nuestro vecino austral, en su *Memoria...* de 1851, el plan de establecer un servicio naval que protegiera los buques mercantes que hacían el tráfico en la costa del Pacífico, abogó por el fortalecimiento de la Marina de Guerra, explicando que "Chile estaba consciente de que tal expansión debía basarse en las necesidades derivadas del crecimiento del comercio y tráfico [nacionales], la posición que Chile ocupaba entre las repúblicas del Pacífico y las demandas de su... defensa"[118].

El Ministerio de Guerra y Marina estaba en el Perú a cargo de un militar. Tuvo siempre la Marina de Guerra Nacional que dar a conocer sus ideas por intermedio de una interpósita persona, lo que no fue lo mejor para el apropiado gobierno naval. En todas las épocas y países la institución naval tuvo principios, métodos, procedimientos y hasta lenguaje difíciles de entender para quien no fuera formado y sazonado en ella, como Napoleón Bonaparte lo comprendió en Santa Elena demasiado tarde para corregir la

DIRINTEMAR

manera errada en que había dirigido la Marina de su país. Pero durante la segunda mitad del siglo XIX se creó un grave problema adicional debido a la expansión tecnológica que crecía en Europa y de allí avanzaba al resto del planeta. Fue la actividad naval una de las más afectadas por los cambios que se sucedieron y con mayor rapidez, como se ha dado a entender en páginas anteriores. Esto no se tuvo en cuenta entre nosotros, con consecuencias perjudiciales derivadas de que se utilizó en forma equivocada la Marina, por quienes no conocían sus posibilidades y no se hallaban al día con los avances técnicos que sus máquinas, armamento y cascos habían experimentado. La diferencia en que las marinas de Perú y Chile se colocaron en la organización administrativa de sus países, se puede apreciar, sin que haga falta ninguna explicación, si se examinan las memorias anuales de estas instituciones en la década de los sesentas. En el Perú tales documentos eran "de Guerra y Marina", en los que se exponía, primero, lo relacionado con el Ejército Nacional y luego aparecían unas cuantas páginas, muy pocas, sobre la Marina de Guerra Nacional. En Chile, en cambio, el "Ministro de Estado en el Departamento de Marina" (sic) presentaba su memoria sin ninguna referencia a los problemas del Ejército. En ella, cuarenta a cincuenta páginas daban a saber, en forma escueta, la situación institucional. A continuación figuraba la sección de documentos, de unas doscientas páginas, en la cual generalmente hacía cabeza la memoria del Comandante en Jefe de la Escuadra, que era seguida por detallados informes sobre los puertos, las exploraciones hidrográficas, observaciones meteorológicas y sobre otros asuntos, todo ello acompañado de muchos cuadros, portulanos y mapas. En esta forma la *Memoria* venía a constituir, en buena parte, un año de la historia profesional de la Marina de Guerra. La exploración hidrográfica de la costa de Arauco se realizó mientras nuestro personal recorría por primera vez el Amazonas y sus afluentes, con pérdidas de vidas. La de Arauco aparece en la memoria chilena de 1867. No así, en la nuestra, se dio a conocer a los legisladores y al público la importantísima tarea que la Institución hacía en el Nororiente, sino mediante unos párrafos efectistas destinados al público político de la galería.

También tuvo importancia un paso audaz que Chile dio para asegurarse la posesión de tierras australes situadas en un área estratégica. A pesar que no se había llegado todavía a un arreglo con la Argentina con respecto a los límites que estos dos paí-

DIRINTEMAR

ses se reconocían en el estrecho de Magallanes, Chile estableció en esa zona el Fuerte Bulnes uniéndolo logísticamente, en forma sólida, a sus territorios septentrionales mediante el quiche *Magallanes* y la goleta *Ancud* que se turnaban en la defensa de tal establecimiento militar. Esta medida de fuerza tuvo la consecuencia de convertirse en un hecho consumado, a pesar de las protestas argentinas, que se aprovechó para fortalecer la política internacional del país mediante la expansión naval. El ministro del Interior anunció al Congreso, en su *Memoria* de 1844, que se estudiaban planes para establecer un servicio regular de vapores a través del Estrecho, a fin de ampliar y fortalecer las ventajas que Chile tenía en virtud de su posición geográfica, haciéndolo "el emporio del comercio europeo en el Pacífico". El Comandante General de Marina, adelantándose a los conceptos con que Mahan iba a puntualizar años más tarde los elementos que dan realidad y efectividad al *sea power*, había por entonces pasado a sus superiores un informe en que hacía notar, respecto a los gastos que ocasiona una marina poderosa: "...si se echa una mirada al resto del mundo y se observa que son las dos naciones más libres e industriosas del mundo las que precisamente poseen las fuerzas navales más poderosas, habrá que sentirse quizás tentado a estudiar la íntima relación entre la guerra y las flotas mercantes y entre las flotas mercantes y la grandeza de un pueblo". Este informe fue dado a conocer al Legislativo en la *Memoria del Ministro de Guerra y Marina al Congreso Nacional de 1844*, al cual advirtió que Chile no podía limitarse a aguardar que al llegar un conflicto real se proveyera al país de defensas navales adecuadas "porque para Chile la Marina significaba su futuro", por lo cual solicitaba una fuerte asignación de fondos. En 1847 el Congreso autorizó la construcción de un vapor de 900 toneladas y el reemplazo de dos bergantines que existían, por dos buques de vela de 240 toneladas cada uno, ocasión en que un senador manifestó que "el interés de Chile estriba en mantener sus fuerzas navales en un nivel que pueda darle el dominio del Pacífico"[119]. Dificultades financieras no permitieron por entonces la construcción de esos buques, lo que se realizó en 1850[120]. Pero lo dicho en esos años estableció una doctrina de adquisiciones navales, extraña a situaciones de política interna y *previsora* de los conflictos internacionales, que fue muy benéfica y muy necesaria en un país pobre en el cual las inversiones fiscales eran seriamente medidas por el Legislativo. La situación resultó hasta cierto punto para-

DIRINTEMAR

dógica si se la compara con la del Perú. Durante los primeros veinte años de la segunda mitad del siglo XIX fue fácil en nuestro país, en cuanto a la provisión de fondos y a las exigencias tácticas y técnicas de las compras, adquirir buques de guerra. En Chile, en cambio fue difícultoso en ambos sentidos y a tal situación hay que atribuir que este país tuviera que buscar en 1866 la ayuda de nuestra escuadra para que la defendiera de España, en buena parte a causa de que el deseo de adquirir las naves que satisfacieran las características que se le habían señalado, así como la limitación de fondos, hicieron que el celo, honradez y patriotismo del contralmirante Simpson lo llevara a rechazar la compra de buques de segunda mano y a decidirse por mandar construir la *O'Higgins* y la *Chacabuco* que fueron inmovilizados por el gobierno de Inglaterra. En cambio cuando llegó la crisis que inevitablemente tenía que arrastrarnos a la guerra de 1879, sobradamente anunciada en las esferas gubernativas, Chile pudo poner en el mar una escuadra superior a la nuestra, que había sido recientemente fortalecida; sin que sabiéndolo, el Perú se hubiera preparado para contrarrestar ese incremento de capacidad combativa.

Pocos son los casos de la historia mundial en que los países que se hallen muy próximos y que poseen características similares, abrigan sentimientos amistosos, especialmente debido a la competencia que se establece a través de la rivalidad comercial entre ellos. Pero en lo que se refiere a Chile y el Perú, no se puede callar que además existía entre ellos una malquerencia, ya secular y que se debía a varias causas, que Denegri y Wagner mencionan en sus respectivos volúmenes. No vamos a insistir aquí en el examen de las mismas. Pero respecto al análisis que concienzudamente han realizado esos distinguidos historiadores, y para mejor explicar ciertos hechos que enturbiaron las relaciones entre estos dos países, y precisamente en el período de la alianza que se estableció en 1865, es menester profundizar la investigación sobre una de esas causas de malquerencia: los rasgos de hiriente prepotencia que parecían advertirse en la conducción por parte de Chile, de sus relaciones con el Perú.

En 1849 el ministro chileno de Relaciones Exteriores escribía a su representante diplomático en Lima que "la antipatía contra Chile se ha convertido en un sentimiento nacional"; y un año después le mencionaba "el malevolente espíritu del cual las autori-

DIRINTEMAR

dades peruanas nos han dado repetidas pruebas"[121]. Un plenipotenciario de Chile en Lima, por otra parte, en 1865 informaba a su ministro de Relaciones Exteriores, que "los chilenos olvidan [en el Perú] la cortesía y hasta la más escasa urbanidad, y por estas razones son odiados y se hacen odiosos"[122]. Estos trozos de correspondencia entre chilenos permiten certificar la existencia de un problema de incomprensión entre los dos países, cuyo origen sería difícil rastrear. Quizás el inicio se halle en que Chile, que indudablemente estuvo durante el período colonial en la poco agradable situación virreinal de *pariente pobre*, como resultado del espíritu que mostró durante su lucha independentista, de su triunfo sobre España, y de su pujante esfuerzo para armar la expedición naval libertadora del Perú, creó un orgullo nacional con el que reemplazó el complejo de inferioridad que antes debió de haber experimentado. Ese sentimiento asoma ya en el "Chile posee todos los elementos —con la sola excepción de la cantidad de población— y todos los recursos locales, para llegar a ser una potencia marítima de primer orden, superior en grado sumo a los Estados Unidos", que aparece en la carta de O'Higgins que varias veces hemos mencionado. Ese sentimiento se hace evidente cuando en 1865 Chile acude al Perú pidiéndole que le mande nuestra escuadra, ya que carece de buques con los cuales pueda enfrentarse a los españoles; pero, no obstante que ese país se halla ante nosotros en condición de solicitarnos ayuda, su ministro en Lima pretende imponer plazos de entrega, y exige (lo que consigue) que el comando de la escuadra peruano—chilena sea desempeñado por un chileno. Parecería, en este último caso, que se estaba repitiendo la escena del acuerdo entre Francia e Inglaterra para destruir a Holanda mediante la acción de sus escuadras combinadas, escena en la cual Carlos I exigió que la fuerza naval aliada tuviera por jefe un almirante de su país, no porque éste era el soberano de los mares sino a causa de que, según lo expresó, "es costumbre de los ingleses mandar en el mar"[123].

Si la autoestimación se exagera suele con frecuencia devenir en una vanidad que a nadie hiere, primero y, más tarde, en una soberbia que provoca repulsa. Tal parece que fue el caso de Chile en la segunda mitad del siglo XIX a juzgar por las opiniones de los contemporáneos. El almirante Pareja dijo que "se consideraba la prepotente, tanto en fuerza como en inteligencia, entre todas las hispanoamericanas del Pacífico" y "la gran República por excelencia entre todas las latinas de la América"[124]. Burr, quien ha es-

DIRINTEMAR

crito un documentado libro en el que claramente se advierte su respeto por la trayectoria histórica de Chile en cuanto a sus relaciones con los otros países sudamericanos, en las páginas que dedica a "La autoimagen de Chile, 1830-1879" traza un cuadro que merece reproducirse aunque la cita resulte algo larga. Dice así: "La victoria de Chile [sobre la Confederación Perú—Boliviana] llevó a la Nación un flujo de autoconfianza, aumentó sus tendencias nacionalistas e inició un proceso de cambio en su autoimagen", que experimentó una transformación significativa durante las tres décadas siguientes... "Los chilenos se dieron cuenta del extraordinario contraste entre sus leyes y orden y la turbulencia caótica de sus vecinos. Mientras más conocieron a otros los chilenos, más llegaron a convencerse que eran únicos entre los hispanoamericanos en cuanto a poder gobernarse con propiedad y ordenadamente progresar en la vida social y material... Al ver, con desmayo, la condición deplorable que existía en otros Estados, e impotentes para comprender la causa precisa de esas condiciones, los chilenos llegaron a concluir que eran sus virtudes personales las que los habían llevado a su grandeza y estabilidad. Lograron verse a sí mismos como más inteligentes, sobrios, modernos, honestos, capaces, industriosos, confiables y virtuosos que otros pueblos hispanoamericanos... En 1853 el diplomático Victorino Garrido escribió desde el Perú:'cuando comparo nuestra nación con otras americanas, confieso... francamente que debo hacer grandes esfuerzos para reprimir el orgullo que es un resultado natural de contemplar los inmensos beneficios materiales de que gozamos, beneficios que otros pueblos, incluyendo Perú, probablemente no alcance'... Algún tiempo después Vicente Pérez Rosales informó al público de Europa que 'en Hispanoamérica es Chile el único refugio de paz, orden y progreso'... Todavía años más tarde el futuro presidente Domingo Santa María escribió de Panamá [el 21 de diciembre de 1859, a Luis Amunátegui] que en toda la costa, hasta Cabo de Hornos, Chile es único...' ...El creciente sentido chileno de superioridad sobre otros pueblos hispanoamericanos, junto con la realidad de su posición como potencia, impartió una autoseguridad y marcado autoaprecio a sus relaciones con Estados menos afortunados. Hacia 1870, cuando el positivismo se hizo la moda filosófica de Chile, sus dirigentes habían venido a estar firmemente convencidos que la larga historia de orden y progreso de su país les daba derecho a una posición de caudillaje. La autoimagen de Chile de 1870 refleja la manera

DIRINTEMAR

en que tal imagen tiende a quedar detrás de la verdad. Porque si en 1830 Chile era más poderosa de lo que creía ser, en 1870 era menos. La creencia inmutable de Chile en su misión de predominio elevaba las tensiones existentes en una estructura continental de poderes que se sometía a esfuerzos para acomodar las crecientes pretensiones del Perú y la Argentina"[125].

IID. ¿INCITACIONES HACIA EL MAR?

1. LOS FINALES DEL SIGLO XVIII

En el tomo de la *Historia Marítima* que ha tenido a su cargo, el Dr. J.A. de la Puente C. ha consignado una abundante cantidad de datos que pueden servir para suponer cuál fue el planteamiento sobre el comercio que elaboraron nuestros abuelos independentistas, así como la actividad marítima que se desarrolló durante los últimos años de la etapa virreinal[126]. La escogida información que ese volumen contiene resulta muy valiosa para estudiar el sentido que durante los mediados del siglo XVIII tomó nuestro comercio marítimo, como consecuencia de las medidas que el gobierno español dictó por entonces. La libertad de comercio que rigió durante los últimos años coloniales dio por resultado una nueva tónica que por su corta duración no nos puede servir para nuestra investigación. Durante los dos siglos que precedieron a este impulso liberalista el panorama comercial del Virreinato fue otro. Que sepamos, no se ha hecho hasta ahora un estudio del período colonial, que permita deducir qué efecto tuvo en el Perú el tradicional régimen virreinal en el sentido de estimular o de ahogar una posible tendencia talasocrática. Hasta que se realice tal investigación sería posible suponer que ciertos fenómenos económicos y sociales embridaron los impulsos propicios a un consciente anhelo de poderío marítimo. Así, al llegar a los mediados del siglo XIX el Perú había vivido unos doscientos años a compás de una economía que podría ser clasificada de esclava a causa de las cortas miras económicas que caracterizaron a los gobiernos metropolitanos. Con referencia a tal política española se cuenta ya con estudios precursores como el de Sergio Bagú, así como investigaciones más recientes, y muy logradas, como las de Silvio Zavala; pero todavía el número de obras de consulta no permitiría responder a las interrogantes que se hi-

DIRINTEMAR

cieran a la manera de Mauro. Mas es evidente, en el caso que nos ocupa, que nuestro virreinato no tuvo nunca la oportunidad de buscar en el mar, en forma libre y dentro de un amplio horizonte geográfico, la solución de su vida económica. La actividad marítima del país estaba destinada mayormente a satisfacer las necesidades de España, restringiendo todo tráfico que pudiera perjudicar a los súbditos peninsulares. Después, durante un cuarto del siglo XIX, la revolución independentista y las luchas entre los caudillos impidieron cualquier intento de organización marítima con fines comerciales, que permitiera conservar los previamente existentes contactos de mercado que el Dr. De la Puente enumera en su obra. Cuando en el capítulo respectivo presentemos nuestra investigación sobre el tráfico mercantil marítimo en la segunda parte del siglo XIX, quizás quien esto lea llegue a una posesión de datos que le permitan determinar si por entonces existía en el Perú una tendencia talasocrática aunque fuera de tipo larval. Si la respuesta resultara negativa, para explicársela el lector tendría que considerar ciertos elementos económicos y sociales que durante doscientos años determinaron que en el país el tráfico marítimo descansara sobre bases ficticias, que estuviera destinado a enriquecer solamente a grupos de comerciantes de Cádiz, Sevilla y Lima, y que impidiera que se adiestrase en economía marítima el personal peruano. Tales elementos parecen que fueran los que siguen:

a) el régimen marítimo comercial establecía un tráfico que tenía que someterse a las disposiciones metropolitanas sobre mercaderías, rutas, puertos, cronología y convoyes;
b) el sistema de seguridad contra toda clase de riesgos, ya fueran climáticos o de ataques de piratas, al establecer las derrotas y encargar la protección de las naves a la Marina Real, no daba lugar al desarrollo de las iniciativas particulares;
c) el tráfico extracontinental era aleatorio pues establecida que fuera una línea, podía ser suprimida mediante un plumazo administrativo;
d) sólo se podían exportar los productos permitidos por España;
e) cuando se violaba esa disposición, el tráfico asumía en buena parte el carácter de contrabando, perdiendo libertad económica pues había que sobornar a las autoridades que lo consentían en el puerto de salida, en el de llegada o en ambos;

DIRINTEMAR

f) La obligatoriedad de tocar en ciertos puertos, alargando las derrotas, o de transbordar las mercaderías (como había que hacerlo con las que venían por Panamá) aumentaban los costos. Los ricos navieros limeños agrupados en el Consulado podían imponer los precios, lo que los libraba de perder dinero; pero ningún comerciante de modestos caudales estaba en aptitud de hacer frente a tal situación;

g) nuestro mercado de compra era uno solo y los precios que en él se pagaban eran impuestos de manera que no había ocasión de adiestrar gente en un negocio de proveeduría marítima que buscara la mejor mercadería, a los precios más bajos y en el lugar más adecuado.

2. LOS MEDIADOS DEL SIGLO XIX

El ligero esbozo que aparece en las páginas precedentes, del cual se han eliminado asuntos de una cuantía menor, o los que se han tratado, o los que serán posteriormente examinados, permite advertir la existencia de ciertas características nacionales que resultan de nuestra política exterior, que es conveniente sumarizar aquí, aunque haya que adelantar asuntos que se expondrán detalladamente y a su debido tiempo.

A pesar de la enorme importancia nacional que el mar asume en el Perú durante los mediados del siglo XIX, el hecho que el tráfico marítimo del guano se haga desde el inicio en buques extranjeros, en proporción que quizás llega a alcanzar un 99%, elimina un importante elemento de incitación nacional hacia el mar como campo del negocio marítimo, y en esta forma el enorme tráfico internacional de tal fertilizante actúa como un factor negativo en el Perú, con efecto restrictivo sobre la actividad marítima nacional, que no difiere de lo que acontecía durante el período colonial por causa de la hegemónica política comercial de España. Como consecuencia de tal estado de cosas, los gobernantes peruanos (que están poco avisados en asuntos marítimos) el factor que más en cuenta toman para considerar necesaria una marina de guerra, es la vigilancia y defensa de los depósitos guaneros, todos ellos en el mar o en sus orillas. Tan limitado anhelo debilita una de las más importantes características del impulso creador y conservador del poder naval: disponer de aquellos buques de combate que son capaces de proteger a una marina mercante que, por otra parte, se convierte en depósito de las reservas logísticas y humanas de aquélla.

DIRINTEMAR

Con menor frecuencia de lo deseable, los gobernantes de ese período mencionan en ciertos documentos oficiales la necesidad que el país cuente con una escuadra capaz de defender nuestros derechos de nación libre y soberana y nuestro libérrimo territorio; y, aunque no lo enuncian, la necesitan capaz de imponerse por el mar a nuestros fronterizos vecinos septentrional y meridional, el Ecuador y Bolivia. Sin embargo, durante la mayor crisis bélica por la que el país atraviesa durante la primera mitad del siglo XIX, en que se producen las luchas en torno a la destrucción de la Confederación Perú—Boliviana, los hechos demuestran que el país no ha tenido en cuenta peligros provenientes de una nación que está un poco más al sur de Bolivia: los triunfos que Chile obtiene los consigue gracias a que llega a alcanzar el dominio del mar.

El Perú republicano adquiere en el continente, durante los mediados de ese siglo, una posición de importancia internacional que es equivalente a la que ha tenido durante el período colonial en su calidad de virreinato. Pero, aunque llega a poseer la mayor escuadra entre las de los países hispanoamericanos y en nada inferior a la del extenso Imperio del Brasil, no se puede decir que es a causa de esa escuadra que ha alcanzado su relieve continental. Esto último se debe a que su diplomacia se ha impuesto como consecuencia de que el país, y no México en el Norte (agobiada por las agresiones norteamericana y francesa), ni Chile en el Sur (quien cautamente evita complicarse en disgustos con las grandes potencias) den la cara; y el Perú, en cambio, con decisión y coraje se erige en caudillo para estructurar los principios de una política internacional de carácter continental que, basada en los intereses comunes de las repúblicas hispanoamericanas, logre enfrentarse al expansionismo europeo y norteamericano. En 1866, ciertamente, el Perú opone a las fuerzas españolas, gracias a su riqueza fiscal, una flamante y fuerte escuadra que es la más convincente razón que las obliga a abandonar el Pacífico, y a que el agresor abrigue serios temores de que las fuerzas navales peruanas ataquen a España en sus posesiones de las Filipinas o de las Antillas. No obstante, ni entonces, ni antes, ni inmediatamente después se encuentra (en cuanto alcanza al conocimiento de quien esto escribe) una declaración explícita de que el Perú crea merecer, aspire, o deba tratar de conseguir el caudillaje marítimo del Pacífico sudamericano, puesto que en los diez años siguientes deja que se desmorone su escuadra. A di-

DIRINTEMAR

ferencia de autentificadas expresiones chilenas que se van siguiendo unas a otras en el transcurrir del tiempo como la de O'-Higgins, la de Portales y demás de importancia menor que las mencionadas, parece que no existe certificación documentaria de la aislada y muy citada frase que se atribuye a Castilla quien, se dice, recomendó que cuando Chile comprara un buque el Perú debía comprar dos.

DIRINTEMAR

ANEXO AL CAPITULO

La actividad portuaria en Chile durante 1866, según los informes que las gobernaciones y subdelegaciones marítimas elevaron dicho año. (Tomado de la *Memoria que el Ministro de Estado en el Departamento de Marina presenta al Congreso Nacional de 1866,* pp. 103-177)

GOBERNACION MARITIMA DE ATACAMA

Caldera.— En la matrícula de esta Gobernación hay 13 embarcaciones menores de 25 toneladas que trafican en todo el litoral de la provincia ocupándose del cabotaje, y emplean de 49 a 50 hombres de mar.— En el puerto hay 43 lanchas que se ocupan en la carga, descarga y lastre de los buques.— Hay 28 embarcaciones menores entre chalupas y botes de comerciantes y fleteros que son servidos por 24 hombres matriculados como fleteros.— Se ocupan en la pesca 9 hombres que tienen 7 embarcaciones.— Hay 7 carpinteros y calafates, que la mayor parte del tiempo están ocupados en la reparación de las embarcaciones.

Taltal.— No existen embarcaciones menores que hagan el tráfico y la pesca, dentro de los límites de mi jurisdicción, a no ser aquellas que con el nombre de balsas usan para su pesca los criollos del lugar.

Carrizal Bajo.— Embarcaciones menores.— Se emplean en el tráfico entre este puerto y el de Huasco y sus caletas, 2 lanchas y dos botes; en la pesca 3 botes y dentro de la bahía 30 lanchas, 10 botes y 3 cachuchos.

Flamenco.— Las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de este puerto, como Ud. lo notará en el movimiento marítimo que le acompaño, son las mismas que hacen el cabotaje de Caldera a Chañaral i Taltal y que solamente arriban a este puerto cada vez que se las contrata para que a su paso hagan escala en él.

Huasco.— Embarcaciones menores.— Hay una lancha de 16 toneladas que se ocupa en el tráfico de este puerto al de Carrizal Bajo, Sarco y Peña Blanca; esta embarcación navega tripulada por dos hombres y uno de estos hace las veces de patrón. Hay también 6 lanchas, 4 de 7 toneladas y 2 de 12 que sirven para la carga y descarga de los buques, y 6 botes fleteros; todos estos no salen del recinto del puerto. Hay a más dos botes y 3 balsas que sirven a los pescadores para la pesca que estos hacen en las caletas dependientes de éste.

GOBERNACION MARITIMA DE COQUIMBO.— Coquimbo.—

Embarcaciones menores que se ocupan dentro del puerto en el tráfico de él mismo y en otras industrias de mar.

Nº	Clases	Naciones	Tonelaje o capacidad	Tripulaciones		Puertos de Tráfico	Ocupación
				Nacionales	Extranjeros		
32	Lanchas	Nacionales	740	60	4	Coquimbo	Carga y descarga.
19	Chalupas			38			Fletando y pescando
13	Botes			24	2		Id. Id.
3	Canoas			6			En la pesca.
2	Balsas			2			Id. Id.
				130	6		

DIRINTEMAR

Notas.—De los ciento treinta y seis hombres que expresa este estado cuarenta pertenecen al gremio de jornaleros y se ocupan en toda clase de trabajo de mar.

Marineros en las casas de trato sólo hay nueve y son extranjeros.

Guayacán.— El estado núm. 2 comprende el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de esta bahía, con especificación de su clase, calidad, estado en que se encuentran, nacionalidad, nombre del dueño, tonelaje o capacidad, tripulación, nacionales y extranjeros, punto de tráfico, ocupación y gente de mar.

ESTADO que manifiesta las embarcaciones menores en este puerto de Guayacán de la provincia de Coquimbo, con expresión de su número, clase, calidad, estado en que se encuentran, tonelaje y capacidad, tripulación, punto de tráfico y ocupación.

Nº	Clases	Calidad	Estado actual	Ton.	Tripulación	Punto de tráfico	Ocupación
12	Lancha	Madera	En serv.	230	24	En la bahía.	En c. y desc.
1	Lancha	De fierro	En serv.	18	2		
3	Botes	Madera			8		Rem. de I.
1	Chalupa		En serv.		3	En la id. y f.	En la pesca.
9	Balsas	De cuero			9	En la bahía.	En la pesca.
26	Embarc.			248	46		

Tongoi.—Embarcaciones menores que se ocupan dentro del puerto en el tráfico del mismo i en otras industrias de mar.

Nº	Clases	Ton.	Tripulación	Puntos de tráfico		Ocupacion	
12	Lanchas	190	24	Bahía de Tongoi		Carga y descarga	
7	Botes		14	id.	id.	id.	id.
7	Chalupas		2	id.	id.	id.	id.
7	Canoas		1	id.	id.	Pesca	
11	Balsas		11	id.	id.	id.	
32	Total ...	190	52				

NOTA.—Existe un varadero para lanchas de la propiedad de los señores Urmeneta y Errázuriz.

GOBERNACION MARITIMA DE ACONCAGUA

Papudo.— CUADRO que manifiesta las embarcaciones menores, existentes en el puerto del Papudo, provincia de Aconcagua, con expresión de su clase, estado en que se encuentran, tonelaje, tripulaciones, punto de tráfico, ocupación y gente de mar.

DIRINTEMAR

ANEXO AL CAPITULO

Clases	Nº	Estado de la embarcación	Ton.	Tripulación		Puertos del tráfico	Ocupación	Gente de mar					
				Nac.	Extr.			Lancheros	Marin. fisc.	Pesc. de can.	Pesc. de fija	Busos	Total
Lanchas	5	Util	60	15		En la bahía.	En la carga y descarga.						
Botes	2	Id.	»	3		Id.id.	En servicio de la G.M.						
Canoas	4	Id.	»	12		Id.id.	En la pesca.						
Sumas	11		60	30				15	3	12	1	1	32

NOTA.— Las tres primeras lanchas existentes en la bahía, son de las que aún quedan de las que vinieron de Valparaíso a la carga y descarga, con motivo de la concurrencia de buques a este puerto.

Además existen en la playa entre este puerto y la embocadura del río Pullai al norte, otras tres canoas para la pesca, también tripuladas por tres hombres cada una.

Gobernación marítima, Papudo, mayo 1º de 1866.— Manuel Azagra.

Pichidangui.— Núm. 3.— ESTADO que demuestra las embarcaciones menores existentes en este puerto de Pichidangui, de la provincia de Aconcagua, con especificación del destino en que cada una se ocupa, el estado en que actualmente se hallan y la gente que las tripulan.

Lanchas de particulares en buen estado	1
Id. en mal estado	1
Botes del Fisco en buen estado	1
Canoas pescadoras en servicio	2
Balsas pescadoras en servicio	2
Total	7

GENTE DE MAR

Marineros fiscales de Aduana	2
Pescadores de canoas	6
Id. de balsas	2
Lancheros y jornaleros	12
Total	22

Puerto de Pichidangui, abril 30 de 1866.— José Paz.— Subdelegado Marítimo.

Los Vilos.— Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de este puerto.— 5 lanchas tripuladas por tres marineros cada una.
8 canoas tripuladas por dos individuos cada una.
Emb. menores 13 tripuladas todas, con treinta y un individuos.

Subdelegación Marítima de los Vilos, mayo 13 de 1866.— Miguel Chacón.

GOBERNACION MARITIMA DE VALPARAISO

Valparaíso.— Núm. 1.— Estado que demuestra el movimiento marítimo que ha habido en el puerto de Valparaíso, desde el 1º de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866.— EMBARCACIONES MENORES.—

DIRINTEMAR

Lanchas ocupadas en el tráfico de la bahía	...	125	tripuladas	por	375	hombres
Lanchones	id.	id.	... 41	id.	82	id.
Chalupas	id.	id.	... 95	id.	180	id.
Canoas y bongos destinados a la pesca, aproximativamente			... 50	id.	100	id.
		TOTAL ...	311		737	hombres

Valparaíso, mayo 15 de 1866.—Manuel 2º Escala.—

GOBERNACION MARITIMA DE COLCHAGUA Y MAULE

Constitución.— Embarcaciones del tráfico.— Veintisiete lanchas y diez y siete botes montados por ciento treinta y seis individuos, se ocupan en la carga y descarga de mercaderías y pasajeros.— Pescadores.— Diez y nueve botes de cuatro bancadas, se emplean con setenta y cinco hombres en la pesca, tanto en el río como en el mar.— Embarcaciones del tráfico del río.— Hay matriculadas ciento ochenta y ocho lanchas y novecientos cuarenta y siete pilotos y marineros que se ocupan en el acarreo de mercaderías en los ríos Maule y Loncomilla.— Embarcaciones de la Capitanía del puerto.— La lancha que servía para el servicio del práctico en la barra, zozobró con dicho práctico en diciembre del año pasado y fue a estrellarse en las rocas del Sur, donde se perdió completamente. Esta desgracia, que causó al mismo tiempo la muerte de un marinero, privó al puerto de la mejor de sus embarcaciones, reducidas al presente a un bote nuevo y a una chalupa excluída.

Llico.— Las embarcaciones menores que hacen la carga y descarga en este puerto, son nueve tripuladas cada una con un patrón y diez remadores, y a más hay una lancha plana, cuyo solo objeto es conducir carga de una a otra parte de la laguna.— Hay dos botes particulares para paseo.— Ochenta canoas se emplean en la pesca, en cuya industria se ocupan doscientos hombres.

GOBERNACION MARITIMA DE CONCEPCION

Talcahuano.— Tráfico de embarcaciones menores, gente de mar y pescadores.—El estado núm. 2 demuestra el número de embarcaciones que se dedican exclusivamente al tráfico de esta bahía y de los individuos que las tripulan; dichas embarcaciones son numeradas y matriculadas formando un cómputo de 165 personas que en ellas se emplean (sin contar las tripulaciones de las balandras extranjeras antes nacionales) los demás son repartidos del modo siguiente: 35 se emplean en las 7 lanchas de cargas y descargas de los buques que fondean en esta bahía, 54 individuos se dedican a la pesca de la ballena desde esta bahía de Talcahuano hasta la de Arauco, isla de Santa María y Lebú, y 30 a 40 individuos entre mujeres y niños que se dedican diariamente a la pesca del marisco y pescado.

Núm. 2.— Embarcaciones menores que se ocupan dentro del puerto en el tráfico de él mismo y en otras industrias de mar.

Nº	Clases	Naciones	Nombres	Tonelaje o capacidad	Tripulaciones		Puntos de tráfico	Ocupación	Tiempo medio de navegación
					Nac.	Extr.			
1	Balandra	Inglesa	Ninita	14 ton mét.	3	1	Bah. de Arauco y Lebú	Cond. frutos del país	Conforme los vientos reinantes
1	Id.	Id.	Rosarito	12 id.	2	2	Id.	Id.	Id.
1	Goleta	Americ.	Flora	21 id.	4	1	Id.	Id.	Id.
7	Lanchas	Nacion.	Sin nom. 1 a 7	De 300 qls	5	"	Id.	Id.	Id.
8	Chalupas	Id.	Id.	" "	6	"	Id.	Pes. de ball.	
10	Id.	Id.	Id.	" "	3	"	En esta bahía.	Fletes cond. equip. i pasj	
60	Canoas y esquifes	Id.	Id.	" "	2 a 3	"	Id.	Pescadoras de mariscos	

DIRINTEMAR

ANEXO AL CAPITULO

NOTAS.— En las 8 chalupas que se dedican en la pesca de las ballenas entre Tumbes y Lebú se emplean 54 individuos, y de 40 a 50 entre mujeres, hombres y niños diariamente en la pesca del pescado y marisco.— Gobernación marítima de Talcahuano, abril 30 de 1866.— Carlos Pozzi.

Tomé.— Embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de la bahía.—En el estado núm. 1 que adjunto a US. se expresan con minuciosidad el número de embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico de este puerto y la bahía, los cuales ascienden a:

8 chalupas con cuatro hombres cada una.
26 lanchas id. id. id. id. id.
18 canoas en las que se ocupan cincuenta y cuatro hombres en pescar y sacar marisco, en la costa dentro de los límites de esta subdelegación marítima.— EMBARCACIONES MENORES que se ocupan dentro del puerto en el tráfico de él mismo y otras industrias de mar.

Núm.	Clases	Naciones	Nombres	Tonelaje o capacidad	Tripulaciones		Puntos de tráfico.	Ocupación	Tiempo medio de navegación
					Nac.	Extr.			
1	Balandra	N. Amer.	Emilia	14 ton	3 hom.		Penco y Lirquen	Frutos del país	3 h.
1 a 8	Chalupas	Nacion.	Sin nom.		4 h c/u		La bahía	Pasajeros y desc. de equipo	
1 a 22	Lanchas	Id.	Sin nom.	15 ton	4 h. c/u		Puerto y bahía	Carga y desc.	
1 a 18	Canoas	Id.	Sin nom.		54 h. todas		Bahía	Pesca y saca de m.	

Capitanía de Puerto, mayo 1º de 1866.— José R. Noguera.

Coronel.— Embarcaciones menores del tráfico.— El estado núm. 2 demuestra las embarcaciones menores que se emplean en el tráfico de la bahía de Arauco, Lebú, Tomé y Lirquen, etc., son: 1 balandra de cisterna, tripulada con 2 hombres; 31 lanchas tripuladas con 158 hombres, que se emplean en la descarga y carga de los buques surtos en la bahía; 9 chatas para el uso de las lanchas y pesca; 12 chalupas fleteras tripuladas con 24 hombres; 5 botes tripulados con 11 hombres; todos con un total de 551 toneladas y tripulados con un total de 191 hombres, 3 de ellos extranjeros.

Núm 2.— Embarcaciones menores que se ocupan dentro del puerto en el tráfico de él mismo y en otras industrias de mar.

Núm.	Clases	Naciones	Nombres	Tonelaje o capacidad	Tripulaciones		Puntos de tráfico	Ocupación
					Nac.	Extr.		
1	Balandra	Prusiana	Numerada	20 ton		2	En el puerto.	Aguada para los buques.
1 a 31	Lanchas	Nacional	Id.	475 id	158	"	Id.	Carga y descarga de buques.
1 a 12	Chalupas	Id.	Id.	36 id	24	"	Bah. de Arauco	Fleteros.
1 a 5	Botes	Id.	Id.	15 id	10	1	Id.	Id.
1 a 9	Chatas	Id.	Id.	5 id	4	"	En el puerto.	Para uso de lanc. y pesca.
58				551 id	196	3		

Subdelegación marítima de Coronel, abril 30 de 1966.— Juan Bartholin.

Lota y Colcura.— Embarcaciones menores que se ocupan dentro de él en el trá-

DIRINTEMAR

fico, y otras industrias de mar.— Diez y seis lanchas con 220 toneladas, con 86 hombres que se emplean en la carga y descarga de este establecimiento.— Una goleta de 22 toneladas tripulada con 5 marineros que se ocupa en hacer viajes a la isla de Santa María transportando animales y otros artículos.— Dos botes para el servicio de este establecimiento tripulados con 4 marineros.— Una cachucha para el servicio de las lanchas con un hombre.— Dos canoas pescadoras con 4 individuos.— De los 100 individuos que expresa este estado 96 son chilenos y 4 extranjeros.

GOBERNACION MARITIMA DE VALDIVIA

Corral.— Embarcaciones construídas y refaccionadas en el año de que se trata.— Construídas: una goleta del porte de 80 toneladas y tres lanchas cuyo porte se comprende entre 6 y 30.— Refaccionadas: 5 lanchas y 20 botes.

Río—Bueno.— Las embarcaciones menores que se ocupan dentro de los límites de esta gobernación son 272, distribuídas en las clases siguientes:

Clase	*Núm.*
Goletas	3
Balandras	13
Lanchas	17
Chalupas	6
Botes	138
Bongos	9
Canoas	86
Total	272

GOBERNACION MARITIMA DE CHILOE

Ancud.— Buques y embarcaciones que se emplean en el tráfico de la gobernación marítima y en el puerto de Ancud.— Según el estado N. 2 se emplean en el tráfico de la gobernación marítima, los buques y embarcaciones que siguen:

Goletas	14
Balandras	48
Lanchas	528
Piraguas	2
Botes	458
Chalupas	4
Bongos	223
Suma total	1277

Los buques y embarcaciones que se emplean exclusivamente en el puerto de Ancud y sus contornos son de las clases que a continuación se expresan:

Balandras	12
Botes	23
Chalupas	4
Bongos	31
Suma total	70

Núm. 2.— ESTADO que manifiesta el número de buques y embarcaciones menores que se han construido en 1865 y en lo que va corrido de 1866; de los cons-

DIRINTEMAR

tructores y carpinteros de ribera que existen; de los astilleros y varaderos que hay en uso; de los buques y embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la gobernación marítima de Chiloé.

Buques y embarcaciones menores que se han construido en 1865 y en lo que va corrido de 1866				Constructores y carpinteros de rivera que existen		Astilleros y varaderos que hay en uso.		Buques y embarcaciones menores que se ocupan en el tráfico dentro de los límites de la gobernación en uso.			
Buques		Embarcaciones		Construc.	Carp.	Astil.	Varadero	B. goleta	Goletas	Balandras	Lanchas
Año 1865	Año 866	Año 1865	Año 1866						14	48	528
								Piraguas	Botes	Chalupas	Bongos
1	1	4	...	3	156	2	3	2	458	4	223

Ancud, mayo 1º de 1866.— Miguel Hurtado.

GOBERNACION MARITIMA DE COQUIMBO

Coquimbo.— Astilleros, varaderos i carpinteros de ribera del puerto de Coquimbo.— Hay 3 varaderos que se ocupan en carenar lanchas.— 2 astilleros para la construcción de embarcaciones menores; y 18 carpinteros de ribera.

Guayacán .— Astilleros, varaderos i maestranza.— No hay en este puerto astilleros ni maestranza, sólo hay un pequeño varadero que sirve para las reparaciones de las embarcaciones menores, que pertenece a particulares. La bahía proporciona por su mansedumbre, locales a propósito para el establecimiento de estas faenas tan útiles i necesarias en puertos de tanto tráfico como éste. Esta mejora importante no demandaría gastos de consideración; y acaso llegaría a prestar utilísimos servicios a los buques de nuestra armada.

GOBERNACION MARITIMA DE ACONCAGUA

Papudo.— Astilleros y maestranzas no existen en este puerto, ni tampoco creo las necesite.— Varaderos, no hay un punto especial de que como tal se haga uso en la playa, pues indistintamente en toda la extensión de ella, principalmente a la parte del sud, que hace la varada de las embarcaciones menores.

Pichidangui.— ...Con respecto a las necesidades de este puerto, diré a US. que aquí no hay faro ni prácticos, telégrafos, astilleros, varaderos y maestranzas, de ninguna clase.

GOBERNACION MARITIMA DE COLCHAGUA Y MAULE

Constitución.— Astilleros y varaderos.— Hay un varadero y seis astilleros que ocupan seis maestros mayores, cuarenta y dos carpinteros, doce aprendices y diez y nueve calafates.

Llico.— Astilleros, varaderos y maestranzas.— Las necesidades del comercio no los hacen todavía necesarios astilleros y maestranzas. En toda la laguna se encuentran puntos muy adecuados para varaderos.

GOBERNACION MARITIMA DE CONCEPCION

Talcahuano.— Astillero, varadero y maestranza.— El estado núm. 3 demuestra la existencia de un astillero que actualmente está paralizado por la muerte del constructor naval, sin embargo la carena para la limpieza de los fondos de las

DIRINTEMAR

naves se puede ejecutar con facilidad en cualquier punto de la bahía, principalmente desde el muelle fiscal hasta el antiguo Resguardo, siendo el fondo del mar en esta parte el más aparente para esa clase de faena.

VARADEROS	ASTILLEROS	CARPINTEROS DE RIBERA			
		Constructores	Oficiales	Aprendices	Calafates
Ninguno; toda la playa sirve para esta clase de faena, principalmente desde los Almacenes Fiscales hasta la casa del señor Cónsul de S.M.B.	Actualmente ninguno por la muerte del constructor naval dueño del astillero	Ninguno	8	3	5 Debo prevenir que los calafates son carpinteros o vice—v.

Tomé.— Astilleros, varaderos i maestranzas.— El estado núm, 2 que acompaña a US. le demuestra que existen en este puerto dos astilleros en los cuales se trabaja constantemente, lanchas de 18 toneladas i aún balandras. El de don José del Carmen Escalona es el más laborioso; todo el año se trabaja en él y es el que hace las reparaciones de los buques que fondean con avería. Durante el año transcurrido desde el 1° de mayo de 1865 hasta el 30 de abril de 1866 ha concluído con el mejor éxito las reparaciones de: —8 barcas, 5 bergantines, 2 bergantines goletas, 1 goleta, 14 lanchas de carga y 6 chalupas incluso las de la renta. La situación de este astillero es muy ventajosa, pues está situado en la margen izquierda de la Ría Colleu, que aunque trae muy poca agua con la marea se hace navegable hasta para embarcaciones de treinta toneladas, facilitando de este modo poder varar o botar al agua las embarcaciones, como se quiera.— Se destina como varadero la extensión de playa comprendida entre el muelle y la boca de la Ría Colleu, dividido en tres partes. La primera comprende desde el muelle hasta la Aduana inclusive, i se dedica para varar las chalupas i botes fleteros; la segunda desde la Aduana hasta la boca de la Ría, se destina para que varen las canoas que traen pescados y mariscos para esta plaza; y la tercera, la boca de la Ría comprendiendo ambas riberas hasta el astillero de Escalona.— La maestranza se compone de diez y nueve individuos, los cuales efectúan trabajos de todas clases bajo las órdenes de su maestro y director don José del Carmen Escalona. (Ver pág. 377).

Coronel.— Astilleros, varaderos y maestranza.— El estado núm. 3 demuestra que existen 5 varaderos cada uno con su cabrestante correspondiente y pertenecientes a los diferentes establecimientos mineros, para el uso de limpiar y componer las lanchas; 1 astillero perteneniente a la compañía de Puchoco, que se ocupa en construir lanchas y otras embarcaciones menores; hay 1 constructor, 5 oficiales, 4 calafates y 2 aprendices.

VARADEROS			ASTILLEROS			CARPINTEROS DE RIBERA			
Núm.	Dueños	Trabajo de que se ocupa	Núm.	Dueños	Trabajo de que se ocupa	Construc-tores	Oficiales	Apren-dices	Cala-fates
1	Cía. de Puchoco	Varar lanchas.	1	Cía. de Puchoco	Construir lanchas y botes y reparaciones de lanchas.	1	5	2	4
1	Jorge Rojas	Id.							
1	Gustavo Leuz.	Id.							
1	Ramón Rojas	Id.							
1	Luis Cousiño	Id.							
Total 1			1			1	5	2	4

DIRINTEMAR

ANEXO AL CAPITULO

VARADEROS			ASTILLEROS			CARPINTEROS DE RIBERA			
Nº	Dueños	Trabajo de que se ocupa	Nº	Dueños	Trabajo de que se ocupa	Constructores	Oficiales	Aprendices	Calafates
No hay varaderos por empresas particulares. Los buques se pueden carenar en cualquier punto de la playa, lo cual se presta admirablemente por su limpieza y mansedumbre, no obstante para las embarcaciones menores se usa de una a otra ribera del río Collen por proporcionar la mayor facilidad para varar las embarcaciones con la marea y poderlas poner a flote con la misma.			1	Fue del Escalona.	Repara cualesquiera avería de buques que entran en mal estado al puerto y construye embarcaciones menores con el mejor acierto.	3	8	9	14
			1	A. Ferrer	Este astillero se ocupa sólo de la reparación y construcción de lanchas de la propiedad del dueño.	1	3	2	5
						Los oficiales y aprendices arriba mencionados son también los calafates.			

Lota y Colcura.— Varaderos, astilleros y carpinteros de ribera.— Hay dos astilleros, y un varadero, ocupado en varar y componer lanchas y en uno de ellos se construyeron tres lanchas como de 14 toneladas cada una.

GOBERNACION MARITIMA DE VALDIVIA

Corral.— Los astilleros que por ahora hay en uso en esta provincia son 2, y 3 los varaderos.

GOBERNACION MARITIMA DE CHILOE

Ancud.— Astilleros, varaderos y maestranza en los puertos de mi jurisdicción. En el litoral de la Gobernación Marítima hay en uso 2 astilleros y 3 varaderos naturales, que emplean 3 constructores navales y 136 carpinteros.— En el puerto de Ancud se encuentra en ejercicio un astillero y un varadero, con un constructor, 8 carpinteros y 2 calafates.

DIRINTEMAR

NOTAS AL CAPITULO II

1. *Vide* LOHMANN, 213,324, 325, 328, 329, 336-337, 343, 344, 360, 361, 362.
2. DE LA PUENTE, t. V, v, 2, pp. 331-349.
3. DENEGRI, *Historia Marítima del Perú*, t. VI, v. 2, pp. 353-377.
4. OTIS, vii-ic.
5. OTIS, 15-36.
6 ARREE. Carp. 5-17, nº 137, Rivero a RR. EE., Londres, 12 de enero de 1852.
7. ARREE. Carp. 5-3, nº 119, Juan I. de Osma a Relaciones Exteriores, Nueva York, 15 de agosto de 1856.
8. OTIS, 52-56.
9. VELIZ, 158.
10. VELIZ, 158.
11. MORISON —COMMAGER, 613, 614.
12. ARREE. Carpeta 5-3. Joaquín de Osma a Ministro de RR.EE., Nueva York, 24 de octubre de 1848.
13. *Vide* F. O. 61 244 x/1 01272, number 106. Legación Británica, Jerningham a Lord Russell, Lima, 29 de octubre de 1863.
14. NAUS. Naval Records. M 89, roll 43. Letters Received by the Secretary of the Navy from Commanding Officers, Callao, 13 de julio de 1866.
15. DAHLGREN, Madelaine, 638.
16. SMITH, Archibald, 51-57.
17. SKOGMAN, 231-232.
18. WAGNER, t, VII, pp. 34-38.
19. PLATT, 296, 297.
20. BASADRE, II, 780.
21. BASADRE, II, 766.
22. BASADRE, II, 768-769.
23. ARREE. Carpeta 5-14, nº 214. Rivero a Relaciones Exteriores, Londres, 29 de marzo de 1856; *idem*, carpeta 5-17. RR.EE. a Ministro Residente en Londres, Lima, 11 de abril de 1857.
24. ARREE. Carpeta 8-20A. Kendall a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 1º de junio de 1843.
25. BASADRE, II, 763.
26. Ctdo. MATHEW, 1970, p. 112.
27. MATHEW, "Gibbs... ", 2.
28. "El valor de *todas* las mercancías peruanas exportadas a Gran Bretaña en 1855, 1856, 1857, 1858 y 1861, aventajó el de cualquier otro país latinoamericano", según los *Parliamentary Papers* que Mathew cita en 1968, p. 563, nota 2.

DIRINTEMAR

29. MATHEW, 1968, pp. 563-564.
30. MATHEW, *Ibidem.*
31. MATHEW, 1968, p. 570.
32. F. O. 61 170, 24 de junio de 1857. Ctdo. Mathew, 1968, p. 576.
33. F. O. 61 170, Bruce a Osborne, 11 de marzo de 1857. Ctdo. Mathew. *Vide* MATHEW, 1968, pp. 575-577 y *vide* BASADRE, III, 1272-1278.
34. MATHEW, 1968, p. 570.
35. MATHEW, 1970, p. 113.
36. MATHEW, 1968, p. 574, y 1970, p. 117.
37. *Growth and guano in Nineteenth Century Peru*, Discussion Paper Nº 34, Woodrow Wilson School, Princeton, New Jersey.
38. BONILLA. *Guano*... 143-144.
39. BASADRE, II, 969.
40. ARREE. Carpeta 5-14, nº 100, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores, París, 30 de marzo de 1854.
41. *Vide* BASADRE, III, pp. 1135-1137.
42. *Vide* BASADRE , III. pp. 1080-1083 y 1226-1228.
43. ARREE. Carpeta 5-14, Mesones a Ministro de Relaciones Exteriores, París, 15 de febrero y 15 de abril de 1858.
44. NAUS. Notas del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú. T 724, rollo nº 6, doc. Nº 12, Encargado de Negocios de los Estados Unidos de Colombia en el Perú a Enviado Especial y Ministro Plenipotenciario de EE. UU. en Lima, Lima, 12 de junio de 1863.—*Id.* T 52, rollo nº 19, doc. Nº 6 Ministro de EE. UU. en Lima a Secretario de Estado, Lima, 24 de junio de 1863.
45. NAUS. Diplomatic instructions of the Department of State to Minister in Peru, M 77, rollo Nº 131. Departamento de Estado a Ministro Robinson, Washington, 21 de julio de 1863.— *Idem* , *idem*, *idem*, Department of State to Robinson, Washington, 17 de octubre y 14 de diciembre de 1863.
46. AMNM. Legación de España en Londres, Nº 85, Antonio González a Primer Secretario de Estado [de Española], Londres, 29 de marzo de 1863.
47. ARREE. Carpeta 5-3, Nºs 28 y 850.— NAUS. Diplomatic Instructions of the Department of State, T 77, rollo Nº 130, Departamento de Estado a Ministro en Lima, Washington, 4 de enero de 1851; *idem* a *idem*, Washington, 10 de abril de 1851; *idem* a *idem*, Washington, 19 de setiembre de 1851; *idem* a *idem*, Washington, 12 de febrero de 1852.
48. BAILEY, 277, nota 38. *Vide* PRATT, 795-798; BAILEY, 233-234, 276, 303; PORTELL, II, pp. 8, 14, 26, 86.
49. *Historia Marítima del Perú*, t. VI, v. 2, pp. 486-487. *Vide* , también, *El Comercio*, Nº 4662, 14 de febrero de 1855.
50. NAUS. Notes from Foreign Legations, T 802, rollo 2, Osma a Departamento de Estado, Nueva York, 8 de setiembre de 1856; *idem* a *idem*, Nueva York, 12 de setiembre de 1856.— Notes to Foreign Legations in the United States, T 99, rollo Nº 78, Departamento de Estado a Osma, Washington, 10 de setiembre de 1856; *idem* a *idem*, Washington, 24 de setiembre de 1856.
51. ARREE, Nº 28, 11 de julio de 1850; anexo Nº 850, 20 de agosto de 1850; Nº 47, 2 de octubre de 1854; Nº 119, 15 de agosto de 1856.
52. NAUS. Notes from Foreign Legations, T 802, rollo Nº 1. Declaración del capitán de la *Eliza*, de 28 de mayo de 1851; Presidente de los Estados Unidos a

DIRINTEMAR

Distrito Septentrional de California, Washington, 28 de mayo de 1851; decisión del Juez del Distrito Septentrional de California a favor del capitán de la *Eliza*, 9 de julio de 1851; *idem*, rollo Nº 2, Tirado a Departamento de Estado, Nueva York, 16 de setiembre de 1854; copia de artículo del *San Francisco Herald*, de 15 de abril de 1853; Tirado a Departamento de Estado, 6 de diciembre de 1854.—NAUS. Notes to Foreign Legations in the United States, T 99, rollo Nº 78, Departamento de Estado a Osma, Washington, 15 de junio de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 11 de agosto de 1853; Departamento de Estado a Tirado, Washington, 6 de febrero de 1855; *idem* a *idem*, Washington, 21 de mayo de 1855.

53. ARREE. Carpeta 5-3, Nº 119, Osma a Relaciones Exteriores, Nueva York, 15 agosto de 1856.
54. NAUS. Notes from Foreign Legations. T 802, r. 1. Osma a Departamento de Estado, Washington, 25 de junio de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 3 de julio de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 24 de julio de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 9 de agosto de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 23 de agosto de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 17 de noviembre de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 17 de noviembre de 1852; *idem* a *idem* , Washington, 18 de noviembre de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 19 de noviembre de 1852; *idem* a *idem* , Washington, 4 de diciembre de 1852; *vide* , especialmente, Osma a Departamento de Estado, Washington, 7 de octubre de 1852, que en 34 páginas reproduce dos interesantes juegos de documentos de 1833 y 1834.— NAUS. Notes to Foreign Legations in the United States, T 99, r. 78, Departamento de Estado a Osma, Washington, 21 de agosto de 1852; *idem* a *idem* , Washington, 9 de octubre de 1852; *idem* a *idem*, Washington, 16 de noviembre de 1852.
55. ARRE. Carpeta 5-3, Nº 47, Tirado a Relaciones Exteriores, Nueva York, 2 de octubre de 1854.
56. NAUS. United States Consulate at Callao. Lima, T 781, rollo Nº47, informes al Secretario del Tesoro, Callao, 29 de diciembre de 1860, 29 de enero de 1861 y 2 de marzo de 1861.
57. ARREE. Carpeta 5-3, Nº 226, Osma a Relaciones Exteriores, Washington, 18 de 1858.
58. NAUS. Diplomatic Instructions of the Department of State, M 77, rollo Nº 130, Departamento de Estado a Robinson, Washington, 13 de junio de 1861; *idem* a *idem*, Washington, 26 de julio de 1861; *idem* a *idem*, Washington, 12 de noviembre de 1861;*idem* a *idem*, Washington, 12 de noviembre de 1861.
59. NAUS. Notes from the Peruvian Foreign Office, T 724, rollo Nº 6, Secretario deEstado a Robinson, Washington, 28 de febrero de 1865.— Notes from Foreign Legations, T 802, rollo Nº 3, García y García a Departamento de Estado, Washington, 14 de junio de 1865; *idem* a *idem* , Washington, 20 de junio de 1865.— Diplomatic Instructions of the Department of State, M 77, rollo Nº 131, Departamento de Estado a Robinson, Washington, 14 de junio de 1865.
60. NAUS. Notes from the Peruvian Foreign Office, T 724, rollo Nº 6, despacho Nº167, Secretario de Estado a Robinson, Washington, 14 de agosto de 1865.
61. FOOT, II, pp. 362-375; James Grant Wilson and John Fiske, edts., *Cyclopedia of American Biography*, v. III, p. 276; *vide* MORISON COMMAGER, 1, pp. 715-717.
62. USPFR. Hovey a Seward, Nºs 1 y 2, Lima, 20 y 28 de noviembre de 1865.

DIRINTEMAR

63. USPFR, 1870, Hunter a Hovey, Nº 1, Washington, 10 de octubre de 1865.
64. USPFR, 1870, Seward a Hovey, Nºs 3, 4, 8, 9, 10, Washington, 20 de diciembre y 28 de diciembre de 1865, 8 de marzo de 1866, 7 de abril de 1866, 21 de abril de 1866.—Hovey a Seward, Nºs 5, 10, 13, 16, Lima, 21 de diciembre de 1865, 12 de marzo de 1866, 13 de abril de 1866, 21 de abril de 1866.—NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T 52, rollo Nº 21, Ministro a Relaciones Exteriores, Lima, 16 de diciembre de 1865; Ministro a Secretario de Estado, Lima, 12 de marzo de 1866; *idem* a *idem*, 13 de abril de 1866; *idem* a *idem, Lima, 29 de mayo de 1860; idem* a *idem*, Lima, 2 de junio de 1866; *idem* a *idem*, Lima, 13 de agosto de 1866.
65. USPFR, 1869, Hovey a Seward, Nºs 115 (con cinco anexos) y 124, Lima, 14 de febrero y 22 de abril de 1868.— Seward a Hovey, Nº 83, Washington, 7 de mayo de 1868.— NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T 52, rollo Nº 22, Ministro a general Diez Canseco, Lima, 11 de enero de 1868; Ministro a Secretario de Estado, Lima, 14 de febrero de 1868; traducción de un artículo de *El Nacional*, de 22 de enero de 1868; traducción de un artículo de *El Comercio* del 22 de enero de 1868; Ministro a Secretario de Estado, Lima, 14 de agosto de 1868.
66. USPFR, 1868, Nº 71, Hovey a Seward, Lima, 14 de junio de 1867.
67. USPFR, 1862, Parte II, Nº 109, Hovey a Seward, Lima, 14 de enero de 1868.
68. USPFR, 1870, Nº 230, Hovey a Fish, Lima, 22 de agosto de 1870.
69. USPFR, 1870, Nº 230, Hovey a Fish, ya citado.
70. *Ibidem*
71. PORRAS, *Límites* ..., 3.
72. BASADRE, I, 166.
73. *Vide* NIETO, en *Historia Marítima del Perú*, VI, v. 2.
74. *Vide* PORRAS, *Límites*..., 13, 21, 24, 36.
75. OTIS, 290.
76. Ob. ctda., 291.
77. *U.S. Papers*, 1870, p. 270.
78. *Vide* DENEGRI, v. 1, pp. 463-609.
79. *Vide* DENEGRI, v. 2, pp. 61-99.
80. BASADRE, III, pp. 776-777.
81. Perú. Congreso de 1860, p. 1011.
82. BELAÚNDE, 52-59, 62-68.
83. *Vide* PORRAS, *Límites*..., 98.
84. OTIS, 277-278, 290-291.
85. WOLF, 518.
86. Vide BASADRE, I, pp. 165, 232; *vide* ROMERO, Fernando, *El aspecto naval de la guerra contra Gran Colombia* y *Notas para una biografía del vice almirante Guise.*
87. *Vide* DENEGRI, VI, v. 1, capítulos IX a XVII.
88. *Vide* BASADRE, I, pp. 232, 284, 286, 403.
89. *Vide* DAVILA, t. IV, pp. 127-131.
90. *Historia Marítima del Perú*, t. VI, v. 2.
91. *Vide* DENEGRI, v. 1, pp. 157-331.
92. OTIS, 265.
93. OTIS, 267.

DIRINTEMAR

94. ZAPATA, MS
95. BURR, 80.
96. DAVILA, Robalino, 214.
97. BASADRE, II, 970.
98. DAVILA, Robalino, 228.
99. *Vide*, sobre todo, BURR, 22-24.
100. DENEGRI, 1, pp. 463-609.
101. *Influencia...*, I, p. 72.
102. DENEGRI, v. 1, capítulos XXII-XXVII.
103. OTIS, 294-295.
104. DENEGRI, v. 1, pp. 465-477.
105. WAGNER, 70-72.
106. CURRILL, 97.
107. CURRILL, 332; GELDAMES, 27-28.
108. Ctdo. VELIZ, 371.
109. OTIS, 293.
110. *Vide* Anexo a este capítulo.
111. Ctdo. VELIZ, 364.
112. MAHAN, *Influence...*, I, pp. 6-7, 344-346.
113. PETERSEN y MUGICA, *Historia Marítima del Perú*, I, v. 1, p. 380.
114. VELIZ, 366-367.
115. BURR, 74.
116. *El Comercio*, Nº 3552, año XIII, 15 de mayo de 1851.
117. Ctdo. DENEGRI, t. II, v. 1, pp. 466, 468.
118. Ctdo. BURR, 74.
119. URIBE. ob. ct., caps. XXVI, XXVII; BURR, pp. 71-72.
120. CURRILL, 122.
121. José Joaquín Pérez al Encargado de Negocios en el Perú, 29 de octubre de 1849; y del mismo al mismo, 29 de enero de 1850. Ctdo. BURR, 70.
122. Carta de Santa María a Alvaro Cobarrubias, Lima, 19 de diciembre de 1865. Ctdo. WAGNER, 71.
123. MAHAN, *Influencia...*, I, p. 75.
124. Archivo Bazán, Nº 30. Comandante General de la Escuadra [de España] en el Pacífico al Ministro de Estado, Callao, 11 de junio de 1865.
125. BURR, 113-114.
126. DE LA PUENTE C., J. A., *Historia Marítima del Perú*, t. V, v. 2, pp. 95-135, y capítulos XXVIII a XXXII.

DIRINTEMAR

Capítulo III
EXAMEN DE CONCAUSAS

El desarrollo marítimo no se consigue simplemente a base de un deseo. Si los dirigentes peruanos quisieron alcanzarlo hubieron de parar mientes en las concausas que conjuntamente con ese anhelo, o propósito podían lograr el efecto buscado. Ignoramos si lo hicieron. Nosotros tenemos la certeza que hubo en el negocio del guano un extraordinario factor de incitación hacia el mar que parece no fue aprovechado. Una historia marítima del Perú faltaría a su propósito primario si dejara de lado tal fenómeno. El presente capítulo y los dos que siguen tienen la finalidad de examinar si además de la coyuntura que sirvió de incitación existieron factores geográficos, económicos, humanos, estructurales, comerciales y políticos que favorecían, o que se oponían a la metamorfosis nacional a que el mundo de los mediados del siglo XIX parecía empujar al Perú de entonces.

En 1842, al discutir las posibilidades de Sudamérica, un articulista expresaba en el *Journal des Économistes* de París que era imposible que el Perú, a base de la producción que por entonces tenía de minerales, lana, cortezas y pieles curtidas, pudiera proporcionar carga de retorno a un buque que viniera al Callao. Esto significaba que según tal opinión estábamos condenados al aislamiento comercial respecto a Europa. Pero resultó que veinte años después el Callao era el puerto sudamericano que mayor

DIRINTEMAR

volumen de tráfico comercial mostraba, aventajando ampliamente al que lo seguía. Si se desea conocer la historia marítima de nuestro país es preciso examinar el fenómeno que produjo ese cambio, para lo cual hay que asomarse, por lo menos, a la historia económica del mismo. Sólo así se podrá saber hasta qué punto esa marcada diferencia que tuvo lugar en pocos años fue debida al natural desarrollo que el Perú experimentó al ingresar en forma libre al comercio mundial, o a factores coyunturales como el tráfico del guano. Esto obliga a estudiar los recursos nacionales durante la mitad del siglo XIX, especialmente los del litoral, así como los efectos marítimos que la venta de nuestros fertilizantes produjeron por entonces.

Cuando el guano comenzó a asumir su extraordinario valor nacional, en lugar de una economía integrada, en el Perú había tres economías diferentes unas de otras. La nororiental, o de la hoya amazónica, en estado incipiente de desarrollo, correspondía a una zona geopolíticamente aislada y con muy pocos habitantes, en la región territorial más grande del país. La serrana, del latifundio y del minifundio, de agricultura de alcance local o familiar a causa de la poquedad de vías de comunicación, y de una minería decadente desde el siglo XVII, correspondía a una región que se hacía presente en la integración económica nacional únicamente en el comercio de exportación de lanas de Puno y Cuzco. La costeña, escasa de aguas, latifundista, esclavista, desorganizada por las guerras civiles y revoluciones, era la tercera.

El comercio de ese fertilizante, así como algunas medidas económico—sociales que se derivaron de las finanzas del guano, hicieron más flojos aún los desajustados lazos entre las economías de esas tres regiones. Esto fue observado por algunos dirigentes, así como el carácter precario de la riqueza que el Perú comenzó a disfrutar. Esos pocos y advertidos políticos fueron, además, hombres avisados, que sabían que el guano era un recurso no renovable, durara quince años o durara cien (que así diferían los "cálculos"). De allí que trataran que se preparara el futuro nacional mediante el fortalecimiento de una economía integral. Tal fortificación, por otra parte, era indispensable para conseguir poderío marítimo pues éste no nace ni prospera si no cuenta con una base económica sólida.

La *Historia Marítima del Perú* ha presentado en el segundo volumen de su primer tomo un magnífico estudio de los "Aspectos

DIRINTEMAR

biológicos y pesqueros del mar peruano". Los tomos subsiguientes ofrecen interesantes informaciones sobre la manera en que, desde la época pre—incaica, los peces y otros seres y productos del litoral fueron utilizados para sastisfacer las necesidades del hombre peruano, parcialmente o a plenitud, de manera continua o intermitente, en cantidades proporcionadas a la población o dependientes de parámetros arbitrarios. Tales características no fueron singulares del proceso histórico nacional pues suelen encontrarse, también, en la mayoría de los países indohispanos. Pero ese paralelismo se quiebra entre nosotros desde la segunda década del siglo XIX, como resultado de un factor endógeno que asume peculiaridades locales a causa de las características que toma en cada país el proceso emancipador de España, y también bajo el impulso del elemento exógeno constituído por el brusco y masivo contacto que hacemos con un comercio exterior que es extraño a nuestra América. En el Perú, donde la guerra independentista se prolongó mayor tiempo que en el resto de la Sudamérica indohispana y donde hasta 1845 los conflictos bélicos internos y externos lo mantienen políticamente dividido y económicamente arrasado por las facciones en pugna que causan al país perjuicios similares a los que hubiera ocasionado un duradero ejército de ocupación, se intensifican las debilidades que la explotación de los recursos conocidos ha experimentado durante los finales de siglo XVIII. Si a esto se agrega que al volver el país a su estabilidad política aparecen nuevos y muy importantes recursos naturales que, con poco esfuerzo, van a proporcionar cuantiosas rentas fiscales, bien se comprende que durante la segunda mitad del siglo XIX la producción nacional asuma un carácter especial, diferente al que ha presentado anteriormente. Por eso resulta indispensable precisar, en forma somera, las características principales que presenta la geografía económica costeña, en particular en cuanto se refiere a la explotación de los recursos del litoral, durante el lapso comprendido en 1850—1870. Sin ello resultaría difícil evaluar la influencia, favorable o adversa, que el tráfico marítimo ejerció en el sentido que el anhelo talasocrático impreciso que por entonces apareció en el Perú, tomara consciente forma impulsora o desapareciera como terminan todas las ensoñaciones. El desarrollo marítimo dependía, y dependerá siempre y en todas partes, del desarrollo económico—social. El lector habrá notado ya que una de las tesis básicas que se deducen del estudio que en este tomo estamos realizando, es que la

DIRINTEMAR

honda depresión en que cayó el Perú en los treinta últimos años del siglo pasado, después de haber alcanzado en 1866, aproximadamente, el punto más alto en la curva de su desenvolvimiento y prosperidad (aunque esta última fuera aparente), provino de un anterior desfase entre objetivo por alcanzar y realidad existente. El país tuvo aspiraciones que nacieron de su contacto con el mundo europeo del siglo XIX, y la política nacional estableció ciertas metas, fijándose solamente en que poseía riqueza (que estaba destinada a desaparecer), sin considerar adecuadamente los recursos duraderos con que se contaba y las primordiales necesidades que debían ser satisfechas. No sería posible evaluar la magnitud de ese desfase si no se conocieran los recursos y materias primas que el Perú pudo utilizar en su coyuntura, especialmente en la zona litoral, así como las formas productivas que empleó.

La talasocracia tiene base sólida y próspera merced a la apropiada explotación económico—social del medio natural en que vive y se mueve el grupo humano que en forma consciente o intuitiva considera al mar como campo de su actividad. Este medio no sólo es el mar, ni siquiera el mar más la orilla y tierra que está cerca de ella. Es, en forma integral, el territorio donde se producen los elementos que merced al comercio marítimo se van a intercambiar dentro del territorio propio o a exportar al exterior, y donde van a surgir las necesidades que ese mismo comercio tendrá que satisfacer proveyéndose en el extranjero de los artículos que necesita. Este vender y comprar dependerán de la producción del país y de su accesibilidad. Mal se podrían juzgar las características de un proceso en que se busque o se asiente una talasocracia, si no se realiza el debido estudio de los recursos del país.

Debido a las características que lo distinguen, el fondo (tesoro) de los recursos que un país posee no es inalterable. Los hechos históricos prueban que en cada etapa sucesiva del desenvolvimiento de una civilización, y hasta de una cultura, varía la base de sus recursos. Unos son abandonados porque disminuyen en su valor de cambio, otros se agotan, aparecen algunos nuevos. Las presiones exteriores hacen deseable productos a los que no se prestaba atención. Esto es explicable si se rechaza el estrecho concepto de que todos los materiales accesorios a la naturaleza física de un país constituyen *recursos naturales*, debido al hecho de su presencia en el mismo. Tomado con el sentido lato que le

DIRINTEMAR

dan ciertas escuelas económicas[1], el contenido semántico del término "recurso" es subjetivo porque implica apreciación, y un ejemplo de esto fue lo sucedido con las plantas de cacao en la región de Chanchamayo: Esteves refiere que en 1870 los colonos las destruyeron porque desconocían su valor alimentario y comercial[2]. Un elemento físico del medio sólo adquiere con plenitud la categoría de "recurso" cuando es capaz de satisfacer las necesidades humanas. Esto le imprime una característica de *relatividad*. Y, por otra parte, el hecho de que el ser humano lo utilice para satisfacer sus necesidades, determina que el recurso tenga siempre un carácter *funcional* porque es gracias a la habilidad del hombre que logra cumplir tal cometido, como ocurrió con el petróleo en la segunda mitad del siglo XIX.

IIIA. LA COSTA: IMAGEN Y REALIDAD

1. IMAGEN, REALIDAD Y ENCUADRAMIENTO FISICO

La costa es hoy una importante realidad peruana. En el pasado ha tenido conceptualmente un carácter algo difuso que recientemente comienza a desaparecer mediante estudios científicos que han ido analizándola, en lo cual cabe destacada participación al Instituto del Mar. A uno de sus hombres de ciencia se debe un encuadramiento de esta zona dentro de la geografía física del país. Petersen ha expresado que su límite es entre la línea de baja marea y la línea que sigue aproximadamente los contornos de la costa de los 1,000 metros sobre el nivel del mar, lo que concilia un criterio administrativo con un criterio fitogeográfico ya que esa altura la considera el límite del cultivo del algodón[3]. Se puede agregar que Mugica opina que el límite oriental es la vertiente occidental de los Andes, cordillera que hace del litoral una larga y estrecha faja aislada del resto del territorio[4]. Con toda la validez que tienen esas opiniones, no debe olvidarse una de Emilio Romero: "La división territorial en zonas económicas, desde el punto de vista agrícola, no puede seguir [en la costa] la línea de las alturas, sino la de las sinuosidades del terreno que crean ciertas formas de la explotación de la tierra... En esa zona, exclusivamente, la irrigación, la calidad de la tierra, la intensidad del cultivo y hasta la forma de la explotación... requiere condiciones características.— En cuanto comienza a alzarse del suelo, aun cuando esto ocurre a poca distancia del litoral, se presen-

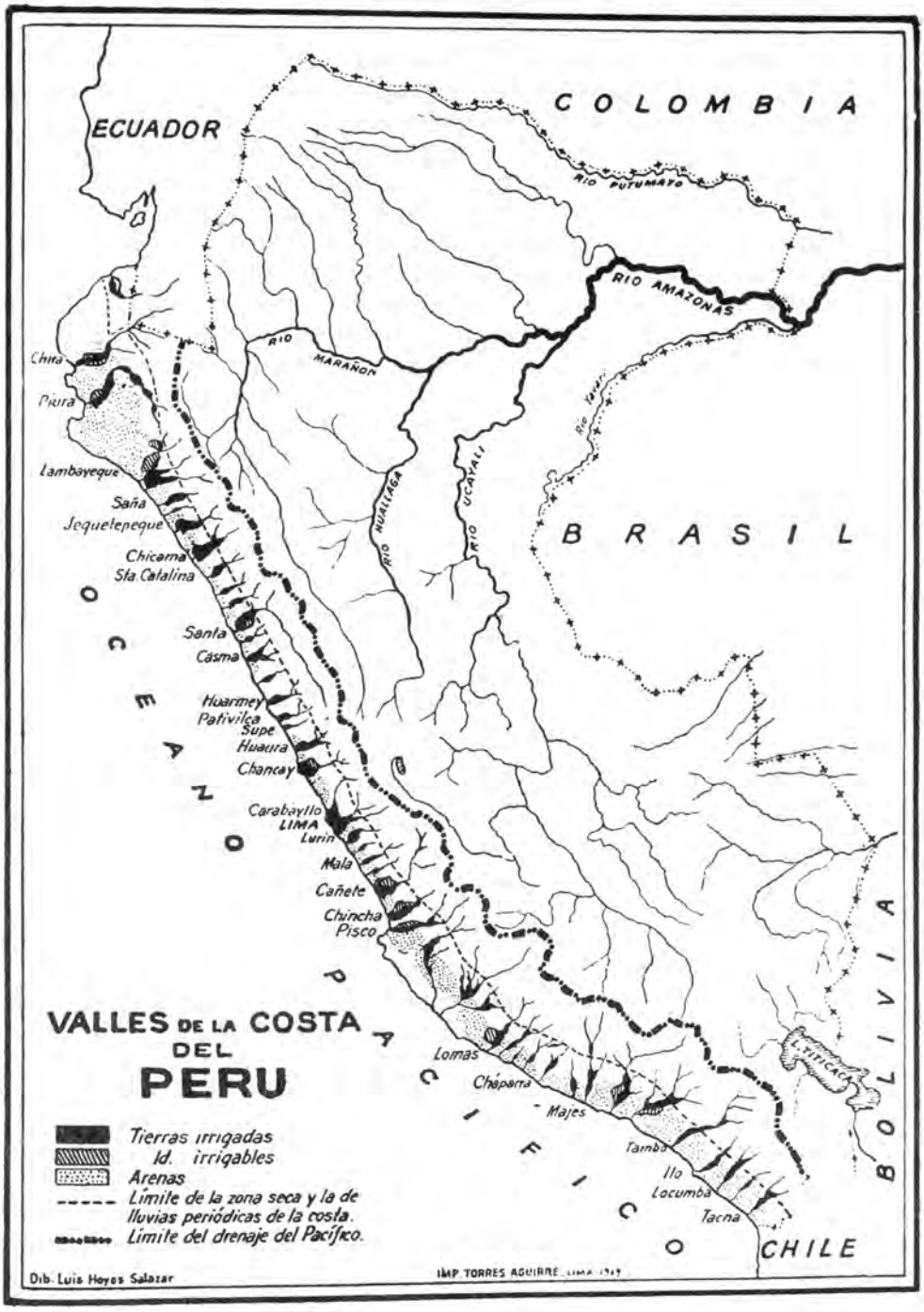
DIRINTEMAR

ta ya un nuevo problema, un nuevo aspecto de la Geografía Económica. Se presenta el problema andino, el monte, el declive, la torrentera... La división del territorio nacional desde el punto de vista de la explotación económica... tiene que revivir la clara palabra de los conquistadores: los llanos. [En ellos] las extensiones cultivables están señaladas por la presencia de los ríos, que hacen los valles, de forma triangular. Entre esos valles, o entre río y río, se extienden los llanos o tablazos, de tierras apropiadas para el cultivo unas veces, pero sin caudal de agua suficiente para el riego; y en otros, la mayor parte, de extensas sábanas de arena, donde la brisa del mar arremolina los médanos con velocidades vertiginosas. En medio de los extensos llanos de la costa, las secciones cultivadas son apenas pinceladas verdes en la extensión lívida"[5].

Con todo el rigor científico que es necesario, la *Historia Marítima* ha presentado los detalles que comprende la geografía física costeña. Se debe a Petersen y a Mugica las descripciones de las llanuras y salinas, lagunas, esteros y deltas, médanos, terrazas y tablazos, así como de la fitogeografía[6]. Esta amplia y metódica descripción de detalles se halla acompañada de interpretaciones totalizadoras, escuetas algunas en su precisión, como el mencionar el "desierto costero [que] es el más netamente costero", y el expresar que "en ningún otro lugar de la tierra existe un extremo de tan extrema aridez y tanta longitud"[7]; pero bellamente descriptivas otras, entre las cuales destaca la figuración del Dr. Bustamante y Rivero: "En la faja longitudinal de la costa todo es yermo y estéril. Campea allí la sumisión de los desiertos: sumisión de arenas vencidas que perecen de sed; sumisión de dunas ambulantes que la crueldad del viento aleja del mar. Largura de esqueleto yacente esa largura de la costa, desplegada de Norte a Sur como osamenta de peñascos resecos que perezosamente se calcinan al sol. De cuando en cuando, grietas transversales de las estribaciones andinas, en cuyo fondo discurren ríos generalmente magros, que prestan el alegre verdor de un valle a la aridez desolada de la estepa"[8].

Esa meritoria tarea verificada por los autores del tomo de la *Historia Marítima* que citamos, es una valiosa ayuda para que el lector del tomo que ahora escribimos pueda realizar evaluaciones comparativas con la realidad tal como hoy la conocemos. Pero esta realidad no existía como concepto en la gente de la segunda mitad del siglo XIX. Nuestro país llegó a ese importante hito

DIRINTEMAR



Aspectos de la costa

a) Los valles de la costa peruana según la importante obra sobre la geografía económica del Perú, de Emilio Romero. (*Vide* nuestra bibliografía).

DIRINTEMAR

cronológico sin haber sido antes apropiadamente mensurado y estampado en mapas científicamente levantados. Como sólo en los finales de la década de los sesentas aparecieron las descripciones geográficas oficiales del Perú de entonces, así como su mapa y algunos datos estadísticos más o menos certeros, cabe decir que durante el lapso que nos ocupa no hubo verídicas y amplias representaciones nacionales del país. Con respecto a lo grande y a lo pequeño sólo existían imágenes. Estas formas de realidad interna no podían ser contrastadas con conceptos confiables de realidad externa, puesto que aún estos no existían. El viajero, sobre todo, pero en buena parte también el nativo, vivían de imágenes formadas por representaciones sensibles, a veces del pasado que se combinaba con sensaciones nuevas, todas ellas interpretadas en forma subjetiva, es decir, ligadas al modo de ser de quienes las experimentaban y al modo de estar cuando esas sensaciones se habían producido. Ciertamente esas imágenes no tienen hoy valor real sino virtual. Pero en su exclusividad, imperaban durante los mediados del siglo XIX. Fueron ellas las que aparecieron en las descripciones de los viajeros que vinieron al Perú. Ellas, también, las que utilizaron los peruanos de entonces para *sentir* a su país, para evaluarlo, para trazar los proyectos, planes y programas de todas clases que la riqueza fiscal y las diversas y nuevas incitaciones les produjeron. Esas imágenes aparecen en los modestos tratados geográficos que se publicaron antes de los de Paz Soldán (particularmente en el de Menéndez) e integran en proporción apreciable la historia de ese período. En lo que sigue de este capítulo vamos a tratar de mostrárselas al lector.

En el Capítulo Primero hemos expuesto la modestísima forma en que la descripción geográfica del país y el dato estadístico nacional se presentaban en los mediados del siglo XIX. No es de extrañar que debido a ello, con respecto al litoral faltaran informaciones, y que buena parte de las existentes fuesen inciertas, estuvieran equivocadas o no coincidieran entre sí en el caso que provinieran de varias fuentes. Además, en los datos basados en mediciones no sólo se empleaban antiguas unidades españolas o americanas, sino también inglesas y francesas. Esta situación se advertía aun en los casos en que era menester mencionar las macromediciones que escuadraban la existencia física del Perú. Los límites, por ejemplo, eran para Menéndez, 3°20' N y 21°40' O; pa-

DIRINTEMAR

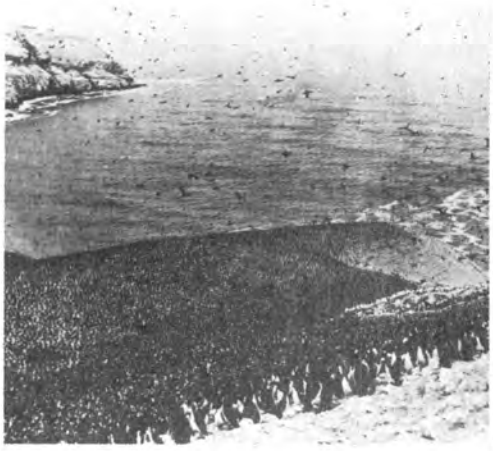
ra Rojas, 3°25'50" y 21°28, y para la Dirección de Estadísticas, 1°31'29"[9]. La superficie abarcaba 100,000 leguas cuadradas, según Caplan [10]; 52,050 o sea 1'605,742 km^2, según Paz Soldán [11]; 1'400,000 km^2, según Rojas[12] y 77,700 leguas cuadradas, según la Dirección de Estadísticas[13]. En cuanto a la población, en concepto de Menéndez llegaba a 3'500,000 habitantes de los cuales 12,000 eran europeos[14]; en el de Bollaert, a 2'200,000[15]; en el de Paz Soldán, a 4'000,000[16]; en el de Rojas, a 3'500,000 comprendiendo "más de 170,000" europeos[17]y en el de la Dirección de Estadísticas a 2'699,106[18]. La Dirección de Estadísticas indicaba que el país tenía "460 leguas españolas [como] su mayor largo"[19]. Más específicamente, otros autores expresaban la "extensión del litoral": Menéndez la evalúa en 600 leguas "próximamente"[20]; Rojas, en "más de 21,500 km."[21]; Caplan daba su "largo" como 554 leguas[22] y Domínguez señala que "consideradas sus sinuosidades tiene de largo 566 leguas y sin ellas sólo 413"[23].

2. *LA COSTA EN LAS DESCRIPCIONES*

En lo que se refiere a la presentación integral de la zona geográfica que nos interesa no hemos encontrado de esa época ninguna nacional que sea completa pero, en cambio, existen dos parciales que unidas llenan ese vacío. Pereira se refiere a la costa norte señalando que "hacia el mar el arenal es abundante, blando y cálido; por trechos hondo y siempre fatigoso para los viajeros", agregando: "Es esta primera faja de tierra donde se encuentran esos terribles desiertos que se denominan *despoblados*, en que no se ve más que cielo y arena, donde no hay agua, ni la huella humana puede conservarse de un instante a otro, porque el viento la borra, y donde, en fin, sobre la aridez de un suelo hecho para reverberar los rayos solares con una intensidad destructora, aquellos amontonamientos de polvo... se alzan por todas partes sirviendo de obstáculo a los caminos"[24]. Bazadre (*sic*), por su parte, da a saber que en el Sur "el territorio de la costa es relativamente llano, y presenta una serie de abiertos valles y de largas y arenosas colinas que vienen a confundirse en una extensa planicie que corre cerca del mar por más de veinte leguas. La sequedad extrema del suelo, la capa arenosa de que se halla cubierto, la ausencia absoluta de vegetación, y la reflexión constante del sol sobre las arenas, dan al país un aspecto ardiente, árido y monótono que apenas bastan a interrumpir las feracísimas tierras cultiva-

DIRINTEMAR

b) 1. Lomas con cactus columnares, a la vera del mar, en las cercanías de Atico. (Reproducido de *Fanal*, N° 73, 1965).



c) 2. La isla de San Lorenzo, que como las otras de la costa, era un lugar donde anidaban las aves guaneras. (Reproducido de *Fanal*, N° 73, 1965).

d) 3. Desierto salino inmediato a la bahia de Paracas. (Reproducido de *Fanal*, N° 73, 1965).

DIRINTEMAR

e) 4. Arenas muertas en el litoral de La Libertad. (Reproducido de *Fanal*, N° 73, 1965).

f) Provisión de agua para los guardianes de una isla guanera. (Reproducido de López, J., *Historia...*).

DIRINTEMAR

das, que como oasis orientales se encuentran a orillas de los pequeños ríos que descienden de la cordillera, en medio de este desierto. En su ancha extensión se ven aparecer bajo la acción abrasadora del sol, los engañosos cambiantes del miraje...; pero las brisas del mar, refrescando la atmósfera, templan la temperatura y hacen menos fatigoso el viaje al través de los arenales"[25]. En sus respectivas geografías del Perú, Caplan dice que "[en] este país tan extraordinario... la naturaleza se presenta bajo aspectos... grandes, imponentes y sublimes"[26], no obstante expresar, también, que la costa es "un inmenso arenal desprovisto de vegetación y de una monotonía no interrumpida", donde "nada puede exceder su melancólico y árido aspecto"[27]. Menéndez, por su parte, resucita para la costa la denominación "los valles", que usaban los españoles durante el período colonial, y no hace ningún otro aporte que merezca mención especial[28].

Las imágenes integrales que aparecen en las obras de los viajeros extranjeros son variadas. Squier mira con respeto nuestro paisaje costeño: "No hay porción del globo que tenga características geográficas o topográficas más marcadas que el Perú. No hay parte en el mundo donde la Naturaleza adquiera formas más grandes, imponentes o variadas. A lo largo del Pacífico la costa es un cinturón desértico cortado aquí y allá por estrechos valles de extraordinaria fertilidad, o relievados, cerca de las montañas, por *oasis* no menos fértiles. Sigue a ese cinturón, tierra adentro, la falda cordillerana hendida por gargantas mediante las cuales fluyen arroyos de tamaños variados alimentados por la nieve que se licúa o por las lluvias que en el interior caen parte del año. En la costa, excepto como extraño fenómeno metereológico, nunca cae la lluvia, hecho que da una singular carecterística a la arquitectura aborigen de la región"[28]. Tschudi la describe con criterio sociológico: "Valles fructíferos, aldeas, plantaciones, cómodos puertos de mar y arenosos yermos alternan entre ellos. El calor, a veces insoportable, alterna con frías e insalubres neblinas, mientras aquí y allá los dispersos monumentos del bienestar y la grandeza de épocas pasadas presentan un extraordinario y penoso contraste con la presente pobreza y miseria"[30]. Middendorf se halla más atento a la dureza del paisaje para conformar su imagen. Es para él "yermo y desierto", como los de "Persia, Arabia y Africa, aunque de menor extensión", pero no deja de mencionar los oasis y la vegetación efímera que surge durante el invierno[31]. Skogman también refiere haber visto "cuadros de la más absolu-

DIRINTEMAR

ta desolación", comentando que no se descubre en San Gallán y la costa "el menor rastro de vegetación", siendo el conjunto "de una tonalidad que varía del marrón a un color grisáceo"[32]. Means, en cambio, gran descriptor y viajero que ante el paisaje vibra como una lira, encuentra nuestra costa "misteriosamente exquisita", con la "grandeza aterradora de [las] planicies [meridionales]" y sus "valles ricamente verdeantes". Dice que "vista desde lo alto esa maravillosa costa marítima... se torna singularmente simple: el desconcertante embrollo de colinas, riscos y lomas se alisa en ondulaciones cubiertas de arena...". Con referencia a la porción meridional y a su mayor altura que las otras zonas sobre el nivel del mar, expresa que "no hay por qué asombrarse, pues, de que en [sus] valles —digamos desde Lomas hacia el Sur y hasta el Norte de Chile— nunca se hayan hecho adelantos culturales salvo como resultado de influencias de afuera", observación que Toynbee aprovecha cuando trata de los orígenes de las culturas costeñas del Pacífico meridional[33].

Sobre los varios elementos que se encuentran en el litoral, las imágenes que los extranjeros nos han dejado se hallan a veces mezcladas con informaciones que tienen ciertas bases científicas, como es el caso de los datos que aparecen en los derroteros británicos, que provienen de observaciones realizadas con instrumentos todavía defectuosos. En los casos de los que proporcionan los viajeros, por el contrario, casi todos son simplemente imágenes. Middendorf es el único que trata del perfil de la costa que para él carece de "profundas depresiones o golfos", en el septentrión de la cual "no se encuentra ninguna bahía protegida" y que es baja en el Norte y elevada en el Sur[34], añadiendo que la carga y descarga de mercaderías "tiene que realizarse mediante largos muelles que penetran mar adentro", mientras que "las personas deben ser llevadas a hombro a través de la rompiente, lo que a menudo no se hace sin peligro, y siempre causando molestias"[35]. Menéndez opina que el número de puertos y "fondeaderos capaces, seguros y abrigados no es tan considerable como su [de la costa] grande extensión requeriría pero [que] en cambio se hallan... infinidad de pequeñas conchas y caletas abordables [donde] los buques de poco calado no puedan efectuar un desembarque..."[36]. Esteves, Caplan y el mencionado Middendorf tratan en sus obras de los ríos costeños, haciendo notar que el caudal de sus aguas depende de los aluviones y de los deshielos cordilleranos, lo que produce dañosos desbordes a veces, y en otras ocasio-

DIRINTEMAR

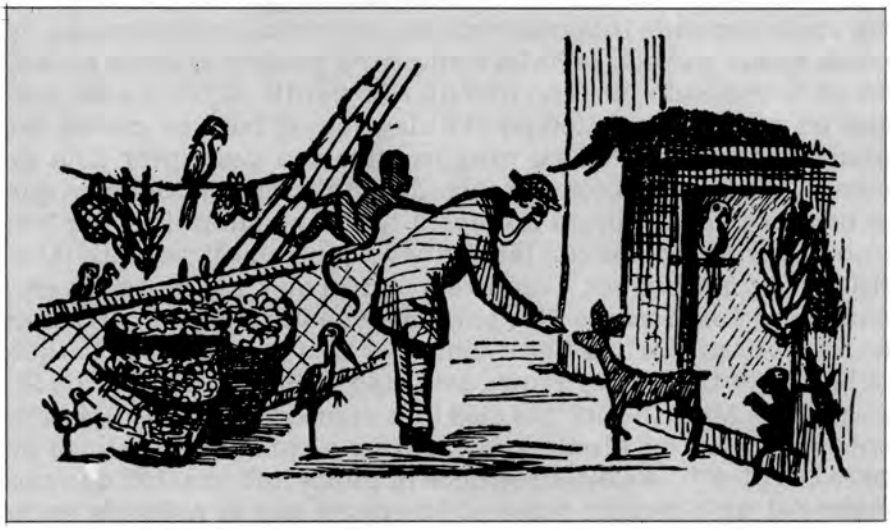
nes perjudicial escasez del agua para los riegos. A estos datos Middendorf agrega que los ríos de la costa norte son más estables y caudalosos, y también comenta los peligros de cruzar los ríos costeños en verano, aun con la ayuda de los *chimbadores* cuya diaria faena describe[37]. Caplan expresa que durante los meses lluviosos en las serranías, los ríos costeños "crecen prodigiosamente y se hacen formidables"[38].

El clima es asunto del que se ocupan varios autores: Smith (Archibald) en las copiosas informaciones que proporciona sobre la costa, no muy confiables algunas de ellas; Fitz—Roy en los derroteros que escribió solo o con la colaboración de King; también en Middendorf, Tschudi, Menéndez. El primero de los viajeros mencionados dice que de Atacama a Tumbes hay una progresiva disminución de la humedad atmosférica, y que basta cruzar la frontera hacia Guayaquil para encontrar lluvia copiosa, mientras en Piura no cae nunca una gota[39]. Los marinos británicos expresan que la única diferencia entre invierno y verano es la frecuencia de vientos norteños ligeros, y que en verano el tiempo es deliciosamente bueno, con el termómetro rara vez bajo 70°F en la cabina de a bordo, pero en invierno hay un aire frío y húmedo, niebla espesa y cielo cubierto de nubes[40]. En términos parecidos opina Menéndez, para quien en la costa "reina por regla general una primavera constante"[41]. Middendorf dice que "a pesar de que el Perú se encuentra entre los trópicos, en ninguna parte de la costa el clima es tan cálido como la palabra trópico sugiere", y que "sólo a partir de 7° de latitud se hace perceptible un aumento sensible de la temperatura..."[42]. Pero es Tschudi quien trata este asunto con mayor amplitud y conocimiento, trazando un sugestivo esquema de los cambios que se experimentan en las dos estaciones que él distingue en la costa. En noviembre, dice, "cuando comienza el verano, los rayos del sol se refractan en la arenosa y gris clara alfombra y se reflejan con potencia abrasadora. Todo ser vivo que no escapa rápidamente a su influencia está expuesto a la destrucción. No hay planta que eche raíces en el suelo ardiente ni animal que encuentre alimento en la superficie de aridez mortal. Ningún pájaro ni insecto se mueve en la quemante atmósfera... Sólo donde el océano y el desierto se mezclan el uno con el otro, hay vida y movimiento. Bandadas de gallinazos huscan la carroña de los animales marinos muertos en las playas. Lobos y focas dan vida a las rocas inaccesibles. Grupos de aves marinas calan peces en el mar y moluscos en las playas. Jaspeadas lagartijas

DIRINTEMAR

holgan en los montículos de arena, mientras urgidos cangrejos y arañas cavan su zanja en la húmeda arena.Pero la escena cambia en mayo. Un delgado velo de niebla se extiende sobre el mar y la ribera. En los meses siguientes aumenta el espesor de la neblina y sólo en octubre comienza a desaparecer. En el comienzo y fin del período llamado invierno esta niebla comúnmente se levanta entre nueve y diez de la mañana y desaparece a eso de las tres de la tarde. Es más densa en agosto y setiembre y por semanas yace inmóvil sobre la tierra... Aunque la garúa a veces cae en gotas grandes, siempre se diferencia de la lluvia en que no baja de las nubes altas, sino se forma en las bajas regiones atmosféricas mediante la unión de pequeñas burbujas de neblina..."[43]. Este mismo autor presenta los efectos contradictorios de ese clima: las *lomas* y la sequía. De las primeras dice que cuando la neblina se asienta, la cadena de pequeños cerros que bordean la arenosa llanura costeña sufre un cambio completo: como a causa de un toque mágico, una lozana vegetación cubre el suelo que hace pocos días fue yermo infecundo, ofreciendo pastizales al ganado[44]. Middendorf, por su parte da a saber que "con la misma rapidez con que se desarrolla [esa] vegetación, desaparece cuando se disipa la neblina con el calor creciente de la primavera"[45]. En cuanto a la sequía, Tschudi comenta que en algunas partes del Perú septentrional donde no abundan las garúas, la fertilidad del suelo depende íntegramente de las lluvias cordilleranas, de modo que el ganado se halla siempre en peligro, citando el caso de un hacendado piurano que un año perdió 42,000 ovejas porque no se produjo a tiempo el aniego sin el cual no crecen las plantas forrajeras[46]. Casi ningún viajero o descriptor deja de mencionar los médanos costeños, describiendo la manera en que se constituyen, la forma de media luna que adoptan y las "extraordinarias figuras con las que se colocan en intrincados laberintos", según Tschudi. Caplan encuentra que "sus repetidas mudanzas no dejan trazos fijos para que puedan encontrar el camino los transeúntes", y señala cómo "los más notables" son los que se hallan entre Paita y Piura, así como los de las pampas de Siguas. Para Middendorf "las más imponentes colinas de arena se encuentran en los alrededores de Ica y alcanzan una altura de 200 a 300 pies"[47]. A Caplan se debe la única información que nos viene del siglo pasado sobre el fenómeno que se presenta en la costa con respecto a los aborígenes que bajan de las serranías, y que hace algunos años el Dr. Carlos Monge denominó "el

DIRINTEMAR



g) La fauna costeña vista burlonamente por Geo. W. Carleton, en 1866. (*Vide* Tauro, *Viajeros...*).

DIRINTEMAR

soroche de los llanos": "El caminar a pie por los arenales de la costa es muy peligroso, pues no es cosa rara ver a los que lo hacen, principalmente a los indios de la Sierra, caer muertos repentinamente o brotar sangre por las narices y los oídos..."[48]. A Tschudi se debe, por último, al mismo tiempo que una presentación de la flora costeña, la enumeración de los animales de la zona litoral. Los lectores jóvenes de este libro, pertenecientes a la época presente en que las áreas rurales han disminuido en apreciable cantidad, muy particularmente cerca de las ciudades mayores del área que estudiamos, obtendrán una ligera idea de lo que constituía la fauna costeña del siglo pasado y del papel que por entonces jugaba, si mencionamos algunos de los animales a que Tschudi se refiere. Dice este autor que ocasionaban apreciables daños en las huertas y sementeras, así como a los animales domésticos, los pumas y linces que bajaban por las quebradas, los zorros y venados, las enormes bandadas de lobos, los "chanchos salvajes", los muy numerosos cuyes y ratas (entre las cuales figuraba ya la parda "probablemente traída por buques hamburgueses" hacía pocos años) y los cocodrilos ("hasta de catorce a quince pies") que se encontraban en el Chira y más al Norte[49].

3. DESCONOCIMIENTOS, ERRORES E INCERTIDUMBRES EN LAS IMAGENES Y COORDENADAS

Skogman dijo en su libro que en el portulano que Fitz—Roy hizo levantar a uno de sus oficiales dejó de considerarse unas rocas que estaban cubiertas por "unos pocos pies de agua, al O.S.O. de la isla Blanca y que allí ya se habían perdido tres buques"[50], información que se confirma mediante documentos del Archivo Naval, con respecto a uno de los casos. Aparece en éste que durante los finales de 1851 la barca peruana *General Castilla*, de 1,000 toneladas, se hundió en un bajo hasta entonces ignorado que estaba entre las islas Ballestas y los farallones que se encuentran frente a las Chincha. Al capitán de navío J.M. Salcedo, quien por entonces se hallaba de estación en estas islas con la goleta *Libertad*, se le encargó localizarlo. Halló que ese peligroso obstáculo quedaba en pleamar cubierto por tres a cuatro pies de agua y que medía veinte pies cuadrados. Hasta que se pudiera hacer un nuevo levantamiento astronómico se echó mano de un recurso de emergencia. Como para la arribada y salida de los buques por el canal se podía evitar el bajo relacionándolo con los accidentes

DIRINTEMAR

geográficos naturales, se le localizó por medio de marcaciones y distancias a las islas y farallones y se colocó sobre el bajo una boya de tamaño mayor[51]. Pocos años después Francia dio oficialmente a saber que el buque de su país *Emmanuel* había encallado en Mejillones, en un banco de peñas submarinas no indicado en ninguna carta, a lo que el Capitán de Puerto añadió que anteriormente dos naves se habían perdido en ese paraje. Como consecuencia de la petición de los comerciantes de salitre de Iquique se decidió colocar una boya sobre el bajo[52].

Las ocurrencias que se mencionan no eran por entonces las únicas de su clase, ni fueron las primeras ni serían las últimas pues resultaban considerables tanto el desconocimiento, como las inexactitudes y errores sobre la geografía nacional. Raimondi da a saber que sólo en 1826 se descubrió la extensa bahía de la Independencia y se hizo un reconocimiento de la isla de las Viejas que hasta entonces se había tenido por un morro de la costa[53]. Squier, ya en 1872, decía que algunas de sus observaciones podían servir para "corregir los mapas existentes y aumentar el total de nuestras informaciones sobre un país [como el Perú] poco conocido y muy imperfectamente delineado"[54].

No era el nuestro un caso que por entonces fuera singular, por cierto, pues esa situación se daba también en otros países. En la traducción francesa de las instrucciones náuticas de Fitz—Roy, por ejemplo, se advierte que en 1863 era menester hacer un número apreciable de correcciones a las longitudes porque en los primeros levantamientos hechos por los europeos en Sudamérica se había tomado Río Janeiro como base y el valor que se le dio no fue el correcto. También señalaba ese libro "una diferencia considerable en la longitud obtenida para Valparaíso"[55]. Mas el hecho de que el mal se hallara generalizado no eliminaba las críticas ni los nocivos efectos de tales imperfecciones. En 1862 Bazadre (*sic*) decía: "Las riquezas de nuestro suelo permanecen latentes hasta ahora; y aunque algunos viajeros han hecho exploraciones harto interesantes, no han sido estas bastante prolijas, ni han abrazado todas las materias que requieren un estudio especial... Apenas conocemos la posición astronómica, la configuración y demás peculiaridades físicas de un corto número de localidades. Esta es la causa de que no podamos tener una división territorial sencilla, ni se puedan determinar con rigurosa exactitud los límites de la República, ni nos es posible, en fin, formarnos una idea justa y completa de la configuración del país..."[56].M.F.

DIRINTEMAR

Paz Soldán, por su parte, expuso la situación que existía. En su *Atlas*... comienza por informar que ha encontrado "errores graves en algunos cuadros de las longitudes y latitudes [que figuraban] en las Guías o Geografías del Perú" publicadas hasta entonces, y luego se refiere al hecho, que ya hemos mencionado que, además, en todas las longitudes de la costa occidental sudamericana, tales como las dio Fitz—Roy, se ha colocado la ribera más al Oeste de lo que corresponde. Según nos dice reunió 273 observaciones "de autores de confianza" que habían determinado coordenadas desde los comienzos del siglo XVIII. Encontró, según manifiesta, bastantes diferencias, lo cual lo hizo notar registrando en el *Atlas*... 97 latitudes y longitudes "para que puedan apreciarse y tomarse las de más confianza", asunto que no era fácil para el lector común, como podrá suponerse. Consignó también 41 alturas entre las cuales se advierten marcadas incorreciones. Después de hacer un recuento sobre la bibliografía que había empleado, Paz Soldán expresó, con toda honradez, que el material que empleó, inclusive las viñetas que reprodujo, estaba "en su mayor parte plagado de errores". Explica que "sin citar el antiguo diccionario de La Martiniére y el moderno de Bouillet en el que se dice que el Javari (*sic*) se echa al Ucayali, podríamos por ejemplo hacer ver los equívocos que hay en la última edición de la *Geografía Universal* de M. Lavallée, cuando atribuye al Perú una división política y una organización que hace muchos años no existen y cuando da por capital del departamento de Arequipa la ciudad de Fagnes...". Concluye preguntándose: "¿Cuáles son los trabajos serios sobre el Perú?", para responderse: "Aparte uno que otro... como los de Pentland y dos o tres viajeros más, todo lo restante está lleno de errores, fruto de la ligereza de los que hablan sobre todo, sin ver las cosas atentamente o tomar buenos informes o por falta de conocimientos indispensables..."[57]. En su diccionario, además, este autor refiere que "aun en los documentos oficiales de un mismo año había notables contradicciones... Grandes poblaciones o fundos rústicos no estaban considerados en las matrículas de contribuciones ni en el censo de la población"[58]. Desgraciadamente ni este autor que tan conscientemente estudió los errores y omisiones pudo librarse de incurrir en falta. Cuando en 1866 se discutían nuestros límites con el Brasil, los comisionados peruanos recibieron unas instrucciones basadas en el mapa general del Perú que Paz Soldán había hecho en 1862. Resultó que "a causa de una errónea interpretación de la línea

DIRINTEMAR

Este–Oeste del artículo 11 del tratado de 1777 entre España y Portugal [se] hacía perder al Perú el derecho a una considerable extensión del territorio entre los ríos Madera y Yavarí, es decir, la línea de demarcación caía en los 6º 52' de latitud S. y no en los 9º 30' "[59].

Conforme se le ha citado en una página precedente, en 1862 Bazadre expresaba que sólo se conocía un escaso número de posiciones astronómicas de localidades peruanas, quejándose de los serios inconvenientes que ello producía. Esto era cierto en referencia a la integridad del territorio nacional. Pero en cuanto a la costa, la verdad era que la situación había mejorado mucho en los últimos treinta años, y en 1863, precisamente, se iba a dar un paso aún más importante.

Cuando en un capítulo precedente presentamos al lector los adelantos que la ciencia marítima había experimantado en el siglo XVIII, mencionamos los beneficiosos efectos que había producido la solución del problema de poder determinar con certeza las coordenadas astronómicas. Nuestro país usufructuó los resultados mediante la tarea científica que en nuestra costa, en 1794, realizaron los buques de guerra españoles *Descubierta* y *Atrevida*, en la expedición que el doctor de la Puente ha comentado acertadamente[60], en la cual se determinaron trece coordenadas astronómicas correspondientes a otros tantos lugares situados entre el morro de Atiquipa (al Sur de Acarí) y la punta Pariñas, localidades que Raimondi enumera[61]. En 1809 el prestigioso marino español José de Espinoza publicó en Madrid su *Memoria sobre las observaciones astronómicas hechas por los Navegantes Españoles en distintos lugares del Globo*, en que "hizo una especie de análisis razonado de los planos publicados por el Depósito Geográfico de Madrid y comparó los diferentes resultados obtenidos para la posición de un mismo lugar observado por distintos métodos"[62] y, como se quedó un tiempo en Sudamérica, realizó por tierra un viaje a Buenos Aires. Lo acompañó otro marino español que era hombre de ciencia. Se trata de Felipe Bauzá, el autor de la *Descripción del Perú* que durante algún tiempo se atribuyó a Tadeo Haenke. A Bauzá se debió la determinación científica de diez posiciones astronómicas, de Cerro Azul a Tumbes, referidas tanto al meridiano de París como al de Greenwich[63]. Poco después se realizó el viaje al Perú de la fragata francesa *Clorinde*, en el cual el teniente Lartigue determinó quince coordenadas de localida-

DIRINTEMAR

des costeñas, de Camaná a Ocoña, referidas todas ellas a París[64]. En la década siguiente tuvo lugar un positivo adelanto en la magnífica tarea emprendida en nuestra costa por los hidrógrafos británicos, la cual presenta acertadamente Denegri[65]. Mediante el uso de una batería de cronómetros, principalmente, y tomando Fitz—Roy a su cargo las observaciones astronómicas de Lima al Sur, mientras Usborne realizaba las de Lima al Norte, se precisaron las coordenadas de sesentiún ríos, cabos, puntas, morros, rocas, bahías y puertos, entre la boca del Loa y la punta Malpelo. En 1838 el teniente de Tessau, quien vino con du Petit Thouars en la *Venus*, estableció las coordenadas de Callao, Hormigas y Paita, con referencia a Greenwich y a París[66].

Las tareas científicas que se han mencionado fueron algo ampliadas en 1853 gracias a las observaciones que, aprovechando un eclipse solar, realizó el astrónomo alemán Moesta, quien estaba al servicio de Chile, determinando las coordenadas de Ocucaje, Ica y Pisco[67]. Pero fue en la década de los sesenta cuando se pudo apreciar en conjunto el progreso que se había realizado en cuanto a la obtención de las coordenadas de las localidades costeñas. En 1863, año en que apareció la traducción del derrotero de Fitz—Roy que había editado el Ministerio de Marina de Francia, aquella consignó la latitud y longitud de sesentiún lugares de la costa peruana, entre Loa y Malpelo, no sólo con los datos que había consignado Fitz—Roy en la edición inglesa. Las longuitudes estaban referidas al meridiano de París y se daban también los establecimientos de marea y la altura de la mar[68]. Ese mismo año el teniente primero de nuestra marina don Aurelio García y García, en el derrotero que publicó, del cual nos vamos a ocupar posteriormente, presentó el resultado de un serio análisis que había realizado sobre las determinaciones de latitudes y longitudes halladas en localidades costeñas, por marinos extranjeros y algunos nacionales. La relación de García y García contenía doscientas cincuenticuatro localidades con coordenadas referidas a Greenwich, entre las latitudes 3°30'N y 21°26'N. y las longitudes 70°07'40" 0. (cerros Oyavide, que están mencionados en la p. 244 del *South American Pilot* norteamericano, vol. III, H. O. Nu. 174, Second Edition) y 81°20'45" 0. En 1865, por otra parte, cuando apareció la edición que la Dirección de Hidrografía de España hizo del derrotero de Fitz—Roy que se ha mencionado, figuraron en ella cincuentiséis coordenadas de otros tantos puntos de nuestra costa, cuyas longitudes estaban referidas al Observatorio de San

DIRINTEMAR

Fernando. No eran las localidades exactamente las mismas que figuraban en la traducción francesa[69]. En 1868, por último, vino a América Fleuriais, comisionado por el gobierno de Francia para determinar ciertas longitudes astronómicas "cuya posición presentaba alguna duda", entre las cuales estaba la del Callao. En 1870 la refinó el teniente Le Clerc, de la fragata francesa de guerra *Astrée*, utilizando señales telegráficas, método que al parecer se empleaba por primera vez en el Perú[70].

4. CARACTERISTICAS DEL MAR LITORAL

Si en lo que se refiere a la costa su descripción se hacía a base de imágenes en las cuales dominaban elementos subjetivos, tal situación no se daba con respecto al mar litoral, medido, descrito y representado no por hombres de imaginación sino por gente acostumbrada a juzgar con criterio científico, como por lo general son los marinos. Además, por necesidades de orden práctico más se había escrito sobre el mar peruano que sobre la costa del país, en especial a partir de que esa clase de información dejó de mantenerse en secreto como ocurrió hasta los mediados del siglo XVIII. Desde que los hidrógrafos británicos y franceses dieron a conocer el resultado de las informaciones que iban recogiendo, y estas se imprimieron y se divulgaron para facilitar el tráfico marítimo comercial que rápidamente creció a partir de la independencia política de España, hubo material escrito de cuyo contenido podemos hoy sonreír; pero que fue muy valioso en su tiempo y que no pudo ser mejor por entonces debido a las limitaciones con que esos marinos tropezaron.

La información pragmática sobre las corrientes existentes en nuestro litoral fue de positivo interés ya desde el *Sailing Directions* británico de 1848 y anualmente se depuró e incrementó. Durante las décadas de los cincuentas y sesentas se consideró, y así se expuso, que las aguas del Océano Pacífico meridional formaban en la costa occidental de Sudamérica una corriente marina que se comportaba como un río de agua fría, desde Chile al Ecuador, en el cual se movía al Oeste. Su traslación en el océano se dejaba sentir muy bien entre Arica y Pisco, especialmente al Sur del último puerto. Pero su fuerza mayor se experimentaba entre Paita y las Galápagos, donde ocasionalmente los buques habían sido desviados 50 millas al O.N.O. en venticuatro horas. El movimiento general en el litoral peruano era a lo largo de la costa, ha-

DIRINTEMAR

cia el N.O. y de medio a un nudo. A veces tiraba al S.O. con fuerza igual o mayor. Los períodos en los que tenía lugar este movimiento hacia el Sur no se podían prever con ninguna certeza. Las estaciones, la edad de la Luna y otras causas a las cuales se adscribía, con cierta ligereza, el origen de las corrientes existentes en otras costas, no parecía que aquí ejercían ninguna influencia. Los antiguos navegantes empeñados en el comercio costero del Perú no podían predecir estos cambios a base de sus experiencias, ni aclararlos estableciendo correlaciones. Sólo sabían que se producían de manera súbita, y trataban de beneficiarse con ellos. Durante las investigaciones de la *Beagle* se experimentaron con frecuencia estos movimientos de una corriente hacia el Sur inmediatamente antes o mientras reinaban los vientos septentrionales; pero ésta estuvo muy lejos de considerarse la causa, y no se pudo establecer ninguna ley general. Sin embargo, parecía natural a los hidrógrafos británicos que debían existir algunos lazos conectivos entre ellos, porque a veces se encontraba que la corriente cambiaba y se movía hacia el Sur después que un viento fresco soplaba varios días de ese cuadrante. Parecía no existir desigualdades en la línea costera, ni irregularidades que tuvieran algún efecto en el cuerpo principal de la corriente, y cada nueva observación servía para despertar una fresca curiosidad, sin que ayudara a explicar la fuente de esta singular pero interesante anomalía. Estas corrientes irregulares podían estar relacionadas, se pensaba a veces, con las causas del extraordinario encuentro de unas corrientes oceánicas en las cercanías de Galápagos[71]. Los resultados prácticos de esas investigaciones trata de obtenerlos Menéndez al expresar que la corriente (del Niño) facilitaba la navegación de Norte a Sur "sin dificultarla mucho en el opuesto por la poca anchura en que la corriente se dilataba y la facilidad por lo mismo con que los buques pueden salirse de ella cuando corren hacia el Sur, ofreciendo a más la ventaja de que, hallándose esta masa de agua a una temperatura siete grados más baja que la del resto del Océano en iguales latitudes y aproximándose bastante a la costa,... influye de una manera muy favorable en el clima..."[72].

Mediante los métodos que se habían desarrollado a principios del siglo XIX fue posible medir más exactamente que en el pasado la declinación de la aguja. Los valores que los británicos hallaron para la variación fueron los siguientes: "... Cobija, 12°E; Callao, 11°E; frente a Sechura, 10°E y en el río Tumbes 9°E. Las

DIRINTEMAR

curvas de igual variación en estos parajes afectaban casi la dirección E.S.E. y cada grado estaba separado de otro por un intervalo de alrededor de 100 millas. La variación aumentaba poco más o menos 1' por año"[73]. García y García, por su parte, expresó: "La variación del compás es siempre N.E. Principia por 9º en el paralelo de 4ºS. Aumenta hacia el S. y es de 10º en el paralelo 11º. Sigue en esta proporción y en el paralelo de 16º es de 11º. Y por fin, es de 11º30' en el paralelo de 21"[74].

Los hidrógrafos ingleses suministraron muchas informaciones generales sobre la marea en nuestra costa, no dejando de mencionar el fenómeno en relación con ciertos parajes como Huarmey, Islay y Callao[75]. García y García fue algo explícito: "La acción de las mareas en toda la extensión de la costa es insignificante. En ningún punto de ella pasa de 7 pies la diferencia entre la pleamar y la bajamar"[76].

Las neblinas del mar litoral son mencionadas por Caplan y García y García. El primero expresa que "pasada la estación del verano, en los meses de Setiembre a Enero, dicha costa es visitada por vapores marítimos, llevados por los vientos que reinan de Este a Sudoeste". En cuanto al segundo, es bastante explícito: "Durante los meses de Diciembre a Abril, se experimentan muy repetidas neblinas en toda la extensión de la costa que media entre el morro de Chile y la punta de Agujas; llegan a ser de tal densidad que en muchos casos no se vé nada a un cumplido del buque. Débese, pues, en estas ocasiones, cuando se navega cerca de tierra o se va en demanda de algún fondeadero..., tener la sonda a la mano y estar atento a la reventazón en la costa... porque muy particularmente,... entre Huanchaco y Lambayeque el ruido se percibe a 6 u 8 millas de distancia, o bien aguantarse hasta que descubriéndose algún punto marcable, pueda darse un rumbo de confianza. Suele suceder que estas neblinas duran 24 y hasta 36 horas..."[77].

Sobre los sargazos sólo se encuentra una información de García y García, quien expresa que el canal entre el morro de Arica y la isla Alacrán es generalmente impracticable aun para embarcaciones menores, causa de la abundancia de los mismos[78]. Skogman, por su parte, es el único que hemos encontrado que mencione la luminosidad del agua, diciendo que en San Lorenzo pudo ver "grandes cantidades de peces chapoteando alrededor del casco y sus movimientos despedían fuerte brillo"[79]. En cuanto al aguaje, la mejor descripción y el más curioso comentario son

DIRINTEMAR

de Hutchinson: "En el... Callao ocurre algunas veces un fenómeno peculiar llamado el 'pintor'. El agua del mar se vuelve turbia, burbujeando... y siempre emitiendo en esta ocasión un olor pestilente. La acción sobre la pintura de los barcos es que convierte el blanco en marrón oscuro y la playa frecuentemente se cubre... con pescados muertos. Esto probablemente es causado por la formación de gas hidrógeno sulfurado, proveniente de la acción volcánica submarina. Todo conlleva a pensar que la bahía del Callao es el cráter de un volcán extinguido"[80].

Como el lapso que comprende nuestro estudio corresponde al período en que recién ha comenzado el uso frecuente del buque de vapor, es abundante la información que se recoge y divulga para beneficio de los muchos barcos que hasta los finales del siglo continuarán navegando a la vela. Los derroteros ingleses hacen notar que en nuestra costa prevalecen los vientos que soplan del S.S.E. al S.O., rara vez de intensidad mayor que la de una brisa fresca, y añaden que no es raro que en ciertos lugares resulten más que suficientes para permitir que se pueda navegar de puerto en puerto, lo cual es más frecuente entre el Callao y Cobija (Bolivia). En verano, anotan, a veces no sopla ningún viento durante tres o cuatro días. Cuando se establece la brisa marina generalmente comienza a las diez de la mañana. Ligera y variable al principio, gradualmente aumenta hasta la una o dos de la tarde. A partir de esta hora prevalece una brisa constante hasta cerca de la hora del crepúsculo vespertino, y cuando el sol se ha puesto hay calma total. A las ocho o nueve de la noche comienzan a soplar de tierra vientos ligeros que duran hasta el orto en que nuevamente hay calma hasta que vuelve a aparecer la brisa del medio día. En el invierno deben esperarse vientos ligeros del Norte, frecuentemente, por lo general acompañados de oscuridad o de densa neblina, lo que nunca ocurre en el verano. Hacia el norte del Callao se puede confiar más en los vientos porque la brisa marina es muy regular y más vigorosa que al Sur. Hacen notar que aunque prevalecen los vientos moderados, a menudo se presentan bruscamente vientos del mar que son fuertes, después que la brisa deja de soplar[81]. A esas informaciones de los británicos, dos autores peruanos añaden algunos datos adicionales sobre fenómenos locales. Caplan se refiere a las zonas de fuertes vientos veraniegos, mencionando Paracas y Piura[82]. García y García se dilata en presentar las características "benignas y uniformes" del "único país en el mundo en que se desenvuelven esas propie-

DIRINTEMAR

dades", y menciona las calmas "frecuentes, particularmente... de Noviembre a Marzo", en especial "en la parte comprendida entre la quebrada de Quilca y el puerto de Iquique", así como en Islay. En su tratamiento de este asunto aparece claramente nuestro engreimiento limeño con respecto a la costa: "... no se halla expuesta a temporales de ninguna clase... [;] el ascenso o descenso del barómetro es imperceptible [;] jamás truena ni relampagea [;] las lluvias son insignificantes [;] cuando se navega un poco retirado de la costa, suelen presentarse el cielo y el horizonte con cariz aturbonado, capaz de alarmar a quien no esté acostumbrado a observar, que en estos parajes no es indicio sospechoso. Lo más que se experimenta en tales casos son chubascos, que pueden soportarse con las gavias y mayores. Es rara la ocasión en que sea menester tomar más de un rizo a las gavias, y este sólo sucede cuando se está al Sur del paralelo de 16º a más de 100 millas de la costa, o en la proximidad del cabo Blanco o de la punta de Nasca"[83].

5. LAS DERROTAS

La circunstancia que en líneas anteriores se ha señalado sobre el lento abandono del buque de vela debido a la adopción del buque de vapor, fue marginando la información sobre cuáles eran las mejores derrotas como consecuencia de los vientos reinantes, pero esto no ocurrió, todavía, durante el lapso que estudiamos. Es cierto que los cambios fueron previstos tempranamente. Al alborear la década de los cuarenta Smith decía que los cuatro meses que tardaba el viaje del Callao a Londres se acortarían apenas se construyera el ferrocarril de Panamá[84] y Tschudi refería, en 1842, que un vapor lo había conducido del Callao a Pisco en dieciocho horas[85]. Pero en los libros de instrucciones náuticas se daban detalladas informaciones sobre las derrotas utilizables por los buques de vela, en especial como resultado de los estudios que sobre vientos y corrientes oceánicas había publicado el norteamericano Maury, basándose en una amplísima recolección de datos hecha en todo el mundo. En lo que se refiere a nuestro mar, la edición francesa (de 1863) del libro publicado por King y Fitz-Roy en 1860, consignaba tres páginas y un cuadro, que ocupaba casi cuatro páginas, para tratar de las derrotas, en particular las de Guayaquil al Callao que siempre eran difíciles a causa de los vientos reinantes en el litoral peruano, los cuales también eran

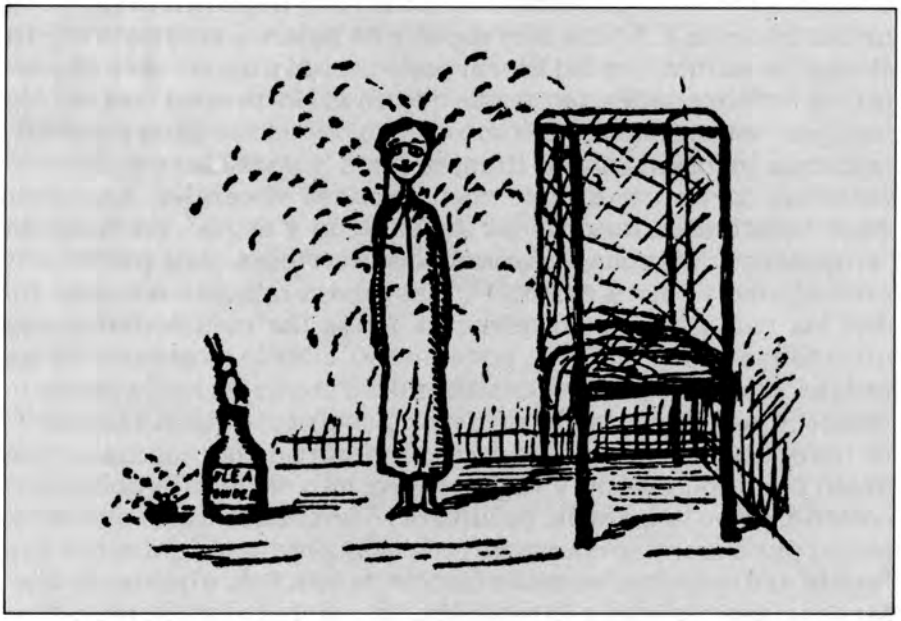
DIRINTEMAR

poco favorables para el viaje Callao-Valparaíso. El cuadro a que nos referimos contenía ciento sesentiséis derrotas a México, Centro América, California, China, islas de Oceanía y Magallanes, señalando en cada caso, el número de observaciones en que se basaban los datos, así como el tiempo promedio de viaje, en días. Daba a saber, por ejemplo, que de Guayaquil a Valparaíso se hacían 37 días; que un buen buque salido de Guayaquil llegaba al Callao 15 ó 20 días después, y en 3 semanas realizaba el viaje del Callao a Valparaíso. Citaba dos excelentes veleros que en 21 días navegaron ida y vuelta permaneciendo dos días en Valparaíso; pero señala el caso como bastante raro[86].

6. LOS FLAGELOS

García y García no menciona en su libro ciertos flagelos que asolaban nuestra costa, para tratar de los cuales no hubiera podido conservar el tono satisfecho con que describe los vientos. En cambio Archibald Smith, quien parecía especializarse en apreciaciones sobre los defectos, cuando el Perú llegaba a la segunda mitad del siglo XIX hizo una especie de balance sanitario según el cual los habitantes del litoral padecían de numerosas e importantes enfermedades: tercianas que en el Norte eran más benignas, pero en cambio daba como endémicas en esa zona geográfica la tisis, la disentería y el tifus; en Lima "y por todas partes" prevalecían, según ese autor, "obstrucciones viscerales, hemorrágeas intestinales, desórdenes del corazón y asma", no faltando "erupciones cutáneas, enfermedades nerviosas, tisis pulmonar, reumatismo y cólera morbo"[87]. Mas en esa relación no están todas las calamidades costeñas, ni todas las mencionadas son aflicciones crónicas. Falta, por ejemplo, citar la existencia de las pulgas, por todas partes y con abundancia que las hacía desesperantes; y las plagas de piques de los que tanto se queja Tschudi[88]. Es indudable que en la lista de Smith figuran algunos males que hasta hace pocos años, y sin descanso, han asolado la población costeña, como la malaria, paludismo o tercianas, hasta que se cegaron pantanos y se comenzaron a usar productos químicos que fueron extirpando a los transmisores de esta fiebre que tenía consecuencia serias según lo señalaba Squier: hidropesía, reumatismo y enfermedades cutáneas[89] y que afectaba la producción, como se desprende de los efectos de las tercianas en el personal de la Factoría Naval de Bellavista[90].

DIRINTEMAR



Los flagelos

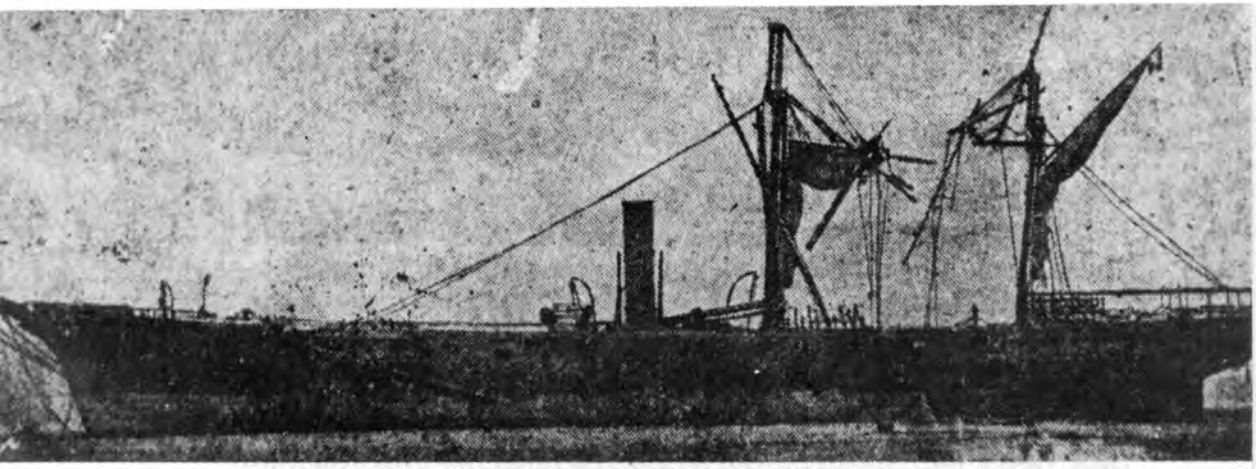
a) La pluma traviesa del viajero Geo. W. Carleton. (*Vide* Tauro, *Viajeros...*), presenta el flagelo de las pulgas en 1866.

DIRINTEMAR

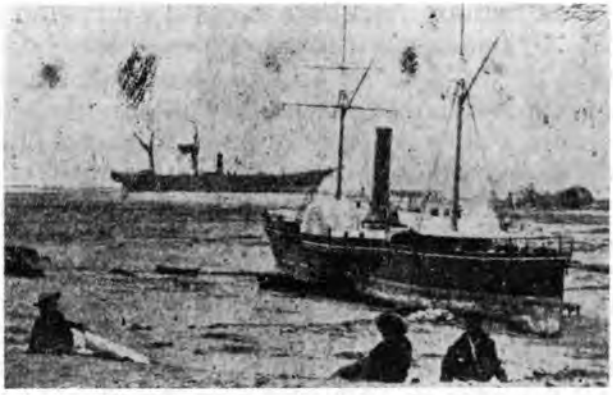
En la enumeración de Smith no figura, pues fue posterior a su época, un flagelo que durante veinte años azotó la costa creando una situación bastante grave: la fiebre amarilla, de la cual aparecieron casos aislados en 1852, se extendió en Lima y otros lugares durante los dos años siguientes, mostrando caracteres benignos, y desapareció en 1854[91]. Sinembargo, se volvió a presentar en 1856 en una forma que llevó a la Convención Nacional a retirarse a Chorrillos en abril y julio. La alarma continuó en 1859, 1865, 1866 y 1867, hasta que en febrero de 1868 comenzó una nueva y extendida plaga que provocó una situación crítica[92], cuyos alcances pueden comprenderse por sus efectos que son conocidos. El almirante Dahlgren, quien comandaba la Escuadra Norteamericana del Pacífico Sur, atribuyó la peste a que los buques ingleses de la mala habían inoculado la costa y dispersó los buques de su fuerza. Gracias a sus informaciones se sabe que con la epidemia Francia perdió a su encargado de negocios (Lesseps); Gran Bretaña, al famoso capitán de navío Blakeley, inventor del cañón de su nombre, y el Perú al ex-ministro Pacheco de Relaciones Exteriores[93]. Basadre da a saber que también murió el pintor Montero, a principios de 1869, cuando se disponía a viajar a Europa[94]. Billinghurst dice que fue preciso cerrar los puertos de Iquique y Pisagua, con gran perjuicio para el negocio del salitre[95]. En el Callao hubo 2,500 víctimas de la fiebre, y el total de muertos en la costa se calculó en unas 11,000 personas[96]. Sólo falta agregar que Macera expresa que la fiebre amarilla se extendió en las costas del Ecuador en 1842-1845 y en Brasil (1851-1852) y que de "ahí" (no precisa) fue trasportada al Perú por los colonos alemanes y los vapores de la P.S.N.C. Añade que "probablemente la enfermedad hubiera tenido menor difusión de no haber sido por las grandes movilizaciones poblacionales que ocasionaron las guerras civiles de entonces. Los combatientes, licenciados y desertores de los ejércitos en lucha llevaron la enfermedad por todo el Perú"[97].

Menéndez dijo en su geografía que "... la mayor y la mejor parte del Perú es un país delicioso a pesar de su situación en la zona tórrida, y lo sería mucho más aún... si su superficie no se conmoviese con demasiada frecuencia por desgracia, a impulso de espantosos sacudimientos que destruyen sus mejores ciudades y siembran de ruinas y de desolación sus campos", citando como ejemplos los terremotos de 1693 que, en su concepto, arruinó "la

DIRINTEMAR



b) *Los efectos de un maremoto.* 1. Estado en que quedó varada la corbeta de guerra *América*, en Arica, el 13 de agosto de 1868. (Reproducido de Melo, I.).



c) *Los efectos de un maremoto.* 2. Nuestra corbeta *América* y el U.S.S. *Wateree* varados por el maremoto del 13 de agosto de 1868. (Reproducido de Melo, I.).

d) *Los efectos de un maremoto.* 3. Capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes, quien como comandante de la corbeta *América* y no obstante el estado de la mar durante el movimiento sísmico de Arica, volvió a su buque muriendo mientras trataba de salvarlo.

DIRINTEMAR

mayor parte de los valles de la región occidental", así como el de 1746 que arrasó con el Callao[98]. A poco que dicho autor escribiera lo precedente se produjo una seria catástrofe en la región meridional de nuestro territorio, que Vargas consideraba la de mayor actividad volcánica de nuestro país y en la cual, da a saber, habían ocurrido fenómenos de esa clase en 1604, 1615, 1810 y 1831, todos ellos en o cerca de Arica que también esta vez fue el centro del cataclismo. Gracias al mencionado Vargas, al diario de Stevenson que publicó Timmins, así como a la correspondencia del Ministro de los Estados Unidos en Lima, hemos podido conseguir detalles poco conocidos de ese siniestro que perjudicó también a la marina nacional. Es de advertir que la narración de Vargas se basa en informaciones que le suministraron testigos del hecho, y que Stevenson, quien el día del terremoto estaba en Tacna, se constituyó en Arica la mañana siguiente, de tal modo que no sólo vio los efectos del maremoto sino también escuchó las versiones de los sobrevivientes entre los cuales se hallaban dos compatriotas suyos, maquinistas británicos que pertenecían a la dotación de una corbeta de la Marina de Guerra.

El 13 de agosto de 1868 se hallaban en el puerto de Arica nuestra hermosa corbeta *América*, que hacía algo más de dos años se había comprado en Francia, así como dos unidades de la Escuadra Norteamericana del Pacífico Sur (la cañonera de ruedas *Wateree*, de fondos chatos y timones a proa y popa, y el buque-almacén *Fredonia*) y tres buques mercantes: la fragata peruana *Eduardo* (de 630 toneladas, comprada a un francés, en 1851, por Tomás Conroy e Hijo, que hacía tráfico con el extranjero), la larga barca inglesa *Chañarcillo* y el *Rosa Rivera*, de pabellón norteamericano, cuando a las seis de la tarde se produjo un movimiento sísmico. Fue de gran fuerza y de una duración que se calculó en cinco minutos, de manera que derribó los edificios y produjo pavor en la población, tanto porque la oscilación impedía mantenerse en pie, cuanto por el cariz de tempestad que asumió el cielo, los boquetes que se abrieron en el suelo de donde brotaba agua cenagosa, y los temblores que siguieron al remezón principal. El comandante de la *América*, capitán de corbeta Mariano Jurado de los Reyes, posiblemente acompañado de una fuerza de desembarco, se dirigió a tierra con el propósito de prestar auxilio a la población. Diez minutos después del terremoto y apenas había desembarcado, la situación se hizo aún más difícil en la zona: después de retirarse lentamente, dejando en seco gran parte de la playa y

DIRINTEMAR

arrastrando hacia adentro todas las embarcaciones, excepto el *Fredonia*, el mar se llenó de nuevo con una elevada ola que se movió en la bahía en direcciones opuestas, en forma violenta, cabrilleante y "reventando sin concierto". El comandante Jurado de los Reyes, con peligro de su vida, volvió al bote que lo había llevado a tierra y con gran dificultad logró llegar a la altura de la *América*, subiendo a bordo por el tangón. Encontró que el segundo comandante, teniente primero Carlos Ferreyros, al ver que la corbeta no permanecía en un sitio a pesar de que había hecho largar las dos anclas y gran cantidad de cadena, había ordenado prender las calderas, pues el buque garreaba. Comenzó entonces una loca danza de los buques, que el comandante Gillis, que lo era del *Wateree* "consideró aproximadamente de dos horas o por lo menos hasta mucho después de amanecer", en que eran llevados y traídos por una sucesión de grandes olas que los hacían pasar rápidamente los unos al lado de los otros y tan cerca que se oían las voces de mando, hasta que una ola enorme cargó en vilo con la *Wateree*, el *Chañarcillo* y la *América*. La corbeta fue llevada "con rapidez de saeta" hasta los arrecifes de Alacrán, donde se destrozó la popa, y el reveso de la corriente que chocó contra el islote y el Morro, la lanzó "al Norte de la población, dejándola mucho más a tierra de lo que era playa normal", frente al Astillero. Allí quedó varada, falta del palo trinquete, abierta de popa y todavía batida por las olas que seguían tan altas que pasaban por encima de la cubierta. Una de estas olas se llevó al comandante, cuyo cadáver se encontró después "estropeado". Murió ahogado el alférez Federico Herrera. El alférez Demetrio Ferreyros y el Médico (Dr. Román) fueron muertos por los golpes que sufrieron de cañones arrancados por las olas. El guardiamarina Rojas resultó con una pierna lesionada. Maquinistas, marineros y soldados de la guarnición, en número de veintiocho, sucumbieron por los golpes o ahogados. Los sobrevivientes fueron retirados de la playa cuando llegaron auxilios. Del *Fredonia* y la *Rosa Rivera* no había ni vestigios y toda su tripulación murió ahogada; el *Chañarcillo* y el *Eduardo* quedaron varados a una milla de la población, y el *Wateree*, en los terrenos del fundo de Andrés Laneri. Stevenson ha referido que cuando llegó a la playa de Arica se le aproximaron dos británicos que habían abusado un poco del *champagna* que abundaba entre los restos, probablemente de cajones sacados de la Aduana por las olas, quienes se identificaron como maquinistas de la *América*. Lo llevaron a la corbeta y allí vio los des-

DIRINTEMAR

trozos y los muertos, entre los cuales había otro maquinista inglés a cuyo lado hacía guardia su perro, aullando. Ellos, y principalmente el comandante Gillis, del *Wateree*, le relataron muchos de los sucesos que registró en su diario[99].

La zona del terremoto y maremoto quedó arrasada y, en general, la costa sur sufrió grandes pérdidas. En Iquique y otros puntos de embarque del salitre había en espera una cantidad considerable de este fertilizante. El mar se llevó "no sólo los edificios sino también esas grandes existencias por tanto tiempo aglomeradas" por ciertas circunstancias especiales[100]. En Iquique las olas destruyeron las instalaciones que proveían de agua a la cuidad. Después de cuatro días angustiosos la gente se libró de morir de sed gracias a la oportuna entrada del *Tumbes* que por iniciativa del comandante Ruperto Alzamora recaló en el puerto, trasbordó el agua que el buque tenía y dejó mecánicos capaces de reparar los condensadores[101]. Afortunadamente la ayuda nacional y del exterior fue inmediata, amplia y efectiva. Llegaron elementos de Tacna. El *Kearsarge*, famoso por haber terminado con las proezas del no menos famoso *Alabama* surista, que hacía poco se había incorporado en la Escuadra del Pacífico Sur (norteamericana), llegó de Chile el 19 de agosto con provisiones que ese país enviaba, y sumó sus esfuerzos a los del *Powhatan*, nave insignia del contralmirante Thomas Turner, que había llegado del Callao con médicos y otros elementos. Antes que esto sucediera, el comadante Gillis, del *Wateree*, había reunido en Arica la tripulación de su varado buque, formando con ella una fuerza de vigilancia y control de los ladrones y bandoleros que querían aprovechar el desastre[102]. En general, la cooperación norteamericana, estimulada por el ministro Alvin P. Hovey, fue muy valiosa, como el Gobierno Nacional lo reconoció ampliamente[103].

IIIB. RECURSOS DE NATURALEZA Y SU EXPLOTACION A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

1. RECURSOS AGRICOLAS

En los mediados del siglo XIX, de la superficie total de la costa no se tenía la apreciación cuantitativa sobre qué porciones eran arenales y cuáles constituían tierras explotadas y tierras explotables. De acuerdo con el potencial fluvial de esa región un tercio del área total podía ser irrigado, aproximadamente, con buenas

DIRINTEMAR

posibilidades agrícolas porque la calidad del suelo, bastante variable, era químicamente apropiada pues así lo mostraban tanto la agricultura de esa época como su historia económica. La producción de sus vegetales nunca había sido exportada en cantidad apreciable, luego conservaba la riqueza química de su suelo. Era cierto que los ríos tumultosos, especialmente en la época de avenidas, que no estaban canalizados, además de su drenaje natural arrastraban hacia el mar parte de su riqueza química. Pero desde remota antigüedad esos suelos habían sido abonados con el guano de islas, devolviéndoles así nitratos y fosfatos. Si era verdad que tan benéfica práctica había decaído durante el período colonial, la República la restableció. Hasta 1850, aproximadamente, fueron los pequeños agricultores quienes abonaron con mayor tesón. Pero a partir de esa fecha los grandes terratenientes comenzaron a usar el guano para fertilizar amplias extensiones de tierras sembradas con caña de azúcar, por ejemplo.

Ni los españoles ni los peruanos habían hecho en la costa obras hidráulicas, ni nada por rehabilitar esos "canales y enormes reservorios [que] fueron construidos en la mayor parte de los valles de la costa, y [que] hasta para irrigar las dehesas los Incas trazaron [con] enormes acueductos de decenas de leguas..., [mientras que] su avanzadísimo conocimiento de la hidráulica les permitió realizar... captación de aguas subterráneas [y] dotación de agua por el sistema de sifón"[104]. La falta de lluvia hacía de la costa una región esclava del volumen de agua que los ríos traían anualmente de la cordillera andina. Estos eran ríos indómitos, con cauces en fuertes declives, dependientes de las lluvias regulares de esa cordillera y algunos de ellos se secaban durante cierta parte del año, todo lo cual se traducía en dificultades para la irrigación de los sembríos, hasta el punto de crear un problema socio-económico a fin de terminar con una distribución de aguas primitiva e injusta muchas veces, sustituyéndola con una equitativa y provechosa. "Los privilegios en la apropiación del agua fueron... la base de la concentración de la propiedad [en la costa]", dice Mariátegui, citado por Emilio Romero, quien expresa que "las aguas se distribuían de acuerdo con los títulos de propiedad de cada fundo, donde se indicaba la cantidad de 'riegos' o de 'quiebras' que correspondía a cada uno, lo cual se prestaba al abuso en perjuicio de los dueños de topos pequeños que, a menudo, defendían violentamente su derecho. La administración general de las aguas en las provincias estaba a cargo de los munici-

DIRINTEMAR

pios"[105]. De Lambayeque decía Leubel que si algo aquejaba a su agricultura era "la falta de regularidad y justicia con que se hace en el día la distribución de la [agua] que existe, habiendo originado este hecho el abandono de extensos y fertilísimos terrenos"[106]. Por entonces se trataba de rehabilitar el aprovechamiento del agua del subsuelo, volviendo a técnicas incaicas. Caplan, ignorando este antecedente, lo recomendaba mencionando la posibilidad de imitar a Argelia[107]. Poco después Esteves, más conocedor de nuestra realidad histórica, ponía como ejemplo los socavones subterráneos que existían en Nasca, hechos en la época pre-colombina[108]. Era un difícil período en el cual surgían paradojas. No habían logrado buen éxito las argucias legales que el terrateniente empleó para hacerse de nuevos esclavos violando las leyes (fallidos intentos de traer más negros y también polinesios, y restricciones gubernativas a un mayor ingreso al país de "colonos" chinos) y, por el contrario, la ley de manumisión general que dio Castilla liberó a los pocos que le quedaban. Mas no obstante la falta de brazos y a pesar que el hacendado no quería o no podía pagar bien a una peonada libre, se despertó en él una capitalista voracidad de tierras que aprovechó disposiciones ambiguas del Código Civil de 1852 y la subsecuente ley de enjuiciamiento, que habían tratado de favorecer la formación de pequeños propietarios[109]. Wolf y Hansen han observado acertadamente el fenómeno latinoamericano al expresar que engranado a una tecnología estancada y sin embargo sujeto a repetidas presiones que le llevaban a expandir la producción, el hacendado tendió a comerse la tierra cercana a fin de controlar la población establecida en ella. En áreas agrícolas sin comunidades indígenas, como nuestra costa, la hacienda rica sólo podía crecer a expensas del pequeño agricultor y de la chacra pequeña. Durante ese lapso la costa vio aumentar el número de los latifundios, muchas veces como resultado de victorias sangrientas obtenidas en las tomas de irrigación.

No mostraba la agricultura costeña un panorama de prosperidad pues no habían variado mucho hacia 1850 las características que presentó en los primeros años de la vida republicana cuando "hallábase reducida... a los estrechos márgenes de la economía familiar y local, limitada en cuanto a posibilidades de mercado, al abasto de alimentos para las poblaciones urbanas, con muy contados ramos de excepción, tales como la producción de caña"[110], como se expondrá después. Esta situación se debía a

DIRINTEMAR

factores muy conocidos y bastante comentados, que Leubel resumía culpando del estancamiento, principalmente, a cuatro causas: las continuas revoluciones cuya "emponzoñada influencia había destruido... casi todas las haciendas de la costa"; el reclutamiento, que al acechar continuamente al jornalero para "llevarse los brazos empleados en el cultivo", causó el abandono de los fundos rústicos y "el desaliento en el limitado número de los hacendados del litoral" ocasionando "una lamentable disminución en sus producciones ordinarias"; el bandolerismo que colocaba en inminente peligro a los que transitaban por el campo, debido a "la carencia de policía rural"; y la falta de los capitales necesarios para intensificar la explotación "en los inmensos terrenos baldíos y eriazos" y de "implantar las innovaciones saludables"[111]. El analista extranjero, por otra parte, hace observaciones generales sobre nuestra mitad del continente americano, que parece pudieran aplicarse al caso peruano: "Organizada con fines comerciales, la hacienda resultaba extrañamente híbrida en sus características... Operaba con un gran número de trabajadores y sin embargo personalizaba las relaciones entre trabajador y propietario. Creada para dar beneficios, consumía una gran parte de su caudal en despliegues ostentosos e improductivos de riqueza... Algunos escritores la han llamado institución 'feudal'... [y] otros 'capitalista'...; medio 'feudal' y medio 'capitalista', cogida entre el pasado y el futuro, presentaba características de ambos sistemas de vida y también de sus inherentes contradicciones"[112]. Un viajero que pasa por Lima en 1855 parece dar la razón a los autores anteriores, al describir la hacienda Victoria, comprada por el general José Rufino Echenique aproximadamente en 1848[113] y que le fue arrebatada por la revolución de 1854-1855. No era esta hacienda de las más grandes y ricas del valle de Lima, por cierto. Mas el viajero dice que su propietario la convirtió en "un perfecto paraíso", de lo cual estuvo cerca si se atiende a la descripción de sus jardines, terrazas, fuentes y huerto, que estaban a cargo de un ingeniero francés, y de la casa-hacienda que era "una espléndida estructura"[114].

Es fácil comprender que dadas las circunstancias que se han descrito, la agricultura de la costa fue obra de gran aliento que demandó un esfuerzo que puede compararse con los mayores que han tenido que desplegar los grupos humanos. Los períodos de desaliento que restaron intensidad al esfuerzo no fueron duraderos. Tal ocurrió durante el lapso que estudiamos, pues ape-

DIRINTEMAR

nas se estabilizó algo la situación política resurgió el tradicional empuje del agricultor costeño. Durante las décadas de los cincuentas y los sesentas hubo estudios y gestiones destinadas a poner en obra la construcción de pequeñas represas[115], y un fracasado intento de 1852 resurgió siete años después, dando por resultado la creación de la Sociedad Central de Agricultura, el 22 de diciembre de 1859, que en defensa de los fueros humanos opinó contra un intento de volver a la trata negrera, bajo el disfraz de traer "colonos africanos", e hizo una acertada contribución al proyecto de establecer una escuela de agricultura[116]. Estos factores, más otros concurrentes, se tradujeron en un mejoramiento general en la costa, en la cual la agricultura norteña adelantó más que la meridional, especialmente en las provincias de Lambayeque y Chiclayo[117]. El tráfico del guano, debido a la concentración de la abundante marinería que tripulaba los muchos buques que acudían a las islas Chincha, produjo un incremento comercial a base de un buen mercado que benefició la agricultura de Chincha, Lunahuaná y Chilca[118]. Mas el mejoramiento que se acababa de mencionar fue mayormente en las pequeñas haciendas de cultivos alimentarios. Las de tamaño mayor, en cambio, tuvieron serias dificultades lo que se atribuyó a carencia de brazos, una vez que los esclavos ahora liberados abandonaron los campos agrícolas, produciéndose un desconcierto que tardó mucho en subsanarse a causa de que los hacendados quisieron remediar la situación mediante desafortunadas medidas tomadas al amparo de una llamada "ley de inmigración" que fue utilizada para *importar* semi-esclavos, asunto éste del que nos ocuparemos al tratar de los recursos humanos. Los latifundios encontraron un ligero paliativo al problema de la mano de obra cuando comenzaron a importar maquinaria agrícola arrostrando fracasos, como en el caso de las desgranadoras de maíz, u obteniendo beneficios, como ocurrió con la adquisición de arados ingleses o norteamericanos[119].

También porque en este somero examen de los recursos damos preferencia a los que se relacionan con los productos de exportación, a causa de la incidencia directa que éstos tienen sobre el tráfico marítimo, no podemos dejar de mencionar lo que en el lapso que nos interesa ocurrió con los cultivos alimentarios de la costa ya que se hallaban estrechamente vinculados con el cabotaje que siempre es un factor determinante de la importancia de la marina mercante nacional.

DIRINTEMAR

Antes que los productos agrícolas de exportación aumentaran su gravitación en la economía, los habitantes de la zona costeña y de su traspaís inmediato habían consumido alimentos cultivados muy mayoritariamente en su área geográfica, y comerciados en la misma a través del mar, como se constatará cuando tratemos de los puertos nacionales y del cabotaje que en ellos se realizaba. Esta situación cambió en el lapso 1850-1870, creando problemas que se examinaron con tal preocupación que en 1870 llevó al Fiscal de la Nación a expresar que "el Perú no produce lo necesario para la permanente alimentación de sus habitantes"[120]. El área sembrada de cultivos de exportación había aumentado sin que creciera la extensión de tierra cultivable; la manumisión no se reflejaba en mayor número de pequeños agricultores y más bien se traducía en escasez de mano de obra agrícola. Otras dificultades se añadieron a las mencionadas. Lima, ya mercado mayor de consumo a causa del incremento de su población, penosamente importó víveres de la sierra central. Nada impidió, así, que disminuyera el escaso estímulo para el comercio de cabotaje en buques nacionales pequeños. Al contrario, la apertura liberal al tráfico extranjero sumó sus efectos debilitantes del comercio marítimo en buques peruanos[121]. Los detalles ilustrativos de la situación que existió en el lapso que nos interesa se podrán observar mejor considerando el caso de cada alimento.

En cuanto al trigo, como es sabido, después de haber producido el que necesitábamos, el siglo XVIII nos hicimos dependientes del chileno que llegaba como carga de retorno en los buques que llevaban a Valparaíso nuestra azúcar. Se seguía cultivando en la costa peruana, en especial en San Pedro de Pacasmayo[122] pero en pequeña escala. Mayor importancia tenía el maíz del que en 1860, en Lambayeque se cosechó como 150,000 qq.,lo que era más del doble de la suma de la producción de tabaco, chancaca y arroz[123]. De los otros alimentos, el arroz era de la mayor importancia. Prosperaba mucho en la zona norteña, en especial en varios lugares del departamento de Lambayeque, pero también en Pacasmayo, Trujillo, Santa, Islay y Camaná, más siempre Chiclayo era el mayor productor. No sólo se sembraba en los pantanos[124] sino también en otros terrenos adecuados[125]. Leubel dio la última cosecha de Lambayeque, en 1860, como de 80,000 qq[126]. Dice que en este lugar se han introducido ya "algunas máquinas para descascarar". Esteves consideraba la exportación de arroz como de 272,768 soles anuales[127].

DIRINTEMAR

La fruta del valle de Lima había disminuido mucho en la época en que Leubel publicó su libro (1860) "con motivo de la apertura de nuevas calles [pero] sin embargo dice, en las haciendas de San Isidro, Cueva, Surquillo y Miraflores se propaga la plantación"[128]. Esteves expresa, al final de nuestro lapso, que por entonces se exportaban anualmente 2'000,000 de soles de cereales, hortalizas y frutas. Es de suponer que de estas últimas serían las más los higos de las costas arequipeña y moqueguana, los dátiles de Ica, Chiclayo y Lambayeque y el tamarindo de Piura, Lambayeque y Chiclayo, que eran los que más abundaban, y que su mercado sería, principalmente, Bolivia y Ecuador[129].

El cultivo de la caña de azúcar y la industrialización de su jugo eran actividades que habían tomado importancia desde el período colonial, como puede advertirse en la presentación de este asunto, que Lohmann ha hecho con gran acopio de datos[130]. Esta actividad continuó en la época republicana y con respecto al final de la primera mitad del siglo XIX la producción de azúcar fue como sigue:

Cañete	150,000 arrobas	Chincha y Pisco ...	40,000 arrobas
Ucumayo, Huacho, Chancay	100,000 „	Lima	20,000 „
Lambayeque..	60,000 „	Acarí	150,000 „
		Camaná.....	4,600 arrobas

Aunque con relación a los principales productores mundiales (Cuba, Puerto Rico, Java, Filipinas, etc.) el Perú ocupaba una situación inferior durante la segunda mitad de ese siglo, el cultivo se intensificó apreciablemente en nuestra costa, aun cuando comenzó a incrementarse el de algodón, según se aprecia por algunos datos numéricos que se hallan a nuestro alcance. En 1860 la producción del valle de Lima se duplicó con respecto al año anterior por haberse plantado caña en varias haciendas de la provincia de Chancay, al mismo tiempo que a base de máquinas se mejoraba la molienda[131]. El incremento de las cosechas en Cañete fue de cincuenta por ciento durante ese mismo año, mencionándose como la más pujante empresa la de Swayne, evaluada en dos millones de dólares, con líneas férreas que comunicaban entre sí las diversas haciendas, así como con una mano de obra que llegaba a mil chinos[132]. En cuanto a la costa norte, por Pimentel,

DIRINTEMAR

San José, Pacasmayo, Malabrigo, Huanchaco "y otros puertos pequeños" se exportaban anualmente 460,000 quintales de azúcar[133]. Macera ha hecho notar que durante los primeros veinticinco años de la segunda mitad del siglo XIX hubo una expansión azucarera en la costa que, en su concepto, comprendió primero una etapa de "experimentación limitada", que a partir de 1860 fue seguida por otra de "desarrollo explosivo", ofreciendo el cuadro siguiente que muestra, en toneladas, la exportación total de azúcar en 1850-1862, según Shane Hunt[134].

Año	Azúcar	Año	Azúcar
1850	1,612	1858	462
1851	2,358	1859	819
1852	1,539	1860	618
1853	1,409	1861	885
1854	1,442	1862	1,257
1855	1,149		
1856	1,020		
1857	890		

El algodón, del que varias especies silvestres crecieron en el Perú precolombino, durante los mediados del siglo pasado comenzó a convertirse en artículo de exportación. Hacia 1856 se plantaron 100,000 matas de este arbusto, en las provincias de Lambayeque y Chiclayo, por vía de ensayo. Los resultados no fueron muy satisfactorios porque el cultivo estuvo en manos inexpertas. Pero los hacendados norteños persistieron y a fines de 1859 los mayores sembríos se hallaban en Talambo (250,000 plantas), Cayaltí (100,000 plantas) e igual cantidad en las haciendas Collus y Colupe, mientras en Ferreñafe, Túcume y Machumí se preparaban terrenos para sembrarlo. En 1860 se había formalizado ese cultivo, pues en Chiclayo había 700,000 plantas y se remitieron a los Estados Unidos 8,000 quintales en pepita[135]. El Sur no le iba a la zaga. En las haciendas que Elías tenía en Ica y Palpa se había conseguido un excelente algodón de hebra larga del que se exportó 8,000 quintales[136]. Las perspectivas eran tan buenas respecto a este cultivo que en 1858 el hacendado Salcedo (que más daría mucho que hablar a causa de lo que ocurrió con los colonos vascongados en su hacienda de Talambo) estaba buscando fuentes de financiamiento, en Gran Bretaña y el Perú, para hacer

DIRINTEMAR

obras de irrigación que, según el proyecto que presentó, permitirían sembrar 140,000 fanegadas entre Chicama y Motupe que rendirían cosechas de 5'600,000 quintales de algodón limpio[137]. La Guerra de Secesión de Estados Unidos, que restringió mucho el abundante envío que tal país hacía a Europa, fue factor que favoreció su cultivo en nuestra costa, "con ganancias de magnitud"[138]. Infortunadamente en "los nueve principales valles donde se le producía (Piura, Casma, Santa, Ica, Nasca, Camaná, Tambo, Sama y Azapa) [se trabajaba] en condiciones arcaicas. Eran prácticamente desconocidas las máquinas de despepitar y de prensado", y, lo que es peor, el auge económico de ese sector no se tradujo en ningún mejoramiento social, fenómeno del cual Macera deduce una paradoja: "la conexión entre la agricultura peruana y los mercados mundiales podía exigir una modernización del proceso de comercialización y estimular cambios tecnológicos pero por sí misma esa conexión no suponía que se modificaran las relaciones sociales de trabajo"[139]. Como es de suponer, cuando los Estados Unidos reanudaron su exportación de algodón a Europa, nuestra producción bajó considerablemente. Esteves asignaba a la exportación anual de este producto un valor de S. 1'285,377, frente a los S. 12'000,000 que correspondían al azúcar[140].

A pesar de las dificultades oficiales que se encontraban para cultivarlos, la vid y el olivo prosperaron durante el período colonial venciendo la oposición que su sembrío encontraba en España debido a la competencia que nuestros licores, aceitunas y aceites hacían a iguales productos peninsulares[141]. Aunque en los primeros años de la época republicana no alcanzaron la importancia que llegaron a tener otros productos agrícolas como la caña de azúcar y el algodón, en el lapso que nos interesa eran cultivos prósperos. En el caso de la vid sobresalía en los valles de Lima e Ica, con un gran productor de aguardiente de uva en Pisco, pero se le hallaba en varios otros. A partir de 1852, aproximadamente, la industria vitivinícola se hizo importante. No fueron sólo las haciendas de Pisco y San Javier, de propiedad de Elías, las que elaboraban buen vino. También se produjo en Chincha, Vítor, Siguas, Majes, Nepeña y Morro[142]. En la década de los sesentas el vino figuró como un producto de exportación que obtenía buenos precios en mercados norteamericanos y europeos[143].

Con referencia a los olivares, se encontraban los mejores en algunos valles del Sur, como los de Camaná, Moquegua e Ilo[144].

DIRINTEMAR

Leubel nos da a saber que hacia 1861 pocos eran los olivares antiguos que quedaban en el valle de Lima, pues durante los agitados años precedentes se les convirtió en leña, y sólo recientemente se les había replantado, probablemente, pues cuando escribió su obra expresó que los más "considerables" que por entonces había eran: el de la chacra San Isidro, en el valle de Huatica; el de la hacienda de la Buenamuerte, en la Magdalena, y los de Bocanegra, Orrantia, Lince, Limatambo y Surquillo. Su contribución al tráfico comercial no era tan apreciable como antes pues se vendían las aceitunas como fruta, al pie del árbol. También en esta forma venían de Camaná, Locumba, Azapa, Challascapa, Ilo, Tacna y Moquegua[145]. Caplan opinaba que los mejores olivares eran los de los valles de Ilo, Azapa y Moquegua, y dice que el término medio de la producción anual de aceite resultaba:

Camaná	100,000 arrobas	Chala	5,000 arrobas
Ocoña	2,000 „	Yauca y Jaquí...	2,000 „ [146]

En lo que se refiere a la industria licorera, Caplan da las siguientes cifras de producción de aguardiente en 1847: Ica, 600,000 arrobas; Vítor, 160,000; Pisco, 60,000; Nasca, 47,000; Lima (aguardiente de caña), 40,000; Lunahuaná y Chincha, 30,000, "sin contar el producto del valle de Moquegua que por sí solo exporta de este artículo a Bolivia un valor que se aproxima a S/. 1'500,000". Añade que "los vinos se hacen en grande escala en los valles de Ica y Moquegua, los más grandes viñedos del Perú, y en pequeña en toda la costa de los departamentos de Arequipa y Moquegua, de los cuales son mentados: en el primero, Acabilla y Chaparra (provincia de Camaná) y en el segundo, Locumba y Chaca (provincia de Arica) y Pica (provincia de Tarapacá)". Comenta que los vinos de Elías se parecen mucho a los de Madera y Tenerife[147]. Leubel dice que en las 116 haciendas del valle de Ica, "sin incluir las que pertenecen a indígenas", se elaboran anualmente de 70 a 80 mil botijas de aguardiente de 18º y 10,000 barriles de vino, imitación de Jerez, Madera y Málaga[148]. Esteves da como exportación de licores de uva y de caña un valor de un millón de soles al año, y como consumo interno ocho millones[149].

El tabaco, cultivado solamente en Tumbes y Piura y estancado para su exportación a Chile desde el siglo XVIII, prosperó en el departamento de Lambayeque (Motupe, Batán Grande, La Viña,

DIRINTEMAR

Saña y otros lugares) durante los primeros años republicanos y desde entonces se exportó a Chile para proveer el estanco gubernativo[150]. Leubel daba 18,000 qq como producción del tabaco en Lambayeque[151]. Rojas señalaba a Saña como zona tabacalera preferencial[152].

En los valles de la costa del Sur se beneficiaba la cera que resudaban las pepitas maduras del *huacan* (*Myrica pavonis*), una especie de laurel que crecía especialmente en los de Ocoña, Camaná y Tambo[153].

No obstante que, salvo una excepción, no constituyeron productos agrícolas relacionados con la exportación, había en la costa formaciones vegetales espontáneas de las que nadie cuidaba a pesar de la amplia utilización que de ellas se hacía. Me refiero a las cañas, aneas (totoras), juncos marítimos y manglares. La *caña brava* era el elemento estructural más usado en la costa, ya en la muy difundida pared de *quincha*, bien en el techo de la casa—habitación de las clases populares, las cuales también construían con ella canastas, cestos y otros artículos. La *totora* servía como estera (petate) para reemplazar el colchón. Con el junco marítimo se construían en el Norte las pequeñas embarcaciones llamadas *caballitos*. Los mangles se usaban en las tenerías. La paja toquilla, sí era cultivada con esmero para la confección del popular sombrero *jipijapa* que sostenía una próspera industria casera.

La corteza del maguey, principalmente en las provincias de Piura y Lambayeque, servía para preparar la *pita*, hilo tejido para redes y otros objetos. De sus tallos se hacían vigas y con sus hojas se cubrían los techos de las viviendas populares[154].

Aunque fueron productos agrícolas que mayormente se obtuvieron en las vertientes orientales de los Andes, no se debe dejar de mencionar dos vegetales que, aunque en pequeña cantidad, también se cultivaron en el litoral y que eran productos de exportación. Se trata de la sudorífica y diurética zarzaparrilla y de la febrífuga quina, cascarilla o chinchona, de la cual en 1827 se obtuvo en Europa el sulfato de quinina y que llevada al extranjero por Markham, en 1860, fue aclimatada en Java y en Ceilán (hoy Sri Lanka)[155].

Las algas son un elemento de la biología marítima peruana que aún hoy no merecería que se le llamara "recurso" a menos que se le adjetivara "potencial". No es raro que se le marginara durante los mediados del siglo XIX, a pesar que "quizás no

DIRINTEMAR

existe otro recurso biológico que ofrezca tantas posibilidades de aplicación y los adelantos tecnológicos amplían constantemente su valor utilitario"[156]. Es de advertir, sin embargo, que en 1859 Domínguez señalaba la existencia en nuestro litoral de "algas, sargazos y otras plantas marinas de que la industria podría sacar partido, con la extracción de la soda y otros productos que contiene"[157].

"El alfalfa prosperaba en cualquier lugar que tuviera riego regular", informa Caplan, lo cual era un gran beneficio para la costa debido a las numerosas recuas de animales de carga y de transporte de viajeros que por entonces eran necesarias. La mejor semilla, da a saber, se obtenía en los valles de San Pedro de Pacasmayo, Lunahuaná, Cañete e Ica. También se reproducían perfectamente la grama y el gramalote en el valle del Rímac y en otros[158].

No sólo eran importantes los elementos existentes en la costa con los cuales el Perú podía contar para incorporarse al mundo económico—social de los mediados del siglo XIX, sino también aquellos otros que faltaban y que resultaban necesarios para alcanzar tal finalidad. En este sentido precisa volver la atención al desfase que por entonces nuestra costa presentaba respecto al complejo eotécnico que en Europa había existido durante el lapso 1000—1750, ya que tales diferencias de aspectos obstaculizaban nuestra incorporación en la realidad técnica que existía con respecto al mundo al que necesariamente teníamos que incorporarnos.

El complejo eotécnico, lo hemos dichos en capítulos anteriores, se caracterizó por la manera en que el agua y la madera se utilizaron para crear energía capaz de obtener formas productivas nuevas para la humanidad. También hemos relievado la pobreza de caudal acuífero y la indisciplina e irregularidad de los ríos costeños, que impedían su utilización con la amplitud que se les usaba en Europa. Pero además de que la topografía nos había dado ríos cerriles, la naturaleza no fue pródiga con la madera. Con la excepción de las matas de algarrobales y tamarugales, no había en la costa bosques maderables y hasta escaseaban los árboles. Esta situación venía de un lejano pasado. El Dr. Luis E. Valcárcel nos da a saber que los planificadores incaicos plantaban árboles en los bordes de los caminos, las acequias y los linderos, lo que indica que no existía arborización natural. Esa política forestal no continuó en las etapas colonial y del comienzo de la Re-

DIRINTEMAR

pública, de manera que a los mediados del siglo XIX llegamos con una sola región arbórea: Tumbes. El Dr. Denegri nos informa, a base de documentos oficiales, sobre la investigación que la Marina realizó en 1845-1849 a fin de determinar las maderas que allí existían para construir embarcaciones y para llevar a cabo otras obras navales[159]. En posesión de los datos adecuados se adoptó la política de trozar árboles y enviar el maderamen a Paita para evitar robos y para mayor facilidad de transporte al Callao, habiéndose reunido en una ocasión más de cuatrocientas piezas[160]. Pero las reservas tumbesinas no eran muy abundantes, al parecer, pues de acuerdo con un documento de 1862, cuando se emprendieron serias obras de mantenimiento de la *Amazonas*, para obtener piezas tan sencillos como las curvas que aseguraban los baos al costado fue menester acudir a la riqueza maderera del Ecuador, mandando un oficial de marina a Guayaquil para que las adquiera, lo cual retardó cinco meses el recorrido[161].

La pobreza costeña de agua corriente aprovechable y de bosques maderables tuvo serias implicaciones, no sólo económicas y para los empeños navales. Al no haber la civilización aborigen desarrollado la rueda ni domeñado al río, no se separaron la energía productora y la destreza humana, ocurrencia que fue la forma técnica peculiar del complejo eotécnico. Los inkas siguieron usando al hombre como potencia, de manera similar a como se procedió en Egipto. Los españoles cambiaron tal actitud sólo ligeramente pues en su país el fenómeno eotécnico no se había dado con la plenitud que en otros europeos. De allí que cuando el criollo republicano de los mediados del siglo XIX quiso entrar de lleno en el mundo de la técnica, tuvo que desgastarse luchando contra una tradición que resultaba antieconómica debida a su antigüedad. Fue así que junto a la máquina de vapor importada figuraban miles de seres humanos que eran empleados como hombres—músculos. *Chimbador* o *carguero* que llevaba en sus hombros a la persona que tenía que vadear un río o cruzar un lozadal; esclavo que presionaba la viga que oprimía las aceitunas de las cuales se quería extraer el aceite; jornaleros que cargaban sobre sus hombros las botijas que había que depositar en las bodegas de los buques. Esta situación explica que los hacendados costeños pusieron el grito en el cielo al producirse la ley de manumisión que los dejaba sin brazos serviles y los iba a obligar a adquirir maquinaria agrícola e industrial.

DIRINTEMAR

2. *RECURSOS MINERALES*

En los mediados del siglo XIX ya no se repetía tanto como antes la frase de resonancias metálicas que había hecho famoso a nuestro país: "¡Vale un Perú!". La minería se hallaba en una situación de estancamiento que prolongaba la postración que sufrió los últimos cien años del período colonial. Convenientes intentos rehabilitadores se dejaban durmiendo. Algunos ensayos se abandonaban a poco de comenzados. Peor aún que eso: llenas sus arcas del dinero del guano, el Estado no se alertaba sobre lo que en el campo minero faltaba en forma urgente y, como consecuencia de esa ceguera, no hacía nada por remediar una situación que levantaba murallas obstaculizadoras del "progreso" que los dirigentes anhelaban. Al opíparo y dos veces secular banquete de las minas peruanas no se habían sentado nunca dos minerales que abundaban en nuestro territorio pero que permanecían encerradas en las profundidades del suelo: hierro y carbón. Estos eran, precisamente, los dos elementos con los cuales Europa había constituído el complejo paleotécnico que estaba consolidando la revolución industrial del siglo XVIII gracias a una nueva y abundante fuente de energía que independizaba la técnica de las influencias de las estaciones y de los caprichos del tiempo atmosférico, y gracias, también, a un mineral común y barato al que ese carbón iba a dar cualidades de resistencia y endurecimiento inusitados por entonces. Aquí, al pie del mar, bajo las lomas de Marcona teníamos el hierro que sólo después de un siglo se explotaría, haciéndonos sufrir mientras tanto una esclavitud logística de repercusiones militar e industrial. En cuanto al carbón algo semejante iba a suceder como hemos de verlo al tratar de las fuentes energéticas.

No era el litoral pobre en minerales. Aquí y allá, especialmente en el área de Pisco, se señalaban pequeños yacimientos hasta de oro. La costa meridional resultaba la mejor dotada y prácticamente la única zona de la cual se le exportaba. Al complejo argentífero de la provincia de Tarapacá (Santa Rosa, El Carmen, Chanabaya, Coronel, San Simón y sobre todo Huantajaya) se le llamaba "el Potosí del Sur". Estaba a unas siete millas del puerto de Iquique y aunque se encontraba en explotación desde los finales del siglo XVI, se calculaba que entre 1726 y 1826 había dado una cantidad de mineral que valía £ 15'000,000. A partir de la última fecha era irregular y por valor de 30,000 dólares anuales. El

DIRINTEMAR

complejo comprendía cincuenta minas y en sus períodos florecientes tenía 4,000 empleados y obreros. Habían en esa y otras regiones buenos yacimientos de cobre, pero por entonces su explotación se hallaba en sus comienzos, impulsada por Meiggs[162].

La más grande riqueza mineralífera del litoral en cuanto a los rendimientos económicos de la segunda mitad del siglo XIX, y la que mayor influencia ha tenido en nuestra historia contemporánea, ha sido la de los minerales no—metálicos que se encontraban en formas muy variadas que se podían agrupar en tres categorías. En cuanto a los *estructurales*, continuaba usándose, aunque más limitadamente, la brea, el *copé* piurano del cual Macera ha escrito un interesante ensayo[163]. A éste se agregaba el yeso que se había encontrado en varias partes, como lo menciona Peterson con respecto a Chilca y la desembocadura del Sama[164], así como "la piedra que se halla en el lugar llamado Arenal, entre Paita y Colán, [que] ha proporcionado a los habitantes de aquel lugar la industria de la elaboración del cimiento romano desde hace muchos años atrás... y aun tiene lugar su exportación al extranjero"[165]. En lo que se refiere a los *salinos*, la costa era rica en depósitos de sal comestible que se explotaban con facilidad pues los bloques de 100 a 200 libras cada uno "que... se encuentran por espacio de trescientas millas, congelados por el sol en estos bajos, no cuestan sino el ir a cogerlos y el trabajo de despedazarlos en forma de poderlos llevar al navío", según decía el viajero florentino Carlotti, en 1595[166]; y abundaban, sobre todo al Sur, las borateras y salitreras de las que nos ocuparemos extensamente en otro lugar de este libro[167]. Por último, en cuanto a *fertilizantes*, se encontraban potásicos, sulfurados, nitrados y fosfatados, según se prefiera, en Tarapacá, Ocoña, Vítor, Lambayeque, La Libertad, departamento de Lima o islas de Lobos, Chincha y otros lugares donde había depósitos de guano, producto éste del que nos ocuparemos con extensión posteriormente, así como del salitre nitrogenado[168].

3. RECURSOS BIOLOGICOS

Porque era maciza, estable, regimentada; porque avanzaba con paso firme en el suelo que pisaba; porque todo lo hizo mediante el trabajo obligatorio y socializado de sus súbditos, la civilización tawantinsuya pudo considerar la tierra como su principal recurso, explotándola en forma sobresaliente para su época y

DIRINTEMAR

dados los escasos instrumentos técnicos que poseía. El coloniaje de los españoles, pueblo que al conquistar la América llegó a nosotros con varias virtudes entre las cuales figuraba la sobriedad, en nuestro continente tornóse avariento y hurgó en las entrañas geológicas el oro y la plata que consideró recursos prioritarios. Para nuestro siglo XX el recurso más preciado es la extraordinaria abundancia de peces que habitan en el mar territorial. El siglo XIX, en cambio, consideró que el guano era *el recurso* por antonomasia.

En los casos de los inkas, los españoles americanos y los peruanos contemporáneos, la explotación del recurso descollante sólo se logró a base de un tesonero y duro esfuerzo humano, intelectual y físico. Tuvo que emplear el habitante del país ciertas dosis de voluntad, de habilidad y de dinero (o su equivalente en el Inkario) para obtener de la escasa tierra cultivable, de las entrañas de los Andes o del mar, productos disponibles para el satisfactorio consumo del hombre, los que ofreció en trueque de otros productos, en el caso de los inkas, o de un precio dependiente del costo de producción y de la demanda del mercado, en los otros casos.

Con el guano no ocurrió así. El Estado, que fue el usufructuario de la riqueza que proporcionó el fertilizante, lo recogió fácilmente utilizando el esfuerzo recolector de una mano de obra puesta a trabajar en condiciones peores que el aborigen de la *mita* y el negro esclavo. El gran productor fue en realidad el inmenso número de las aves[169] que tanto admiraba a los viajeros[170]. La extracción del guano llevó a poner en práctica durante el siglo XIX una política protectora de las aves del litoral pues el Reglamento de Comercio establecía en su artículo vigésimo segundo que era "absolutamente prohibida la caza de pájaros en el litoral del Perú y sus islas"[171]. Esta fue la única inquietud que se tuvo respecto a los productos zoológicos, sin utilizar mayormente los otros que existían al alcance de la mano.

Sánchez da en su trabajo las características de nuestra nutria (*chungungo*, o *gato marino*, o *Lutra felina*) y de nuestra foca (*Lobo de mar*, u *Otaria*)[172]. Sobre el papel de los lobos en la época prehistórica, Hérman Buse ha hecho un magnífico aporte en el tomo que ha estado a su cargo y que fue preparado a base de una exhaustiva investigación, y presentado en una forma brillante que será difícil de igualar por quienes debemos ocuparnos de otras etapas de la historia marítima[173]. También Denegri lo ha men-

DIRINTEMAR

cionado[174]. Poco queda por añadir, en particular en cuanto al aporte que hubieran podido hacer a la economía pesquera de nuestra costa. Eran los lobos todavía abundantes y llamaron la atención de los viajeros del lapso 1850-1870. Skogman, muy de pasada, dice haberlos visto en las islas Chincha y luego se detiene a mencionar el número grande que habita la isla de San Lorenzo donde asistió "a varias cacerías de focas"[175]. Warren dice que en las Chincha son tan numerosas como las aves, ya que cuando se mira desde el buque no puede dejar de verse media docena de focas retozando, mientras que si se rema en un bote se les observa muy cerca, con su aspecto travieso y mostrando sus grandes colmillos como si sonrieran[176]. Cuando Onfroy de Thoron contempla las manadas en las islas de Lobos, dice que hay algunos tan gordos que apenas pueden moverse[177]. Ningún provecho se obtiene por entonces de estos mamíferos acuáticos, salvo las balsas que con sus odres fabrican los pescadores costeños. Sin embargo, tienen gran valor los cueros de esos animales que vendidos en la China son pagados a cinco dólares, lo cual puede dar lugar a un negocio pingüe si se tiene en cuenta que en una sola cacería un grupo de loberos norteamericanos recolectó cinco mil pieles, en 1803[178].

En la página 239 del trabajo de Sánchez[179] existe un párrafo en el cual con honradez científica informa respecto a lo mucho que ignoramos sobre nuestras algas. Mas quien en el t. I, vol. 2 lea los capítulos I—II y IV-VIII, hallará, por contraste, un caudal grande y valioso de informaciones sobre la investigación científica y la tecnología pesquera que el Perú viene utilizando para explotar, con encomiable esfuerzo, ese filón de nuestra riqueza biológica. Esta diferencia sirve como muestra apropiada para hacer notar que si en cuanto se refiere a la biología marítima (con excepción de lo que atañe a las algas) y a la pesquería peruana nos hallamos en la fase neotécnica, en lo que concierne a la vegetación marítima nos encontramos aún en la fase eotécnica. En esta misma estábamos durante el siglo XIX en cuanto a un conocimiento sobre el plancton, necton, bentos y peces de nuestro mar, que nos permitiera explotar plenamente la apreciable riqueza que constituye.

Quien examine las listas bibliográficas que aparecen al final de cada uno de los valiosos estudios que los señores Peterson, Mugica y Sánchez han aportado en los dos volúmenes que tratan de

DIRINTEMAR

"El mar: gran personaje", en el tomo inicial de la *Historia Marítima del Perú*, notará que sólo aparecen autores peruanos que se ocupen de los recursos litorales, en los dos últimos decenios del siglo XIX y en muy escaso número. Durante el lapso 1850-1870, a pesar del progreso que experimenta en el mundo la disciplina eceanográfica, nuestros hombres de estudio parece que sólo dispusieron de las informaciones contenidas en las obras de los viajeros científicos, publicadas en la primera mitad del antedicho siglo (Humboldt, Valenciennes, Darwin, Tschudi, Jenyns), si estaban en capacidad de leer obras en alemán, francés e inglés. Poco se sabía por entonces sobre el extraordinario fenómeno que ocurre en nuestro litoral, donde si la vida ha sido avara en el desierto costeño, en cambio, con ensoñada prodigalidad de hada madrina ha convertido el mar en una incansable y fecunda matriz que procreaba una riqueza ictiológica que un siglo después convertiría al Perú en el primer país pesquero del mundo, quien iba a encontrar en las aguas del Pacífico un producto destinado a darle la mayor proporción de sus ingresos anuales en divisas extranjeras.

Mientras el país avanzó lentamente para llegar a tal situación, en la segunda parte del siglo XIX la pesquería no constituyó una actividad económica de importancia. En embarcaciones pequeñas y a veces primitivas el pescador no osaba alejarse mucho de la ribera oceánica. No existía, tampoco, un estímulo que lo impulsase comercialmente a realizar un apreciable esfuerzo. No se conocía aún el enlatado. La salazón constituía por entonces entre nosotros una técnica de ambiente doméstico y de escasísimo rendimiento. Se realizaba, con los peces pequeños, particularmente en puertos que tienen salinas próximas, como Huacho. El consumo de pescado fresco era limitado, y en su mercado de compra figuraba la población litoral que en su mayoría era de escasos recursos económicos. Es conveniente examinar el proceso de decadencia de una zona geográfica que, como nuestra costa, se alimentaba del mar en la etapa pre—colombina, que llegó hasta la última mitad del siglo XVIII con "una industria de la pesca y de la salazón del pescado... reducida a una proporción muy modesta"[180], y tuvo que sufrir los vendavales de la lucha independentista y de la subsecuente cadena de revoluciones, después que durante los últimos años coloniales se la desatendió a pesar de advertencias tan claras y oportunas como la de Unanue, de la que trata el Dr. de la Puente[181].

DIRINTEMAR

Como el Dr. Denegri lo ha hecho notar[182], al comienzo de la etapa republicana hubo interés gubernativo en proteger la pesquería, según se advierte en la legislación que desde 1822 se dictó. Esta no sólo reservaba esa actividad a los peruanos. También los estimulaba mediante exigencias mínimas, obligándolos solamente a matricularse, y liberándolos del pago de derechos de introducción o de exportación de los productos de su industria. Además, categóricamente los gobiernos se negaron a hacer concesiones a los buques norteamericanos e ingleses para que pescaran en las islas. Casi todas esas medidas fueron reiteradas en el segundo dispositivo de importancia que se dio sobre pesquería: el decreto del 5 de agosto de 1840 que menciona Denegri[183], al que habría que añadir las disposiciones que tal decreto contiene para impedir cualquier posibilidad de contrabando de guano o mercaderías (artículos tercero, quinto, sexto, duodécimo y décimo tercero). El 29 de setiembre de ese mismo año se dictó otro decreto, en que se ratificaba la excepción del pago de contribuciones a los pescadores. El 4 de diciembre de 1845 se prohibió, mediante una ley que indudablemente estaba también destinada a impedir el contrabando, que las balsas salieran a la pesca en el puerto de San José después de las 6 de la tarde en verano y las 5 en invierno, ni entraran en ninguna estación antes de las 6 de la mañana, sin ser reconocidas; y el 26 de octubre de 1849 se decretó que aunque la pesca era libre, según la Constitución, todo pescador, desde los 15 hasta los 50 años, tenía obligación de matricularse en el partido naval a que correspondía el lugar de su residencia[184]. Mas esto no modificó la situación que existía. Cuando entramos en la segunda mitad del siglo XIX, no faltaron importantes funcionarios públicos que hicieran notar el mísero estado de la industria pesquera y la necesidad de organizarla y desarrollarla debidamente. Uno de ellos fue Pezet, en su *Memoria prefectural* de Moquegua (10 de julio de 1851), según Denegri la cita[185].

El proteccionismo respecto al pequeño pescador nacional siguió en vigencia. En un expediente en que D. Gerónimo Zavaleta pidió que se concediera a varios individuos privilegio para pescar, el Presidente decretó: "puesto que la pesca es una industria que puede ejercerse libremente por todos los que quieran dedicarse a ella, conforme [el] Art. 22 de la Constitución..., se declara sin lugar el privilegio que, para pescar en el litoral comprehendido entre los puertos de Pisco y Huacho, solicitan los recurren-

DIRINTEMAR

tes...", el 2 de agosto de 1859[186]. Caplan expresaba que por entonces (1859) la pesca continuaba siendo "una de las ocupaciones de los indígenas en toda la costa, mayormente en el Norte, donde hay algunos que aventajan en arrojo y habilidad en el manejo del remo a los mejores de Europa y los Estados Unidos"[187]. En el mismo año, Domínguez decía que en el departamento de Ica "algunos se ocupan de la pesca como los del pueblo de Magdalena, cercano a Pisco, que hacen un regular comercio de este artículo con el interior". Al finalizar el lapso que estudiamos, la situación existente la describe Basadre como sigue: "Alimento abundante y barato, el pescado costaba en 1869 3 centavos por 500 gramos. Es sensible (decía Arosemena Quesada en el informe sobre la alimentación en Lima, ya citado),[188] que la pesca esté ya casi exclusivamente entregada a la veleidad y pereza de los indígenas. Sería de desear que esta industria fuese explotada más científica y metódicamente' "[189].

En su magnífico trabajo Sánchez ha dado a conocer lo referente a las ballenas del Perú[190], abundante y valioso mamífero de nuestras costas del cual se ha ocupado el Dr. Denegri[191] proporcionando interesantes datos sobre su historia.

A pesar que al iniciarse el período republicano se contaba con personas que, como Unanue, comprendieron la importancia de la cacería de este cetáceo, dado su valor comercial, poco se hizo por impulsarla, salvo algo bastante generoso para un país pobre: se abrió la industria a los norteamericanos y se les otorgó especiales concesiones que luego fue menester dar a los británicos.

Los gobiernos del lapso 1845-1870 no sólo imitaron sino superaron las medidas proteccionistas para los balleneros extranjeros, que se habían adoptado durante los finales del siglo XVIII y los comienzos del XIX[192], con la única diferencia que ya no se trató sólo de los británicos sino también se protegió a los norteamericanos, haciéndose a unos y otros concesiones que antes no se habían acordado. El Decreto del 3 de enero de 1846 y la Resolución del 17 de marzo del mismo año dieron facilidades para que los balleneros cortaran leña en los "bosques" de Tumbes[193]. En el tratado entre el Perú y los Estados Unidos que se concertó el 26 de julio de 1854, se consideraron exenciones y privilegios, y como se hubieran suscitado dudas sobre las primeras, el 4 de julio de 1857 se aprobó un acta de aclaratorias. Pero como Gran Bretaña reclamara en vista de las disposiciones del artículo tercero del Tra-

DIRINTEMAR

tado de Amistad, Comercio y Navegación con el Perú (10 de abril de 1850), se declaró que las concesiones acordadas a los buques balleneros norteamericanos eran "extensivas en todas sus partes a los ... de la Gran Bretaña mientras rigiese el tratado con esta Nación"[194]. Por último, el Reglamento de Comercio de 1864, en su artículo 134, autorizó a los balleneros "extrangeros" que podían desembarcar "en cualquier puerto mayor o en el menor de Tumbes", sin pagar derechos de internación, hasta el valor de quinientos pesos por arancel en las provisiones o mercaderías que el artículo 168 pormenorizó como sigue (especificando que podían traer hasta mil pesos de ellos para cambiar o vender, pero que la libertad de introducción sólo regía por quinientos): amotapes, botas, cotines, carne salada, cordaje, driles azules, grasa, galletas, hachas y machetes, harina, imperiales o género blanco de algodón, indianos o zaragas, jabón, lona, manteca, mantequilla, ron, ropa de marinero, tocuyos blancos o crudos o asergados, tabaco, tocino, velas estecrinas y de esperma, zapatos y zapatones[195]. Nuestra generosidad fue tan amplia que cuando caducó el tratado de 1851 el Perú siguió haciendo a los balleneros las concesiones que este documento les otorgaba[196].

Cabe suponer que como a mediados del siglo XIX no se prestaba atención a la necesidad de conservar los recursos, el estímulo que se otorgó a los balleneros extranjeros se debió a que los nacionales del país no mostraban interés en los cetáceos. En la relación de barcos peruanos existentes en 1851 no aparece ningún buque al que se señale esta actividad en la columna "tráfico". En 1853, en cambio, en el cuadro que Melo publica[197] y que manifiesta que fue levantado por el gobernador del Callao, general Alejandro Deustua, aparecen una fragata, dos barcos y un bergantín—goleta de las cuales se dice que son balleneros. Entre las tres sólo llegan a 781 toneladas, cifra que no representa nada frente a la numerosa flota pesquera que cazaba ballenas en nuestra costa, con pabellón extranjero. Además, ninguno de esos buques figura en la relación de 1851, y no tenemos mucha fe en esta última, como lo explicamos al tratar de la flota mercante peruana de ese período. Quizás el auge del negocio pesquero llevó a esos cuatro buques a tal actividad y simultáneamente. Mas no vale la pena detenerse en este asunto habiendo otros más importantes de que tratar. El primero se refiere al estado en que se hallaba en los mediados del siglo XIX la caza de cetáceos, que era una actividad que tenía ya un siglo en la historia marítima mun-

DIRINTEMAR

dial, en lo que se refiere a los anglosajones. En cuanto a los norteamericanos, sus balleneros habían crecido bastante en número desde que los más dejaron la costa oriental de su país y fueron pasando al Pacífico. Cuando los Estados Unidos se hizo dueño de California, el negocio creció en tal forma que 2,000 buques llevaban a esa zona geográfica 2,500 barriles de aceite por viaje[198], que procedía de buques que cazaban en la amplia zona situada entre el Artico y el cabo de Hornos, comprendiendo el Perú, naturalmente, área respecto a la cual sesenta balleneros de Nantucket presentaron a su gobierno en 1818 una petición para que se les diera protección armada mientras operaban en nuestros costas. El auge del negocio ocurrió en 1850. La presencia de cientos de buques y de miles de tripulantes determinó que los norteamericanos escogieron ciertas islas y puertos como estaciones de espera y de aprovisionamiento de los buques. Como la flota ballenera de los Estados Unidos desplazó a las naves de todos los otros países, los lugares seleccionados por esos balleneros se beneficiaron comercialmente; pero en otros aspectos sufrieron daños de consideración a causa de la licencia y brutalidad que mostraba buena parte de la marinería.

La industria ballenera alcanzó su apogeo en 1850, año a partir del cual declinó rápidamente, en especial cuando los productos de la industria petrolera reemplazaron al aceite y la esperma de los cetáceos, que se habían usado para la lubricación e iluminación. Durante el período de auge la mención de Paita y de Tumbes fue frecuente en las informaciones que aparecían en los periódicos del N.E. norteamericano (especialmente en Boston), cuando se escribía sobre los viajes de los buques balleneros y sus peligrosas aventuras[199].

El negocio daba a los extranjeros un gran rendimiento, en forma que los cálculos que Unanue había hecho años antes quedaban por debajo de la realidad[200] pues en el mercado de cetáceos se empleaban el aceite, la esperma, los huesos y la carne, con muy diversos usos: iluminación, lubricación, manufactura de sogas y de jabón, curtido, templado del acero, cera para lubricantes y alcoholes grasos, alimento, corsés femeninos, miriñaques, sombreros, abanicos, sombrillas y hasta como resortes de mueblería fina. Puesto que se cazaba como si los cetáceos hubieran de durar toda la vida, en cada campaña se conseguía enorme cantidad de material para comerciar. En 1868, es decir, cuando el negocio estaba ya en decrecimiento, un documento oficial de los Estados

DIRINTEMAR

Unidos nos da a saber que el año anterior veintiséis buques balleneros han estado en campaña con base en Tumbes y que ese año se espera mayor número[201]. Diez años antes el Ministro de los Estados Unidos en Lima ordenó al cónsul en Tumbes que sometiera una encuesta a los capitanes de cinco balleneros que estaban en ese lugar, y según las respuestas de quienes se prestaron a la investigación, en el Norte de la costa peruana se obtenía un promedio de 900 barriles por buque durante una temporada de seis meses[202]. En cuanto a las características estructurales de los buques balleneros, se darán algunos datos cuando se exponga el problema general del tráfico marítimo en nuestra costa.

A menos que las concesiones que se hacían a los balleneros extranjeros se derivaran de ciertos objetivos diplomáticos por alcanzar, no aparece clara la razón que las promovía. Paita y Tumbes eran mercados de oferta pobre para el abastecimiento de esos buques; y la escasa ventaja que producía lo que los balleneros compraban, desaparecía por entero con las utilidades que ellos obtenían mediante la venta que les era permitida, conforme se dio a saber en párrafos anteriores y, más que todo, con el contrabando que practicaban[203]. Los accidentes que se producían en las cacerías ocasionaban un recargo de trabajo a nuestras autoridades portuarias[204]. No resultaba raro que los capitanes faltaran el respeto y aun amenazaran a las autoridades locales si se les sorprendía haciendo contrabando o cometiendo otros desmanes[205]. Eran, por último, bastante abusivos en sus reclamos, contando con el apoyo de los cónsules y ministros acreditados en el Perú. Por haber sido detenida la barca *William Lee* en Tumbes, su capitán pedía una indemnización de 31,946.86 dólares, cantidad que en sí misma era muy elevada para la época[206].

Aunque venía a ser modesta su contribución al tráfico marítimo, no debe dejar de mencionarse la exportación que se hacía a Europa, Bolivia y la China, de la cochinilla, insecto hemíptero que vive en el cactus y que reducido a polvo da una materia colorante. Como se reproducía muy bien en la costa, se le encontraba en Chiclayo, Santa, Nasca e Ica, principalmente, pero también en otros lugares. Su precio promedio era de ocho reales por libra. Elías obtenía en Ica 12,000 libras al año y en Nasca 24,000[207].

No tuvo la costa precolombina ningún ganado doméstico de tamaño mayor que contribuyera, como sucedió en Europa, en las faenas agrícola e industrial como fuente de energía, y en el trans-

DIRINTEMAR

porte como animal de tiro. Esto constituyó una gran desventaja para la explotación de las materias primas de tal zona geográfica. A mediados del siglo XIX los precios del ganado equino y del bovino eran todavía demasiado elevados para que los animales que comprendían estuvieran al alcance económico del campesino o artesano, lo que restaba energía al esfuerzo de producción.

4. RECURSOS ENERGETICOS

Los tres recursos energéticos básicos del complejo neotécnico al que nos incorporamos a mediados del siglo XIX son petróleo, carbón y agua, de los cuales los dos primeros constituyen concentrados orgánicos no renovables que se hacen figurar entre los recursos minerales. En cuanto al agua es un recurso indestructible que si en los usos iniciales del paleotécnico, como en los molinos hidráulicos, tuvo aplicación modesta, en el mundo neotécnico se hizo capaz de suministrar enormes cantidades de energía a través de la conversión del salto de agua en potencia eléctrica. Nuestro país ha tenido la fortuna de poseer los tres recursos energéticos de los cuales sólo ha podido comenzar a gozar su pleno uso durante los mediados del presente siglo. La segunda parte del siglo pasado resultó un período de luchas y de pruebas en el cual penosamente adquirimos, de prestado, dos de ellos. Fue el litoral, y muy en particular la industria marítima, el campo de experimentación en que se verificó el difícil y costoso ensayo de incorporar el carbón fósil a nuestra realidad.

Al finalizar la Baja Edad Media ya en Europa se usaban en regular número los molinos de granos movidos por agua, viento o energía animal (caballos). No es de extrañar que Kapsoli mencione una licencia limeña de instalación que data de 1540, así como que exprese que la mayoría estaban "en las riveras del Rímac", lo que parecería indicar que eran hidráulicos. Esto adquiere visos de certidumbre respecto a los dieciséis molinos cuya relación incluye Kapsoli, tanto por la localización de los mismos como por dos términos que se usan en el expediente que glosa ("guardia de agua" y "limpia de las tomas y acequias")[208]. Se encuentran a mediados del siglo XIX otras referencias a molinos, aunque pocas. Constituyen excepciones la mención que se hace de uno hidráulico utilizado en el trapiche de la hacienda Villa[209] y de otro "a vapor, en el Callao, propiedad de los señores Moller Moore y Cía.", que se quemó el 30 de noviembre de 1860[210].

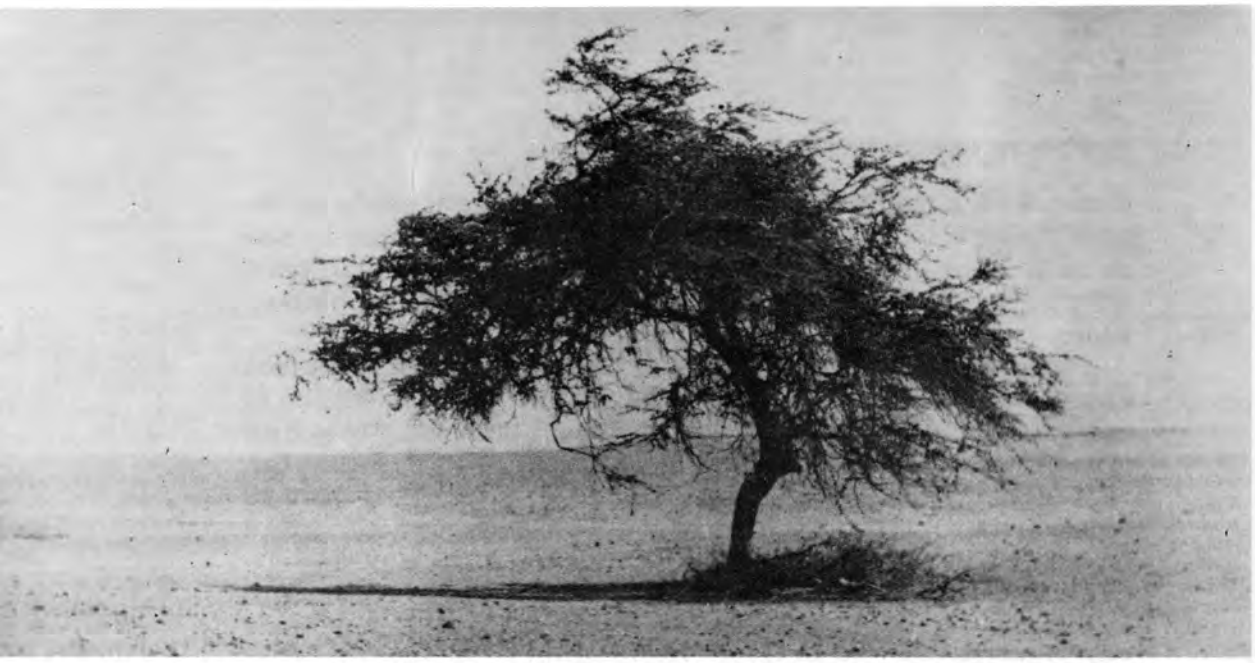
DIRINTEMAR

Como se ve, a mediados del siglo XIX ya la energía usada en las actividades económicas primordiales era el vapor, lo que dejaba de lado la utilización del agua como fuente energética, para adoptar la energía calorífica conseguida a través de un combustible.

De los dos concentrados orgánicos que constituyen recursos energéticos, aunque parezca mentira había sido el petróleo el que primero se empleó, por los aborígenes peruanos, y el que en una de sus manifestaciones químicas mayormente se utilizó durante el período colonial[211]. Sin embargo, en la forma en que más se le conoce sólo reapareció en 1859, a poco que se le descubriera en los Estados Unidos. No obstante, únicamente con posterioridad a la Guerra del Pacífico comenzó a extraerse nuestro petróleo líquido. En 1863 llegó de los Estados Unidos el primer galón de este combustible que se siguió comprando en el exterior[212]. El XIX fue para nosotros un siglo de carbón, en sus calidades de vegetal y de mineral, aunque este combustible alternó con la leña, que tuvo cierto peso en el comercio marítimo de cabotaje pues se venía usando desde hacía mucho tiempo no sólo para la preparación de alimentos sino también para usos industriales[213] causando enorme deforestación, en especial en los bosquecillos de algarrobos, guarangos y tamarugales, de Piura, Ica y Tarapacá, que surtían a quienes prosperaban enviando leña al Callao en regular cantidad de buques[214]. Se hizo la leña tan escasa que se tuvo que importar del extranjero, y en 1873 entraron en el Callao 31 buques de fuera, con 31,740 kilogramos y 46,150 rajas. Los buques de cabotaje transportaron 12'754,082 k. y 510,725 rajas[215].

Otra fuente de deforestación fue el consumo de carbón vegetal ("carbón de palo") que sirvió para reemplazar a la leña, produciendo un impacto en la escasa vegetación costera, que se apreciará al conocer que "se requiere una hectárea de monte por cada ciento treinta toneladas de carbón vegetal"[216]. Según parece, antes de 1855 no era mucha la cantidad de "carbón de madera" que se importaba en el Callao de Chimbote, Santa y Malabrigo[217]. Pero a partir de esa fecha y hasta 1858 el aumento de la demanda hizo que también Guañape y Chao nos enviaran carbón del que hubo exceso de oferta en 1859-1860. Esto hizo caer los precios, redujo la producción y el valor subió en 1861 hasta 2.2 pesos el quintal, "cifra que se mantuvo hasta 1864, cuando llegó hasta los 3 pesos, por causa de la Guerra con España que interrumpió el cabotaje. Esta fue la época de oro para el carbón vegetal[218]. Basadre añade

DIRINTEMAR



El solitario algarrobo del desierto piurano.

Viejos algarrobos de la vega piurana.

DIRINTEMAR

que por entonces "el consumo de carbón vegetal no disminuyó; en vez de cobrarse de 11 a 12 reales el quintal al por mayor en el Callao como doce años antes, su precio fue de 18 a 22 reales"[219]. Es de advertir que hasta el primer cuarto del presente siglo el carbón vegetal se consumió en Lima en proporción cuatro veces mayor que el carbón fósil, y en 1930-1931 se calculaba su empleo en 50 a 60 mil toneladas de las que 30,000 se desembarcaban en el Callao, viniendo siempre la mayor parte de los departamentos del Norte[220].

Desde antes que comenzara el lapso que estudiamos se había señalado la existencia de carbón mineral en el Perú, en una cuantía que sólo se iba a conocer unos cien años después al localizar la faja carbonífera de aproximadamente 100 kilómetros de ancho que corre desde Chota hasta Huancavelica, con estribaciones en las dos vertientes andinas de las cuales la Occidental se acerca a la ribera marítima. Se habían empleado eventualmente, durante el siglo anterior, pequeñas cantidades de los mantos cercanos a las minas de plata, para beneficiar este mineral en hornos de reverbero. Pero la importancia de la explotación carbonífera sólo se hizo presente a principios de este siglo, cuando se estableció la industria metalúrgica. Desde el comienzo del lapso que nos ocupa se comprendió la debilidad en que nos colocaba nuestra carencia de ese combustible, para lograr el crecimiento marítimo. Existía el carbón pero sólo como una posibilidad y no como un recurso utilizable.

Con la llegada del *Rímac*, en julio de 1847,[221] y, cuatro años después con la adquisición de hornos de fundición y máquinas—herramientas para Bellavista, los gobiernos comenzaron a sufrir el fuerte yugo que significaba importar, y a tiempo, el carbón mineral sin el cual el *Rímac* no se podía mover y las máquinas de la Factoría quedaban paralizadas. No es extraño, por eso, que embarcados por Gibbs en Londres, llegaran cargamentos de carbón inglés que en Newcastie—Upon—Tyne se pagaba a 11 chelines la tonelada[222]. Mas los buques a vapor comienzan a aumentar (*Titicaca, Amazonas*), lo que hace insuficiente el carbón que manda Gibbs, de suerte que se empieza a adquirir, también, de los vapores que nos lo quieren vender[223]. Conforme pasa el tiempo y se incrementan las necesidades generales, con fuertes pedidos de la Factoría, a los que se añaden los del Ferrocarril Callao—Lima, las demandas son mayores, por lo que se comienza a emplear un sis-

DIRINTEMAR

tema que se haría permanente: los buques que vienen a cargar guano traen como lastre carbón en sus bodegas, con lo cual las compras que se hacen en Inglaterra resultan ahora por millares de toneladas[224].

En 1858 se siguen presentando dificultades con respecto a la adquisición del carbón. Un proveedor, por ejemplo, abusando de la necesidad, se niega a entregarlo al Gobierno aduciendo desembolsos no previstos y, por supuesto, solicitando mayor precio que el pactado[225]. La eventualidad de que no llegue de Inglaterra en cierta fecha, puede ocasionar que no exista carbón para que los buques de guerra desempeñen algunas comisiones[226]. En busca de una solución, el 16 de agosto de 1858 el Gobierno toma una medida que lo ata más a la P.S.N.C.: acepta la propuesta del gerente de esta compañía británica de vapores, quien mediante un contrato toma a su cargo entregar carbón inglés, con seis a siete horas de aviso, a quince pesos por tonelada de dos mil libras, a los buques de guerra, en el Callao y Paita, y a la Factoría de Bellavista, así como también a los pontones de Arica e Islay pero con cuatro meses de aviso[227]. El ministro de Guerra y Marina justifica ese contrato explicando que "de todos los consumos de la Armada ninguno hay que pueda determinarse menos que el del carbón de piedra, ya por la variedad de su precio, ya también porque depende de la mayor o menor necesidad de emplear los vapores en comisiones urgentes.— Para obviar las dificultades... se ha celebrado una contrata con el Agente de la Compañía de Vapores, en la que se estipula que son de su cuenta los gastos de descarga, depósito y demás indispensables, hasta ponerlo al costado de nuestros buques". Al informar a su gobierno de la situación que ese contrato produjo, el Ministro de los EE.UU., con fecha 14 de enero de 1867, en Lima, hizo notar al Secretario de Estado el monopolio que Gran Bretaña venía a ejercer sobre la venta de carbón en el Perú. Expresó que la provisión de carbón a la marina había colocado en situación de gran influencia a la compañía inglesa de vapores[228]. Ese mismo año, el presidente Prado decía al ministro del Ramo que "el carbón que la Compañía de Vapores proporcionaba a los buques de guerra era de pésima calidad y en su mayor parte polvo, lo que ocasionaba frecuentes reclamos de parte de los Comandantes de los buques que con razón se quejaban de la mala calidad de este artículo".

La carencia nacional de experiencia en los problemas administrativos que comprende atender una escuadra con buques de

DIRINTEMAR

vapor que necesitan carbón, impidió hacer los preparativos que eran necesarios, de tal manera que conforme se quiso tener en depósito combustible se fueron presentando dificultades en cuanto a su almacenaje. Unos cuantos datos que se refieren únicamente a la Marina de Guerra, pueden mostrar cómo se ha creado una esclavitud que se hará más dura conforme pasen los años. En 1850 precisa utilizar el pontón *Juan* como depósito de carbón para el *Rímac*. Un año después hay que almacenar en el mismo, además, el que necesitan el *Titicaca* y la Factoría; y la falta de espacio, así como la próxima llegada de la *Amazonas*, obligan a reemplazar el *Juan* por un buque más grande. En octubre de 1853 es menester construir en el Callao una barraca techada y un muelle especial, para depositar y embarcar el carbón, pues pocos meses antes se ha producido en el muelle principal un incendio en ese combustible, con la pérdida de apreciable cantidad del mismo. En 1855 el problema deja de estar localizado solamente en el Callao. En Arica se quiere construir un almacén en el Morro y al no poderlo hacer se alquila un depósito; y, como no alcanza, precisa fondear en el puerto un pontón que guarde y permita distribuir el carbón. También en 1853 se fondea en las islas Chincha el pontón *Panamá*, como almacén de carbón, y se abren depósitos en Paita. En 1855 las necesidades han crecido tanto que se comienzan a medir periódicamente las existencias de este combustible[229]. Las dificultades aumentaron cuando los buques que venían a cargar guano exigieron que apenas llegaran a nuestros puertos se retirara todo el carbón que traían como lastre pues de otra manera tendrían que aumentar sus estadías en nuestras costas, con perjuicio económico para ellos[230]. La falta de carbón en el Perú significo también dificultades para los buques de guerra extranjeros que estacionaban en nuestras aguas: los norteamericanos pusieron en apuros a su cónsul al pedirle que guardara en depósito una cantidad de carbón de Filadelfia que se había traído para la escuadra de su país[231]. El aumento en las necesidades de carbón que se iba presentando en la Escuadra del Pacífico obligó al gobierno norteamericano a tomar medidas adecuadas para resolver el problema. El *William Cumming* desde los primeros meses de 1858 comenzó a cargar carbón de Filadelfia, que el cónsul de los EE.UU. en el Callao (quien quedó a cargo del aprovisionamiento de combustible) almacenó en la isla San Lorenzo. Dicho buque continuó trayendo durante dos años el carbón necesario. En la década de 1860, cuando ya existía una amenaza de

DIRINTEMAR

guerra civil en los Estados Unidos, se siguió almacenando ese combustible venido en el *Hippogriffe*, pero también se comenzó a comprar en el Callao carbón inglés de la P.S.N.C., política que se continuó poniendo en práctica, en tal forma que contaran con combustible para un año[232].

Como es de suponer el consumo de carbón mineral a mediados de siglo pasado aumenta en razón directa del avance de la tecnificación nacional que se está realizando en el país gracias al desahogo fiscal que existe y a las inversiones económicas que los gobiernos realizan en las instituciones públicas, las cuales tienen lugar en el litoral casi enteramente. Así la información documentaria permite apreciar que los más fuertes consumidores del carbón que los gobiernos importan son, además de los buques de guerra y transportes, la Factoría de Bellavista[233] y la Comandancia General de Artillería[233A]. También se encuentran indicios de su apreciable empleo en la Casa de Moneda[234].

Como lo hemos dicho en un capítulo preliminar, la adaptación de la máquina de vapor al buque fue penosa y en los mediados del siglo XIX hubo un lapso en que las presiones de vapor fueron muy bajas en las calderas, subiendo lentamente hasta que se desarrolló la máquina *compound* (de alta y baja presión, o de doble expansión). Mientras esto ocurrió el consumo de carbón resultaba bastante elevado, tanto que la cantidad de combustible que el buque podía cargar en sus bodegas era tan bajo en relación con su marcha que lo obligaba a acudir con frecuencia a los lugares marítimos o terrestres de aprovisionamiento. El concepto de autonomía de viaje no fue fácil que estuviera siempre presente en la mente del marino que hasta hacía poco había navegado a la vela, acostumbrado a disponer a voluntad de fuerza motriz eólica. Menos, todavía que lo compredieran y lo recordaran los altos funcionarios civiles o militares de los gobiernos. Esto trajo como consecuencia en la época que nos ocupa, que fue cuando recién se introdujo en nuestro país el buque de vapor, se dieron faltas logísticas y problemas de abastecimiento que hoy serían inexplicables pero que por entonces constituyeron experiencias que enseñaron el camino de la tecnificación a través de inevitables dificultades, algunas de las cuales mencionaremos, como las relacionadas con la peligrosa situación que se creó con Bolivia en 1853, que obligó a estacionar en el Sur buques de gue-

DIRINTEMAR

rra. Esto significaba la necesidad de asegurar el aprovisionamiento de carbón, para lo cual se quiso mantener un fuerte depósito en Arica. El combustible comenzó a llegar directamente de Inglaterra, siempre con la intervención de Gibbs y Cía., aunque al parecer no como consignatario del guano pues esa firma comercial verificaba en ese puerto abonos de dinero a los capitanes de buques mercantes, por el valor del combustible y también de los fletes, siendo de considerar que los gastos del Estado resultaban recargados debido a ciertas necesidades, como los relacionados con el empleo de jornaleros y lanchas para las descargas[235]. Sin embargo, no pasa mucho tiempo sin que la escasa cantidad de combustible que queda en el depósito sobresalte al Comandante General del Departamento de Moquegua[236]. Acontecimientos parecidos se encuentran durante el período de la revolución con Echenique, cuando ocurre que la P.S.N.C. compra un carbón que el Gobierno necesita; que precisa adquirir el combustible a cualquier precio, y que a la orden de que la *Amazonas* zarpe de inmediato hay que contestar que la fragata no tiene a su bordo una sola tonelada pues ha provisto de carbón al *Noel* y al *Ucayali*[237]. Durante las abundantes operaciones navales que hubo a causa de la revolución de Vivanco, en la información documentaria se aprecia hasta qué punto se desconoce el valor estratégico que el carbón posee en cuanto a los movimientos de los buques de vapor. Por una parte, las fuerzas gubernamentales se encuentran semiparalizadas por carencia de combustible: el *Ucayali* tiene que ser enviado al Callao para que se reaprovisione y las tropas se ven precisadas a trasladarse por tierra de Trujillo a Lambayeque; y el *Guise*, que ha ido a Paita a tomar carbón, sólo encuentra 85 toneladas en este puerto[238]; el *Huarás* se ve obligado a fondear en las Chincha por falta de combustible[239]; la Factoría de Bellavista, que tanto necesita el Gobierno en la situación de emergencia por la que atraviesa, se halla "en la absoluta falta de este combustible"[240]. En cuanto a los revolucionarios, al zarpar de Islay dejan intacto en el puerto al pontón *Caupolicán*, a pesar que contiene más de cien toneladas de carbón, en lugar de hundirlo[241]. El *Huarás*, por último, en una comisión que lo ordenan desempeñar en 1858, se ve precisado a quemar "el tinglado de madera que tenía a popa y que servía de toldo", por falta de carbón[242].

Como anteriormente se ha dicho, la existencia de minas de carbón fósil en el Perú era conocida desde mucho tiempo atrás.

DIRINTEMAR

No es de extrañar que a mediados del siglo XIX, ante el interés que se experimentaba por este combustible, así como debido a los altos precios que se pagaban por el extranjero, hubiera mucha gente que dedicara sus energías a buscar nuevos yacimientos. Durante el lapso de que tratamos, los funcionarios públicos de diversas partes del país recibieron informaciones, que trasmitieron a la Capital, sobre minas existentes entre los dos extremos del territorio nacional: Puno (asunto del que trataremos en otro capítulo) y Piura. Fueron mencionados además de esos, varios lugares: los puertos de Loreto y Pebas, en el Nororiente; Siguas, en el Norte; Lagunillas, en las cercanías de Pisco[243]. Esteves llegó a decir en la década de los setentas que habían "aproximadamente" ciento setenta minas de carbón[244]. Pero, al parecer, si algunos de esos yacimientos resultaban atractivos, quizás no hubo capitales para la explotación, o se encontraron obstáculos para ponerlo en el mercado interno. Nada importante se hizo hasta el presente siglo.

Chile se había encontrado con respecto al carbón fósil en situación semejante a la nuestra, pero resolvió su problema con criterio pragmático de país pobre, ya que no disponía de una fuente de riqueza como el guano, que le permitiera pagar todo el carbón inglés que necesitara. Mediante un estudio que realizó en 1840 un especialista que el Gobierno llevó de Francia, logró hacerse de una investigación técnica de cuánto poseía y de un conocimiento del costo de trabajar y utilizar la hornaguera nacional[245]. Esto le permitió, unos diez años después, explotar sus minas y comenzar a utilizar su carbón que aunque era de calidad inferior al inglés, permitía un apreciable ahorro en la provisión de combustible a los cinco vapores nacionales que hacían el tráfico de cabotaje entre Valparaíso y el Sur de Chile. No es de extrañar que tal circunstancia llevara al mariscal Castilla, al iniciar su segundo período de gobierno, a disponer que la Factoría de Bellavista comenzara a usar el carbón chileno. Tuvo que dejar en suspenso tal orden porque el Director dio a saber que para trabajar algo con ese combustible se necesitaba una cantidad de carbón doble que el inglés, que ensuciaba y descomponía las máquinas y que resultaba inservible en el taller de herrería[246]. Así comenzó un rechazo sistemático, que duró muchos años, del uso de carbón chileno en nuestra marina. Esta actitud se basó en estudios y opiniones oficiales de 1858, como consecuencia de un largo informe de nuestro cónsul en Valparaíso, J.M. Costas, so-

DIRINTEMAR

bre las clases de carbón que existían en Chile, los usos que se les daba y la experiencia de la fragata peruana *Amazonas* que en la revolución de Vivanco y mediante ciertos arreglos que se hicieron en sus calderas navegó haciendo uso, en forma exclusiva, de carbón chileno. Esta comunicación fue seriamente estudiada por nuestro personal naval, instalándose una comisión compuesta por tres primeros ingenieros ingleses que prestaban servicios en nuestra institución, algunos de los cuales tenían experiencia sobre arreglos semejantes a los de la *Amazonas*, que el cónsul Costas mencionaba, así como conocimiento de ciertos estudios realizados en Gran Bretaña durante un período de dos años. La opinión fue que el uso exclusivo de carbón chileno no daba buen resultado, como se había comprobado, y que si se mandaba construir calderas que tuvieran en cuenta ciertas circunstancias se podría mezclar ese combustible con el carbón inglés. Añadían que en 1855 se había usado un carbón peruano, en cambio, que resultó de clase muy buena. Como comprar calderas, o adaptar las que ya existían a fin que quemaran el carbón chileno resultaba una forma de esclavizar nuestros buques a un solo producto energético, se decidió no acoger la sugerencia del cónsul Costas[247]. El rechazo que se menciona fue seguido, posteriormente, por otras opiniones adversas a ese combustible, expresadas por jefes de marina y funcionarios en servicio[248]. Como se verá en capítulos posteriores, las dificultades sobre el uso de carbón chileno en los buques del Perú reaparecieron en 1866, al constituirse la Escuadra Aliada.

5. *RECURSOS DE TRANSFORMACION: LA INDUSTRIA DE LA POLVORA*

No es por descuido que en este capítulo, en que con el objeto de facilitar la comprensión de los problemas del tráfico mercante de carácter marítimo se presentan los elementos con que el Perú contaba y que hacían necesario el comercio internacional, nos hayamos limitado a la enumeración de las materias primas dejando de lado cuanto se relaciona con la industria. Esto se explica dentro de la coyuntura económica de los mediados del siglo XIX, en la cual el Perú parecía haber retrogradado con respecto a la época en que no sólo el país sino también Bolivia y Ecuador vestían a la inmensa mayoría de su población gracias al desarrollo que la industria textil peruana alcanzó durante el coloniaje, fiel a su extraordinaria tradición prepizarrina. En el lapso histó-

DIRINTEMAR

rico que nos ha tocado estudiar, al contrario de lo que podría suponerse que ocurrió ante el endiosamiento de un "progreso" que era hijo predilecto de la revolución industrial, que en buena parte estaba representada ante nuestros abuelos por la máquina capaz de fabricar cada vez más y más rápidamente, el artesanado nacional se encontraba agonizante, herido de muerte por la importación de manufacturas, sobre todo británicas. Esto explica que reaccionara con violencia contra la entrada de artículos que consideraba se podían confeccionar en el país, como en el caso del motín contra el desembarco en el Callao de las puertas y ventanas para las oficinas del ferrocarril que unía al primer puerto con Lima, del cual hemos tratado en este libro.

Durante las décadas de los cuarentas y los cincuentas, junto a la desaparición de los gremios artesanales, hubo algunos intentos de establecer una industria nacional (hilados, en Lima, y tejidos en Ancash, Cusco, Puno, Lima; papel; velas; cristales; daguerrotipos), al impulso de las facilidades ofrecidas por el Estado para la importación de maquinarias[249]. Pero no tuvieron trascendencia. Quizás si a causa de la focalización en que los intereses económicos se fijaron respecto a las exportaciones de guano, hubo desgano o descuido con respecto a la industrialización. La situación que por entonces se creó, puede comprenderse fácilmente leyendo el manual que Menéndez publicó en 1861 sobre la geografía del Perú. Ciertamente este autor no había venido nunca al Perú. Pero su libro fue escrito basándose en la bibliografía que por entonces existía (en especial las obras de Domínguez y de Caplan), así como en las informaciones que le proporcionaron Pedro Gálvez y Sebastían Lorente, por entonces altos funcionarios en las legaciones de Madrid y París, como ministro y secretario, respectivamente. Existen, así, circunstancias que hacen suponer que la opinión de Menéndez puede no haberse hallado muy disconforme con las ideas que por entonces prevalecían en el país. Menéndez dice: "El Perú no es, ni podría nunca, a nuestro juicio, ser un pueblo industrial mientras no se sextuplique por lo menos su población actual, y más teniendo como tiene otros elementos propios y más productivos en qué emplear los esfuerzos y los brazos y la inteligencia de sus hijos. Los que desconocen esta verdad y no les importa que se grave notoriamente a la mayoría de la población para favorecer a unos pocos y sostener un monopolio perjudicialísimo a los intereses públicos, atribuyen la escasez de industrias y el decaimiento de las existentes a falta de protección

DIRINTEMAR

por parte del gobierno y a las tarifas de importación con las cuales es imposible, según ellos, que los productos manufacturados del país puedan competir con los extranjeros, sin comprender que no es este el elemento en que el Perú debe procurar su riqueza, que se carece de instrucción y de conocimientos prácticos, artísticos e industriales, que vendidas o exportadas las primeras materias que pudieran emplearse en la fabricación, se obtienen mayores ventajas que consumiéndolas en el país, y que, por fin, los brazos y los capitales que la industria absorbería pueden hallar en otros ramos ocupación más lucrativa y más beneficiosa para la República"[250].

No se encuentran informaciones complementarias de las que preceden, para juzgar el estado y las posibilidades industriales que, mediante el uso de las máquinas que por entonces imperaban en Europa y los Estados Unidos, presentaba el Perú de los mediados del siglo XIX, lo que es de lamentar pues tales datos servirían para esclarecer si el atraso industrial fue rémora a un pujante desarrollo marítimo. Sin embargo, parecería que un método indirecto de acercarse a tal enjuiciamiento consistiría en examinar dos importantes industrias costeñas que alimentaron nuestro comercio de exportación durante la segunda mitad del siglo XIX.Por sus características y por haber estado en manos de personal peruano no acostumbrado a los procedimientos técnicos de esa época, a la mecanización, ni a trabajar con intensidad de capital, estuvieron esas industrias nacionales retrasadas en cuanto a los métodos de su época, ciertamente. Pero el análisis de la forma en que se les dirigió, las utilidades económicas que rindieron y los efectos sociales que produjeron, ayudan a comprender la realidad histórica del lapso que estudiamos. Una de esas industrias ofrece el interés de haberse empeñado en la utilización de tres materias primas costeñas (azufre, salitre y carbón vegetal) para obtener un producto que durante más de doscientos años dio utilidades y prestigio al Perú pues la pólvora que aquí se producía, ya que a ella nos estamos refiriendo, fue muy estimada en el extranjero. La otra trabajó una materia química también antigua que se había usado muy limitadamente en nuestro territorio hasta que en la década de los cuarentas comenzó a hacerse conocido y en pocos años monopolizó el mercado mundial de fertilizantes: el guano. La relación que este producto tuvo con las posibilidades de desarrollo marítimo nacional fueron muy amplias. Los de la pólvora, en cambio, resultaron más limitados pe-

DIRINTEMAR

ro de un valor estratégico que perdió cuando la industria química de los mediados del XIX desarrolló explosivos más estables y poderosos. Sin embargo, ocurrió el interesante hecho que la actividad comercial que antes había producido la pólvora fue reemplazada, y con ventaja, mediante la comercialización de uno de sus componentes: el salitre. Tan importante resultó el salitre que fue la causa inmediata de una infausta guerra en la que perdimos tal riqueza.

La existencia en nuestro territorio del azufre necesario para la pólvora, se certifica desde mucho antes de la conquista española[251]. Durante el período colonial no sólo lo menciona Vázquez de Espinosa sino que en su manuscrito se encuentra una referencia a los molinos chalacos donde se le trataba, así como a los depósitos de pólvora refinada que en el Callao existían[252]. Como producto de exportación, por otra parte, figura en las estadísticas del tráfico marítimo de la etapa colonial[253]. En cuanto a su localización en el lapso que estamos estudiando en este libro, Middendorf se refiere a los depósitos meridionales mencionando el "río de Azufre" en Llute[254] y Pereira lo da como existente en Piura[255].

En su manual de artillería Alvarez Thomas lo menciona con relación a la pólvora, utilizando todavía términos de alquimista[256], y gracias a la correspondencia de Vargas Guimet nos enteramos que nuestra Fábrica de Pólvora en 1852 ya no se satisface con el azufre tarapaqueño, pues considera que si es aprovechable para la "pólvora de minas", no lo es para la de cañón[257]. Delgado de la Flor se refiere en su texto de artillería al azufre comercial que se vende en cañutos[258] y, sin que podamos precisar la fecha, empieza a comprarse esta variedad que luego se adquiere en proporciones mayores; en 1867 se contratan en Londres ciento cincuenta quintales de "azufre en canutillo y otros tantos del sublimado"[259].

En su manual, Alvarez Thomas había expresado que la leña destinada a hacer el carbón que resulte apropiado para manufacturar pólvora debía ser ligera, como el sauce, el sarmiento y el avellano, y que el de sauce era el que se usaba en la Fábrica de Pólvora de Lima[260]. En realidad, más que la clase de leña originaria parecía que los inconvenientes para obtener buen carbón se hallaban en la forma en que se le hacía, a juzgar por un legajillo

DIRINTEMAR

de documentos sobre el rechazo y cobranza que la Fábrica efectuó respecto a un carbón que le vendió don Juan Gutiérrez[261]. Se hallan quejas de Alvarez Thomas sobre el carbón que se le suministra, que da por resultado una pólvora de clase inferior[262], así como órdenes terminantes que expresan que el material que se debe comprar ha de ser de Mala y hecho con leña de pájaro-bobo[263]. Delgado de la Flor recomienda en su libro el carbón de "maderas ligeras y tiernas" como el aliso, el castaño, el tilo, el álamo blanco y el sauce[264] y López de Castilla, por su parte, se manifiesta de acuerdo con respecto al uso de "vegetales ligeros" (sauce, sarmiento, avellano), pero da a saber que un autor francés expresa que también son a propósito las maderas sólidas como el álamo blanco y la encina[265].

En la región meridional de nuestro territorio, donde a principios del siglo XIX habría de encontrarse extensos yacimientos, según todo lo que parece los aborígenes solían emplear el salitre como fertilizante. Algunas de las salitreras que existían en el Perú fueron utilizadas después por los españoles, para preparar pólvora, mientras que otras de importancia no se tocaron como sucedió con las de Caravelí que menciona Peterson[266]. En cuanto a las de Tarapacá, durante el coloniaje fueron muy limitadamente explotadas para hacer pólvora destinada a trabajar la plata de Huantajaya[267]. Cuando en 1808-1809 aparecieron las inmensas salitreras del norte de la provincia de Tarapacá, en circunstancias que ocurrían las guerras napoleónicas en las que estaba involucrada España, se comprendío que ofrecían la oportunidad de un amplio mercado para la pólvora. De inmediato se comenzó a construir allí "un buen número de oficinas salitreras" en la esperanza de un negocio muy remunerado. Gracias a Haenke los mineros tarapaqueños habían aprendido a convertir el nitrato de soda sacado del *caliche* local, en el nitrato potásico que en Europa se usaba para la pólvora, y en Talcahuano se construyó una planta de tratamiento que, desgraciadamente para los industriales, fue destruída durante una revolución[268], dejándolos atados de manos ante el producto extraído que era, más o menos, lo que Lopéz de Castilla llamaba en su libro "salitre bruto" o "nitro sin refinar", y que describe con un lenguaje todavía fiel al principio de Stahl: "su propiedad más singular es la de inflamarse siempre que toque a cualquier sustancia que contenga flogístico en movimiento ígneo, esto es, fuego principio, o materia inflamable que esté ardiendo"[269].

DIRINTEMAR

Transcurrió una década de desconsuelo. Pero no era fácil abatir a los hombres de empresa tarapaqueños de esa época, cuyo empuje y perseverancia tanto necesitaban imitar los otros peruanos. Don Pedro Fuentes, uno de ellos que andaba con los de la Fuente en la actividad salitrera, enteró de sus problemas, en Madrid, a otro peruano ilustre y de amplia preparación científica: Mariano Eduardo de Rivero y Ustarris. Fue providencial. Rivero divulgó entre los círculos científicos la información que había recibido, en conocimiento de las posibilidades que ofrecía; y, después de varios intentos y de que nuestro gobierno hubiera sentado las bases legales para la exportación del nitrado de soda, en 1830 comenzaron los envíos al extranjero[270]. Desde entonces la zona geográfica comenzó a tomar importancia que se manifestó por las mejoras costeñas. A Iquique se agregaron Pisagua, Mejillones, Junín y Patillos como lugares de exportación. Proliferaron en la pampa las "paradas" donde, merced a un esforzado trabajo, se venció a la naturaleza. "Gracias a su propia iniciativa y desvelos" doblegaron las dificultades pues "no contaban para su trabajo con elementos de ninguna clase y carecían aun de los artículos de primera necesidad para subsistir"[271]. Con la ayuda de mulas, bajo el ardiente sol del desierto, se llevaba el salitre a la "oficina" para que fuera triturado, sometido a tratamiento térmico, secarlo y embarcarlo una vez ensacado, faena dura pero digna de los trabajadores libres que la realizaban, tan diferentes de los pobres y explotados individuos de las islas guaneras. Guillermo Billinghurst, quien llegó a ser presidente de la República y que en su juventud vio esos afanes, los ha descrito y ha dado a conocer sus otros años grises. La fortísima caída de los precios en 1866-1867. Las dificultades que causó la concesión dada a Montero para la construcción de ferrocarriles. La destrucción de los puertos y del salitre depositado en ellos, a causa del maremoto de 1868. Y cómo en el año en que termina el lapso histórico que nos ocupa, los esforzados hombres del salitre comenzaron a gozar de una prosperidad que a poco perderían para siempre[272].

El tráfico marítimo del salitre no alcanzó cuantitativamente, ni por asomo, el volumen que produjo el del guano. Pero, además, a pesar que tuvo lugar a causa de la exportación de un producto peruano derivado de una materia prima extraída de territorio peruano, de un negocio iniciado por personas nacionales del Perú y que trabajaron con dinero peruano, desde el inicio sufrió la absorción de Chile y el objeto del tráfico recibió el nombre de "sa-

DIRINTEMAR

litre chileno". En buena parte esto se debió a que la planta de refinado a que nos referimos en líneas anteriores se instaló en Talcahuano, y también a que Valparaíso se convirtió en punto de depósito del salitre de exportación, que salía a Europa por Magallanes. Lo anterior permite comprender que ese tráfico no tuvo, con respecto a la política nacional del Perú hacia el mar, ninguna influencia. Es conveniente, sin embargo, examinar un poco las características que adoptó el comercio del guano, a fin de que, mediante una apreciación comparativa, se advierta que el elemento civil que manejó el negocio del salitre tuvo más flexibilidad para adaptarse a las técnicas del momento, más iniciativa para buscar fuentes de información, más sentido económico y empresarial y más concepto de trabajo comunitario que los funcionarios regimentados que manejaron la enorme riqueza del guano con una ignorancia administrativa que asombra.

Como se habrá advertido por lo precedente, con criterio progresista los hombres del salitre no trataron de iniciar el negocio enviando el "salitre bruto" que decía López de Castilla, sino "refinado", lo que significa que es de suponer que convirtieron el nítrico sódico en nítreo potásico, muy probablemente con el propósito de buscar cabida en el mercado de las pólvoras. Se encontró en Francia e Italia debido a las circunstancias políticas del momento. Pero cuando estas desaparecieron, el interés europeo se enfocó más en emplear nuestro salitre para obtener ácido nítrico. Luego el salitre fue repartido en Inglaterra entre unos agricultores y resultó buen fertilizante; y más tarde, en los Estados Unidos, se comenzó a extraerle el yodo. Esto hizo comprender a los tarapaqueños que no valía la pena empeñarse en el gasto de transformación del sódico en potásico. Resultó, así, que nuestro salitre encontró un mercado amplio, ya en agricultura o ya en explosivos o industrias químicas de laboratorio[273].

No resulta fácil conseguir y compatibilizar la magra información estadística que existe sobre el tráfico marítimo del salitre. El Dr. Félix Denegri nos proporciona algunos datos interesantes[274]. Rojas dice que el salitre exportado por Iquique, Pisagua, Mollendo y Mejillones llegó a unos 4'580,375 qq al finalizar la década de los sesentas.

DIRINTEMAR

Madueño suministra los siguientes datos numéricos:

1830 a 1839 ..... 1'095,573 qq
1840 a 1849 ..... 3'679,951
1850 a 1859 ..... 8'898,993
1860 a 1869 ..... 19'587,390

33'261,907[275]

Según estadísticas norteamericanas las exportaciones anuales fueron:

1830 ... 841 ton.	1860 ..... 55,549 ton.	1867 ..... 114,765 ton.
	1864 85,687	1868 85,793
	1865 109,911	1869 ..... 112,217[276]
	1866 98,446	

Esteves, por último, da las cifras que siguen:

1850 ..... 280,680 qq	1865 ..... 737,160 qq
1855 399,500	1870 ..... 1'044,800
1860 ..... 598,720[277]	

Al parecer, cuando comenzaba el siglo XIX existían en la costa algunos lugares que tenían pequeños yacimientos de nitratos de potasa con el cual se preparaba pólvora, pues Alvarez Thomas dice en su libro que en esa época "habían como veinte y tantas salitrerías siendo las principales Bujama, Huarmey, Trujillo, etc." que permitían que la industria de la pólvora estuviera en auge[278]. Debió ser por entonces que, habiéndose descubierto al norte de la provincia de Tarapacá grandes y extensos yacimientos de nitrato de soda, el asentista de la pólvora trató de "refinar" en Lima ese salitre tarapaqueño, según da a saber Bermúdez[279]. Esta información la confirma Alvarez Thomas al expresar: "No hace mucho tiempo que se trató de elaborar pólvora con el nitrato de soda que se cría naturalmente y con abundancia extraordinaria en las llanuras extensas de la provincia de Tarapacá, pero habiendo sido excesivo el costo de su total refinamiento, se tuvo que abandonar un proyecto que hubiera sido sumamente lucrativo al Estado"[280]. Parecería que ese alto costo debió ser el ocasionado por la transformación del nítrico sódico en nítrico potásico. Este intento se repitió en Lima, en 1850, por don Alejandro Cochet, habiéndose obtenido una pequeña cantidad del elemento

DIRINTEMAR

que se deseaba[281]. Se ignora si se persistió en ese propósito. No parece que así hubiera sido pues existe información documental de que posteriormente Alvarez Thomas pidió que se compraran tres mil quintales de salitre francés, lo que parece se realizó[282]. Posteriormente el problema de disponer de buena pólvora desapareció en lo que respecta a la institución naval. Debido a las numerosas adquisiciones de buques que se hicieron para la escuadra en los decenios de los cincuentas y sesentas, la marina modernizó su artillería, lo que significa que puso por completo en uso el proyectil que en un solo cuerpo llevaba la bala, su carga de proyección y, en el caso de las granadas, su carga explosiva. Desapareció así la situación que subsistía con los cañones anticuados, para los cuales el oficial tenía que colocar tras la bala redonda un saquete de pólvora de cierta clase, y que contuviera una cantidad que estuviera de acuerdo con la distancia del blanco.

También con el uso difundido de *proyectiles* para los nuevos cañones disminuyó, primero, y desapareció, después, la servidumbre en que nuestra institución se había encontrado con respecto a la Fábrica de Pólvora, entidad de carácter nacional que era dirigida y administrada por jefes del ejército, y cuyas dificultades se reflejaban en las unidades navales que experimentaban necesidades de pólvora que sólo podían ser reglamentariamente satisfechas mediante disposiciones dictadas por la Comandancia General de Artillería Militar a través de la Fábrica de Pólvora. Para complicar más la administración, al comenzar el lapso que nos toca estudiar se dispuso que la mencionada fábrica se considerase oficina del ministerio de Hacienda con dependencia inmediata del titular del Ramo[283]. De acuerdo con esta disposición, el pedido de pólvora que presentaba el comandante de un buque hacía un viaje tan largo entre siete oficinas que el sistema parecía estructurado no para obtener eficacia operativa sino para cernir las posibilidades de revoluciones[284].

No parece que fue apropiada la fecha en que se tomó la disposición administrativa que se comenta, pues por entonces la Fábrica de Pólvora pasaba por una crisis general que, naturalmente, repercutía en la provisión de este explosivo a la institución naval. La adquisición, mediante procedimientos equívocos, de un carbón vegetal inaparente[285], así como la falta de salitre apropiado, que impedían satisfacer los pedidos de pólvora para cañón, fueron síntomas de un mal que alertaron a la superioridad. Se dispuso una reorganización general que comprendió la

DIRINTEMAR

renovación del equipo, para lo cual se mandó a Europa al subdirector de la Fábrica de Pólvora, a fin de que contratara en Francia la maquinaria que se necesitaba. La revolución contra Echenique no detuvo la reorganización que se llevó a cabo a base del material que llegó en 1855-1856[286]. José Alvarez Thomas, quien por entonces tomó a su cargo la Comandancia General de Artillería, no quedó completamente satisfecho con los resultados de la rehabilitación de la Fábrica pues encontraba que la pólvora que en ella se elaboraba "si bien era de mucha mayor potencia que la extranjera", adolecía de defectos que él achacaba a la mala calidad del carbón[287]. Sin embargo, los buques de la Escuadra Norteamericana del Pacífico no tenían inconveniente en proveerse de ella[288]. En 1860, Delgado de la Flor expresaba en su libro que del salitre de Tarapacá "también se fabrica pólvora, pero de mala calidad para la guerra: pues es muy poco consistente para poder transportarla sin pulverizarla, y es además sumamente higrométrica atrayendo la humedad atmosférica al estado de formarse una masa blanca en muy poco tiempo"[289]. Opiniones como éstas, muy probablemente, fueron las que llevaron a la adquisición de la pólvora europea, como se ha dicho en líneas anteriores.

6. LA INDUSTRIA DEL GUANO Y SU MUY IMPORTANTE RELACION CON EL MAR

No es difícil explicar la razón que nos lleva a estudiar detenidamente lo relacionado con el comercio del guano de islas. Se trata del recurso más valioso que está a disposición del Perú durante el lapso que estudiamos, en el que constituye la columna vertebral de nuestra economía. Pero, además, y esto resulta de capital importancia para nuestro estudio, este fertilizante está constituído por las deyecciones de aves del litoral, es extraído por personal costeño y su colocación en los mercados internacionales de compra crea un tráfico marítimo que rebasa todas las posibilidades que por entonces y respecto a una actividad similar puede presentar un país latinoamericano. Ese negocio trastorna la tradicional estructura económica del Perú, al colocar al mar en situación nacional de privilegio; y aparece como un poderoso estímulo que pudo quizás por entonces dar nacimiento y forma a una orientación semejante a una talasocracia peruana. Hemos juzgado que al examinar la coyuntura que así se ha hecho presente, se pueden identificar y evaluar las posibilidades que el Perú tuvo por entonces para crear una marina sólida y duradera

DIRINTEMAR

más que grande y dominadora. De allí que no enfoquemos esta parte de nuestro estudio hacia lo que concierne a los buques de guerra que se compraron, gracias a una situación financiera que aquí no nos toca examinar en detalle, o se malcompraron o se dejaron de comprar. Analizamos el negocio del guano en su aspecto empresarial, con el propósito de descubrir la modalidad con que se llevó a cabo la acción gerencial costeña, pues si logramos determinarla se podrán obtener valiosas informaciones que ayuden a medir la capacidad o incapacidad directiva de la gente a quien tocaba sentar las bases económicas del país, sin las cuales no se podía crear la marina sólida y duradera que mencionábamos en líneas anteriores.

Propiedad

El 22 de febrero de 1852 se decretó que el Estado era propietario del guano dondequiera que se encontrase, ampliándose lo expresado el 1º de febrero de 1848, en que la disposición comprendía sólo las islas guaneras situadas al norte de Ilo[290]. Para el mejor control administrativo de los depósitos existentes en las islas, se les incorporó a diversas provincias y distritos del litoral, en la forma que a continuación se señala que constituye parte de un inventario de los lugares donde había acumulaciones del fertilizante cuyo estudio se realizó en 1853[291]: "La Isla de Lobos, situada cerca de la Punta del mismo nombre a los 5º 13' de latitud Sur corresponderá al distrito de Paita, provincia de Piura.— La Isla de Lobos de Tierra y sus adyacentes, situadas a los 6º 27' sur, corresponderán al distrito de Lambayeque, provincia de Lambayeque.— Las Islas de Lobos de fuera, situadas a los 6º 57' sur, corresponderán al distrito de Eten, provincia de Chiclayo.— Las Islas de Malabrigo, a los 7º 49' 11" sur, corresponderán al distrito de Paiján, provincia de Trujillo.— Las Islas de Guañape a los 8º 36' 11" sur, corresponderán al distrito de Virú, provincia de Trujillo.— La Isla de Santa y las islas del Terror situadas entre 9º 11' y 9º 17' 11" sur, corresponderán al distrito de Santa, provincia de Santa.— Las Islas de D. Martín de Mazorques y Pelado entre los 11º 4' y 11º 25' 11" sur, corresponderán al distrito de Huacho, provincia de Chancay.— Las Islas de Pescadores y las de Ancón en los 11º 46', corresponderán al distrito de Carabaillo, provincia de Lima.— Las Islas Hormigas en los 11º 56' corresponderán a la provincia del Callao.— Las tres islas de Chincha a los 13º 32' 11" sur,

DIRINTEMAR

formarán un distrito separado, bajo la autoridad del gobernador que se nombre"[292]. En 1863 García y García mencionó otros depósitos, todos ellos menos uno situados en tierra continental: Chipana, "que es el primero viniendo del Sur"; "Huainillo, que es el segundo"; islote de los Pájaros, que es el tercero; la punta de Lobos o Blanca, "con gran cantidad", cuya calidad "difiere en muy poco de la de Chincha", que es el cuarto; Pabellón de Pica, también "con gran cantidad, a pesar de haberse extraído mucho desde tiempo inmemorial para la agricultura del país", es el quinto; y La Capilla, con muy poca cantidad, según ese autor y que no merece ser considerada como depósito especial[293].

Defensa patrimonial

Desde que se comprendió la importancia económica del guano se puso gran atención en no sólo preservar este fertilizante en poder del Perú, sino también en mantenerlo exclusivamente como propiedad del Estado. Una tras otra y continuamente se dictaron disposiciones gubernativas con el objeto de tener en las islas personal de guardianía destinado a evitar el contrabando que los nacionales pudieran intentar, disponiéndose también que para lograr tal propósito se utilizaran los buques de guerra[294], quizás con desmedro de la actividad militar que les era propia. Fue, precisamente, el empleo de buques de guerra en misiones destinadas a hacer aquello que se quería impedir, lo que representó el mayor peligro que el Estado perdiera el control económico del fertilizante. Como se ha expresado en páginas anteriores, una consecuencia de la revolución encabezada por Vivanco en noviembre de 1856, al hacerse dueño de la escuadra este caudillo, fue que sus buques se apoderaran de las islas Chincha y, poniendo de lado las reglamentaciones fiscales, Vivanco concertó contratos de venta del guano. La feliz captura de tres buques norteamericanos que lo contrabandeaban, así como la actitud favorable al Gobierno que adoptaron Gran Bretaña y Francia, "evitaron que los revolucionarios extrajeran como 300,000 toneladas..., por valor de 10'500,000 pesos... entre mayo de 1857 y marzo de 1858"[295]. Las ventas que realizó Vivanco, por contar con algunas unidades de la Escuadra, no sólo ocasionaron pérdidas directas e inmediatas en el negocio, sino también obligaron a gestiones diplomáticas que fueron desacertadas. Tuvieron repercusiones onerosas para el Fisco y para nuestro prestigio interna-

DIRINTEMAR

cional, debido a los trámites que los representantes del Perú en el exterior tuvieron que realizar para conseguir que se confiscara el guano "de contrabando" que se habían llevado los buques extranjeros. Nuestros representantes diplomáticos en los Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia contrataron abogados que pidieron el embargo no sólo en los puertos de esos países sino también en los de Bélgica, Alemania, España y Holanda. Los gastos fueron elevados y magros los resultados pues además de los servicios de los abogados hubo que pagar los fletes en los pocos casos en que se recuperaron los cargamentos. El único beneficio, como lo expresó el Ministro en Londres, fue que se hizo notar la vigilancia que ejercía nuestro gobierno, y que "la codicia palpó" que éste hacía lo posible para defender la propiedad nacional fraudulentamente adquirida[296]. No fue menos infortunada la apropiación de las islas Chincha que realizó la escuadra española que vino a nuestros mares en 1865-1866, acción pirática que nos llevó a una guerra de la cual trataremos en un capítulo posterior.

No resultaron esas dos ocurrencias las únicas que significaron un serio peligro de despojo. Mientras el país poseyó esa riqueza estuvo tan amenazado de que se la arrebataran, que debe enorgullecernos que lo impidiera teniendo que luchar contra intereses privados que poseían un respaldo tan poderoso que si el Perú no hubiera empleado gran habilidad para evitar el uso de la fuerza por parte de sus adversarios, no hubiera tenido cómo oponerse a que se le privara de la propiedad del guano.

Pocos años después que Gran Bretaña comenzara a comprarnos el guano, un grupo de ingleses interesados en tal negocio buscó la manera de escapar del monopolio peruano, creyendo encontrarla en un sistema que les permitiera explotar los depósitos de fertilizantes sin intervención de nuestro gobierno, o en conseguir un precio más bajo del que pagaban por el guano. Según lo ha hallado Mathew, fue en julio de 1849 y a través de Sir Robert Peel que los componentes de esa agrupación acudieron a Palmerston, quien se puso en comunicación con el encargado de negocios en Lima, sin conseguir del mariscal Castilla ninguna respuesta favorable. Un año después, al conocerse en Gran Bretaña que las islas de Lobos contenían un apreciable depósito de guano que el Perú se proponía explotar, los agricultores intentaron romper el monopolio, ignorando nuestra soberanía sobre ellas so pretexto de la apreciable distancia a que se hallaban de la costa así como de la carencia de población

DIRINTEMAR

permanente en las mismas. Hicieron varias aproximaciones al Gobierno de S.M. buscando que aplicara presiones diplomáticas al Perú o diera una protección armada al tráfico marítimo libre con Lobos[297], recibiendo de la *Foreign Office* una respuesta negativa. La Real Sociedad Agrícola, por su parte, renovó sus pedidos a Palmerston, quien hizo lo mismo respecto al encargado de negocios en Lima, quien, a su vez, dio igual respuesta que anteriormente[298].

En marzo de 1852 el *Times* de Londres publicó sucesivos artículos[299] abogando porque Lobos quedara a disposición de los buques de todo el mundo y expresando que se estaban protegiendo los intereses de los tenedores de bonos de la deuda inglesa para lo cual se perjudicaba a los agricultores, así como que iban a ser los americanos quienes ajustarían las clavijas al Perú. La prensa francesa, al mismo tiempo, también se manifestó contra nosotros. Francisco de Rivero, nuestro ministro en Londres, informó que notaba manejos misteriosos y recomendó que se mandara al *Rímac* al Norte, para que vigilara los depósitos de guano. Muy pronto el asunto se aclaró presentando una seria amenaza. Un capitán de apellido Lawson, con quien Rivero tuvo entrevistas que resultaron inútiles, hizo cabeza de una campaña contra los derechos guaneros del Perú que tomó un giro de publicidad alarmista que comprendió asambleas públicas reunidas en Escocia, Devonshire y otras regiones agrícolas. En junio del año premencionado el *Times* dio a saber que la *Foreign Office* había recibido quince memoriales de agricultores y armadores pidiendo protección para extraer guano de Lobos; y este mismo mes una numerosa representación de la Real Sociedad Agrícola, de organizaciones locales y de embarcadores, logró tener una audiencia con Lord Derby para discutir el asunto y presentarle nuevos memoriales. La situación fue luego considerada en el Parlamento, así como expuesta en folletos, diarios y revistas. Esto ejerció una presión considerable, en particular por la situación política que se vivía respecto al caso del comercio de granos en forma libre, pues se argüía que a éste le correspondía un comercio de guano que también fuera libre[300]. El tono de las expresiones vertidas sobre la explotación "libre" de las islas de Lobos se hizo agresivo hasta el punto que uno de los gobernadores de la Real Sociedad Agrícola se declaró abiertamente a favor de emplear fuerzas navales. Mathew da a conocer dos opiniones enunciadas por entonces que constituyen interesantes exponentes de la filosofía política y

DIRINTEMAR

de la moral comercial de la época. El premencionado gobernador dijo: "De hecho, no existe la Ley de las Naciones. Las leyes de las naciones se deciden por tres o cuatro de los estadistas más poderosos que pertenecen a las tres o cuatro naciones más poderosas del mundo". El *Mark Lane Express* opinó, el 8 de mayo de 1852, que el deber del Gobierno era "no sólo considerar lo que era generoso para con el Perú, sino aquello que era de justicia para los agricultores y armadores ingleses"[301]. Esa campaña logró eco inmediato y adquirió gran fuerza. No trató ya solamente de imponer al guano un precio bajo, de destruir el monopolio peruano y de negar nuestro derecho a las islas de Lobos: llegó a cuestionar también nuestra propiedad sobre las Chincha. "Muchos ... periódicos se apoderaron de la cuestión con la mayor intensidad, bien sea en sus artículos editoriales, bien sea admitiendo los escritos de los principales promotores de esta tenaz y escandalosa agitación", dio Rivero a saber. El resultado fue que, según todo lo que parece, de la Escuadra del Pacífico partió hacia las islas de Lobos un buque de guerra británico para proteger a los ingleses que se dirigian a ellas para cargar guano.

Rivero juzgó que era desdoroso para el Perú que su representante en Londres discutiera por la prensa los límites territoriales de nuestro país. Hizo, en cambio, atinadas y persistentes gestiones oficiales, apoyándolas en documentos existentes en la *Foreign Office* que "la casualidad" (dice modestamente) le permitió descubrir, en los cuales aparecería que desde 1833 Gran Bretaña había reconocido nuestra soberanía sobre las islas de Lobos. Aunque el gobierno británico adoptó una lenta "marcha tortuosa", consiguió el ministro Rivero que altas autoridades de la *Foreign Office* mostraran una actitud favorable, pero expresando opiniones *personales*, y que dieran a saber que el buque de la Escuadra del Pacífico, al cual nos referimos anteriormente, había sido enviado por el Almirante en una misión a Guayaquil y que sólo de paso, y para recoger informaciones, tocó en Lobos. Esto le fue confirmado después oficialmente pero en forma verbal. Sin embargo, el Gobierno dejó pasar dos meses sin dar respuesta escrita a la nota de Rivero. Cuando lo hizo, no mencionó el oficio de nuestro ministro. De manera disimulada, pero en forma permanente, abandonó su interés en el asunto, manifestándole que se iba a estudiar más a fondo nuestros derechos sobre las islas. Quizás tal reserva en la respuesta estuvo destinada a conservar un arma que podía intimidar al Perú para que cediera

DIRINTEMAR

ante una nueva y limitada aspiración de Gran Bretaña: "el cambio de sistema en el espendio y venta del guano en las islas, [pues se espera] que de esta manera lograrán el guano a seis o siete libras, porque no quieren fijarse en los gastos de la operación, aparte de los fletes, y señalan arbitrariamente al Gobierno del Perú cierta utilidad neta de la cual pretenden que no debe pasar"[302]. Hay que hacer notar que el gobierno de Lord Darvy no respondió amenazadoramente a nuestro ministro cuando éste públicamente dio a saber que el Perú adoptaría una situación de fuerza para rechazar a quienes quisieran sacar guano de las islas de Lobos sin haber antes obtenido permiso del Perú. El Secretario de Colonias manifestó en la Cámara de los Comunes que si podía ser dudoso que esas islas pertenecieran al Perú, era completamente cierto que no pertenecían a Gran Bretaña[303]. Resta añadir que el éxito de la gestión verificada por el ministro Rivero tuvo repercusiones más allá de Gran Bretaña. La opinión pública de este país se pronunció contra el intento de algunos ciudadanos de los Estados Unidos para extraer guano de las islas de Lobos sin anuencia del Perú, "atacando severamente las pretensiones americanas que calificaron de 'monstruosas' ". El gobierno de Francia hizo "un reconocimiento bastante formal de nuestra soberanía en las islas de Lobos"[304]. La prensa peruana siguió con todo interés, durante el segundo semestre de 1852, el amenazador problema que se había planteado con Gran Bretaña[305].

Situación similar a la que se produjo en Gran Bretaña ocurrió en los Estados Unidos y al mismo tiempo. En el libro publicado por Solon Robinson, por encargo de Barreda, obra a la cual nos hemos referido ya, el autor se adelantó en hacer la defensa de la jurisdicción del Perú sobre las islas de Lobos: "Parece tan justo como cualquier otro derecho que el Perú posea el guano de sus desiertas islas, como los Estados Unidos lo tienen de los bosques de encinas perennes de los desiertos de Florida, o como Inglaterra los tiene sobre el bacalao que existe en las aguas de Newfoundland. Cada una de estas naciones protege lo que le pertenece, mediante agentes, para impedir que individuos deshonestos se apropien de lo que cada uno considera valioso. Si los ciudadanos de Inglaterra y de los Estados Unidos creyeran justo ir a tomar el guano y apoderarse de él, desafiando al Perú, porque las islas guaneras no están habitadas nosotros tendríamos el derecho de capturar todo el bacalao de las aguas marítimas porque nadie vive en ellas, ni podrían hacerlo sino en las tierras adya-

DIRINTEMAR

centes y por consiguiente no se tendría derecho sino a aquello que se ocupa. Empleando el mismo criterio se podría ir a tomar posesión de las tierras norteamericanas [del Oeste] porque están desocupadas"[306]. Tales argumentos cayeron en saco roto, así como el conocimiento de la actitud adoptada por la Gran Bretaña, apoyándose en la cual un agente nuestro de publicidad hizo en el *Journal of Commerce* de Nueva York una exposición amplia de los derechos que respaldaban al Perú para resistir con toda la fuerza que poseía, un intento de proveerse de guano bajo protección armada[307]. No obstante, el 5 de junio de 1852 el Secretario de Estado dio un paso en falso que posteriormente iba a ser objeto de la crítica de la prensa de su país[308]: envió una comunicación a un individuo privado, en la cual le decía que las islas de Lobos no pertenecían al Perú y que los Estados Unidos protegerían a sus ciudadanos que se dirigieran a sacar de ellas el guano acumulado. Poco después, y cuando el contenido de esa carta había tenido como consecuencia que treinta buques zarparan hacia el Perú confiados en esa garantía, se produjo una tempestad periodística. El *Journal of Commerce*, el *Boston Courier*, el *New York Commercial Advertiser*, el *Boston Daily Journal*, la *Salem Gazette*, el *Daily Mercury* y *The Boston Daily Atlas* publicaron sendos artículos. Una buena cantidad de ellos estaba destinada a presentar razones sobre la falta de justificación con que el Perú reclamaba la propiedad de las islas de Lobos. Algunos aducían que habían sido "descubiertas" por norteamericanos, según unos en 1823, según otros en 1800-1812, 1816 y 1827-1832. Otros, que no habían sido frecuentados por ciudadanos peruanos, excepto unos cuantos aborígenes; o que estaban muy lejos de nuestra línea costera. No faltaron quienes acudieran a tratadistas internacionales para respaldar sus ideas de que las islas son de propiedad general y no de un país que no las ocupa. En los últimos días de agosto de 1852 el Presidente mandó al Congreso un documento en que le daba a conocer las reclamaciones presentadas por el Perú, expresando: "Nuestro gobierno no admite esas demandas y se envían instrucciones a nuestro representante en el Perú para que investigue la calidad de pretensiones del país. Mientras tanto nuestro gobierno está en favor del derecho que a todo el mundo asiste de visitar estas islas y extraer guano de ellas"[309].

Como es de suponer, la situación internacional obligó al Perú a reforzar su vigilancia de las islas de Lobos y a incrementar la calidad y cantidad de sus defensas. En los días en que ocurría lo

DIRINTEMAR

que se acaba de mencionar en las líneas precedentes, ya el *Rímac* se hallaba en ellas remediando, en lo posible, el descuido y debilidad en que el Comandante General de Marina las encontró. Pronto se le unieron el *Vigilante* y el *Gamarra* formándose así un grupo defensivo de la integridad territorial[310] que, afortunadamente, no se vio precisado a rechazar por las armas a los presuntos depredadores, a causa de ciertos acontecimientos que hicieron desaparecer la tensión existente. La actitud respetuosa de los derechos del Perú que asumieron Gran Bretaña y Francia colocaron al gobierno norteamericano en una situación que lo obligó a adoptar una nueva línea de conducta. El Departamento de Estado encargó una misión conciliatoria a William Miles, quien vino al Perú como "agente especial" (*special agent*) para investigar las relaciones entre los traficantes norteamericanos de guano y el gobierno peruano y para entregar al comodoro de la Escuadra Norteamericana del Pacífico una comunicación en la que se revocaba la orden que previamente se le había enviado para que apoyara a los buques de su país que intentaban cargar guano de Lobos sin permiso del Perú. También se le ordenaba notificar esta decisión a las naves mercantes norteamericanas que estaban en el área geográfica. Miles fue a Lobos a entrevistarse con nuestro Comandante General de Marina; el comodoro McCauley hizo la notificación oficial a los mercantes que llegaron, y el Perú, para atenuar las pérdidas de los armadores norteamericanos, pagó el flete de los buques que quisieran embarcar guano en las islas Chincha[311]. Las relaciones entre la fuerza naval peruana que estaba en las islas de Lobos y los buques norteamericanos que llegaron para encontrarse sorpresivamente con el nuevo giro del asunto, fueron completamente cordiales[312].

Fracasado el intento de 1852, y no pudiendo conseguir los Estados Unidos la adquisición de una isla peruana, o la rebaja del precio que se pagaba por nuestro guano, se estimuló allí el esfuerzo privado norteamericano mediante una ley, que se aprobó el 18 de agosto de 1856, dando a saber que si un ciudadano de esa nacionalidad descubría una isla guanera que no estuviera bajo la protección de ningún otro gobierno, e informaba de ello a Washington, se le protegería en cuanto a que tomara posesión de ella y explotara sus depósitos[313]. En efecto, la ley había estimulado la investigación. A finales de diciembre de 1856 el *Daily Evening Standard* de New Bedford dio a saber que dentro de unos días saldría el *John Marchall* al Pacífico, financiado con capital privado

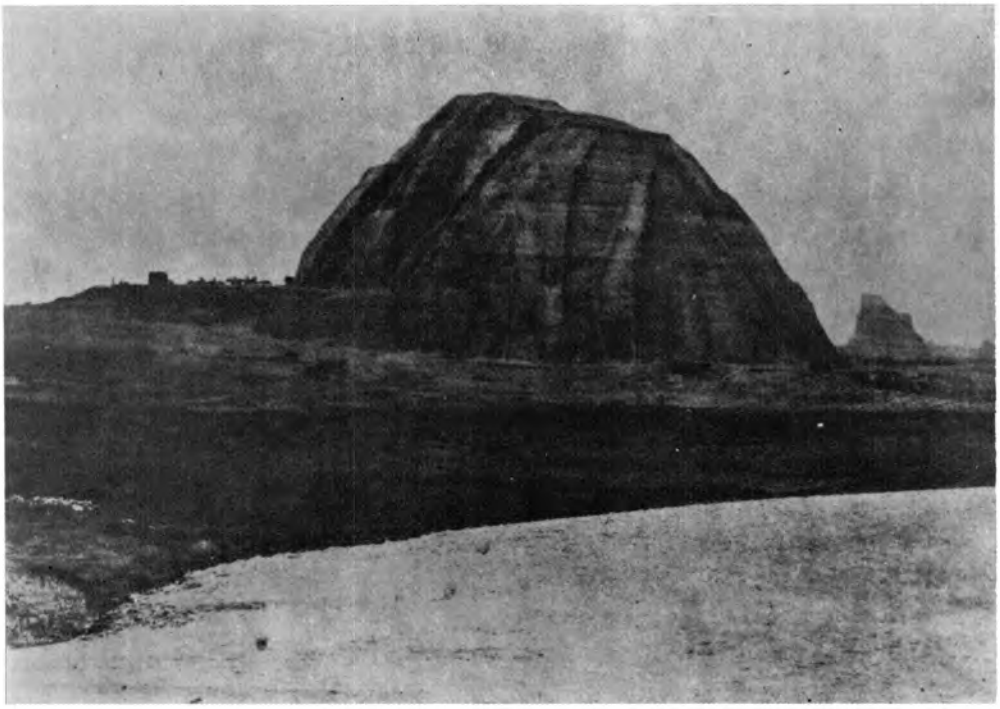
DIRINTEMAR

El guano y su exportación

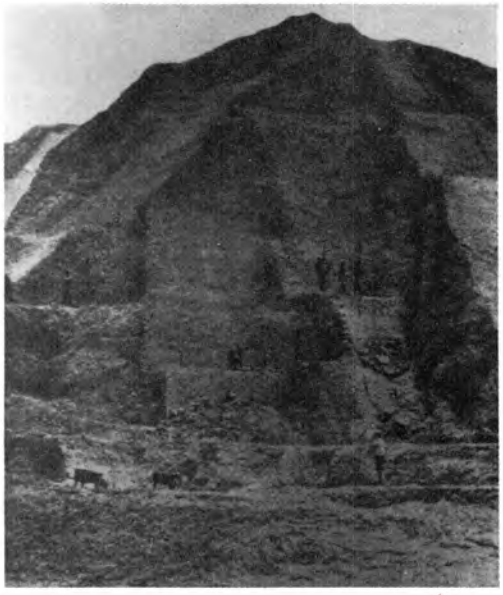
a) Las islas Chincha en el inicio de la explotación del guano. (Reproducido de Paz Soldán, *Atlas Geográfico*).

b) El crecimiento del tráfico del guano durante la década de los cincuentas. (Fotografía de la colección de la Biblioteca del Congreso, de Washington, D.C.).

DIRINTEMAR

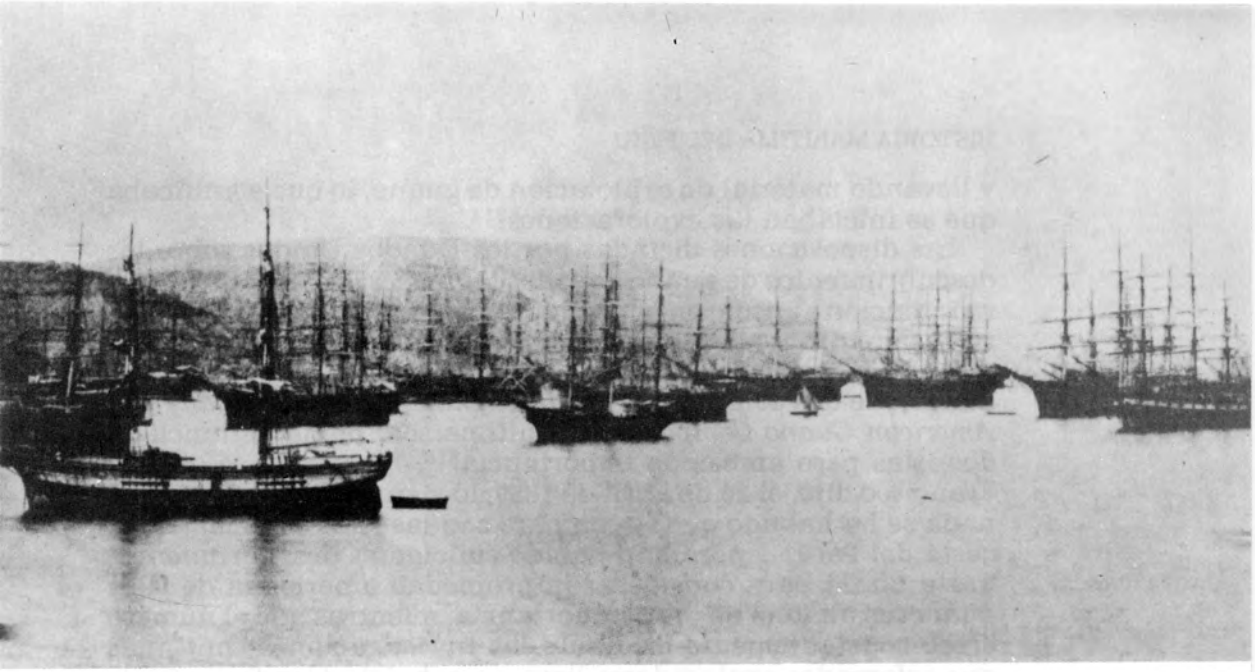


c) La enorme cantidad de fertilizante depositada en la isla media de Chincha, en plena explotación, en la década de los cincuentas. (Fotografía de la colección de la Biblioteca del Congreso, de Washington, D.C.).



d) Fotografía tomada desde la cercanía del depósito de la isla central de las Chincha, mediante la cual se aprecian los cortes, las carretillas y los hombres empleados en la explotación durante la década de los sesentas. (Publicada por R.C. Murphy en *Natural History*, v. XXV, 1925).

DIRINTEMAR



e) Buques guaneros estacionados en las islas Chincha, en 1870. (Reproducido de *Fanal*, Lima, vol. XI, Nº 45, año 1955).

DIRINTEMAR

y llevando material de explotación de guano, lo que significaba que se iniciaban las exploraciones[314].

Las disposiciones dictadas por los Estados Unidos sobre los descubrimientos de guano en todos los mares, en 1856, de primera intención alarmaron al presidente y altos funcionarios del Perú[315] pero pronto desapareció la preocupación que habían causado. El entusiasmo creado en los Estados Unidos llevó a la formación de dos compañías: la *United States Guano Company* y la *American Guano Company*. Esta última sólo había denunciado dos islas pero ambas de importancia[316]. Un periódico de San Francisco dijo, el 20 de abril de 1859, lo siguiente: "Es cierto que nada se ha hallado que se compare con las islas Chincha, de la costa del Perú, ... pero han habido suficientes descubrimientos hasta ahora para considerar la propiedad americana de islas guaneras un ítem de gran importancia, mientras que el número crece constantemente mediante las investigaciones continuas que esforzados exploradores llevan a cabo"[317]. Con fecha 20 de abril de 1859 el periódico *The Alta California* dio la relación de cuarentiocho islas que habían sido descubiertas en el Pacífico, entre 6º 40', 11º 32' S. y 149º 10W, 176º 52 0[318]. De todas ellas se había tomado posesión, a veces, simplemente izando la bandera norteamericana; otros, enterrando una botella que contenía un documento[319] y en algunos casos con la intervención de buques de guerra del país[320]. Mas siempre se procedía rápidamente a construir una casa-habitación y a enviar herramientas y materiales para fabricar edificios[321]. De esta manera se podía prontamente evaluar con certeza la materia que se suponía fertilizante, enviando a los Estados Unidos una pequeña cantidad para análisis químico, o una cantidad más grande para probarla en un cultivo[322]. Como es de suponer, resultaron no pocos fracasos a causa de ciertas situaciones generales, como la carencia de agua dulce, por ejemplo, o de aspectos técnicos con relación al guano, como el hecho que la cantidad no lo hiciera explotable debido a los gastos que tenían que afrontar las compañías financiadoras. Aunque había opiniones encontradas, lo más general era que a la postre predominara el concepto que atribuía a los hallazgos un valor muy inferior al de las islas peruanas, de manera que no constituían un peligro comercial del que tenía que defenderse nuestro país.

Cantidad

En base a la información documentada que consiguió al examinar el archivo de la correspondencia de *Gibbs & Sons* durante

DIRINTEMAR

el prolongado lapso en que a causa del negocio del guano estuvo en trato íntimo con los gobiernos del Perú, Mathew expresa que "no se encuentra una evidencia que sugiera que los ministros y funcionarios [nacionales] tuvieran como preocupación primaria el temor de [que los depósitos del guano llegaran al] agotamiento". Añade luego que "la principal inquietud gubernamental parecía que era elevar al máximo y en corto plazo las ganancias". Esto se liga con algo que ha expresado en líneas precedentes: que la política de ventas a altos precios y de provecho inmediato ignoraba "la distinción que hay que hacer entre la entidad algo abstracta que era el Perú, y la dura realidad que significaba un sistema gubernativo inmerso en deuda y crónicamente acosado por gran número de urgentes presiones políticas y financieras"[323]. Tal observación tiene agudeza y ayuda a comprender la situación. Quizás también contribuya a esto último que se tenga en cuenta otro aspecto. La gran empresa del guano trabajaba con un capital que no pertenecía a quien la dirigía, pero del cual se respondía al Estado, entidad también abstracta de quienes se sabía que no obligaría a una pena y un resarcimiento por el daño causado mediante una inversión equivocada, siempre que administrativamente existieran documentos probatorios del gasto. Las ganancias podían estar destinadas (y así sucedía muchas veces) a satisfacer directamente necesidades humanas, lo que impedía que el capital tuviera un carácter instrumental. Quizás se podría aceptar que el guano era por entonces un bien de capital si se le considera, por su similitud económica con el factor económico *tierra*, como si hubiera estado comprendido en la categoría de *capital natural* que algunas autoridades en estudios económicos admiten. Sin embargo, si se atiende a la distinción por el uso, resultó un bien de consumo porque no fue utilizado por el Estado, *strictus sense*, en inversiones que originaran producción de riqueza fiscal.

La extraña situación expuesta se hallaba acompañada de otra no menos anómala: la gran empresa no conocía a ciencia cierta la propiedad de la cual se derivaban sus ingresos, expresada en términos monetarios. Como no tenía un informe completamente certero de la cantidad de guano que existía en los depósitos, lo que le impedía llevar la cuenta de cargos y consumos a fin de poder precisar las existencias en un momento determinado, se hallaba incapacitada para conocer al día su capital y para restringir convenientemente las ventas en el caso que la política em-

DIRINTEMAR

presarial estableciera un plazo de agotamiento de los depósitos de fertilizantes. En 1841 se había dispuesto que las islas fueran reconocidas por peritos[324]. En 1853 una comisión gubernativa estuvo encargada de medir los depósitos y calcular el volumen de guano existente[325]; pero antes, en 1846, un británico que trabajaba con la P.S.N.C., "muy conocido en la costa oeste en relación con sus investigaciones sobre el carbón de Chile", había dicho que el Perú tenía 33'170,795 toneladas[326]. En 1863, por último, como los cálculos precedentes se habían hecho especialmente con las Chincha y el guano en estas islas estaba semiagotado, se dispuso que se exploraran y estimaran los yacimientos descubiertos en distintos puntos de la costa y en las islas que se habían mantenido en reserva[327]. Los resultados de esas mediciones no se pueden hallar hoy en su integridad y en fuentes que merezcan confianza, expresando Paz Soldán, en 1862, que "no se sabe la cantidad que contienen Lobos, Guañape, Pabellón de Pica y otros lugares", lo que da ciertos visos de posibilidad a una afirmación que Elías hizo en 1853 en el sentido que había interés gubernativo "en hacer ver que el guano será eterno"[328], lo que hubiera sido posible para justificar ventas de grandes cantidades del fertilizante, con despreocupación del factor agotamiento de los depósitos. La expresión cuantitativa del problema, indispensable para analizar el aspecto financiero del negocio del guano, no es asunto que aquí nos interese pues no nos atañe examinar tal aspecto. Nos limitaremos a registrar ciertas informaciones de carácter general, especialmente las recogidas en comentaristas contemporáneos, que permiten advertir las grandes diferencias que por entonces había entre las opiniones que se expresaban. Con referencia a la posible duración del guano, por ejemplo, Skogman la daba como de 400 años[329], mientras Robinson decía que iba a durar "hasta que todos los habitantes terrestres hubieran cesado de moverse en la superficie [de la tierra]"[330]. En 1853 Elías presagiaba que los depósitos de las Chincha no durarían más de ocho años, como acabamos de decir[331]; pero una comisión gubernativa ampliaba ese plazo a veintitrés años[332] que fue cifra que Middendorf halló exagerada[333]. Eastman nos da a saber, en 1869, que Guañape tenía guano para cuatro años más; que Macabí cubriría una demanda de seis meses y que entre lo que se podía sacar de las islas Lobos, la bahía Independencia y otros depósitos más, el Perú podía vender ese fertilizante todavía durante los doce años venideros[334].

DIRINTEMAR

Calidad

Cuando recién se introdujo nuestro guano en Inglaterra, lo que ocurrió en 1841, técnicamente no tuvo que enfrentarse con una competencia seria pues su principal rival, el fertilizante hecho de huesos, tenía menos contenido nitrogenado, no era bastante soluble y el radio de su acción resultaba limitado en cuanto a las plantas y suelos en que se podía emplear. El nuestro, en cambio, según J.Thomas Way, químico consultor de la Sociedad Real de Agricultura, quien lo analizó en 1849, contenía, en una mezcla promedio, 14.41% de amoniaco, 24.12% de fosfato de cal y 3.5% de potasio[335]. Con este espaldarazo, para 1850 ya nuestro guano había logrado rebajar en 50% el consumo del fertilizante óseo en Gran Bretaña, nación que constituía su mejor mercado de consumo. Pero, paradójicamente, según se deduce de lo que Mathew expone, su éxito inicial contribuyó en parte a que no pudiera sostenerse indefinidamente en la posición a que había llegado, a causa de que el Perú no supo avanzar a tono con el impulso que había creado, lo cual no es difícil de explicar. El mercado británico estaba formado por gente bien enterada. No se trataba sólo que las industrias químicas se hallaban bastante desarrolladas. El *country gentleman* (el agricultor de alta clase social) se interesaba en la química agrícola, en parte por negocio y en parte como *hobby*. Ante tales circunstancias hubo interés en constatar si realmente tenía alto contenido nitrogenado y fosfatado, al mismo tiempo; si se justificaba que costara más caro que otros fertilizantes; y si era cierto que resultaba igualmente bueno para *absolutamente todos los cultivos.*El que fuera especialmente benéfico sólo en algunos casos (y este fue el de nuestro aliado el nabo), llevó a buscar otros fertilizantes especializados. La investigación tuvo éxito, y a ello pudo haber contribuído que la Sociedad Real de Agricultura ofreciera £ 1,000 por un abono que tuviera iguales propiedades fertilizantes que el guano y que se pudiera importar, en cantidades limitadas, a £ 5 por tonelada[336]. Si en nuestro guano se bajaba algo el 24% del fosfato, o el 14% del ázoe, o ambos, el precio podía disminuirse y el fertilizante hacerse más adaptable a ciertas necesidades. No procedió así el Perú y como consecuencia el mercado de fertilizantes comenzó a ser surtido en Gran Bretaña, en parte y de acuerdo con los precios de la materia prima, mediante abonos de la industria química, a base de fosfa-

DIRINTEMAR

tos, nitratos de soda, sulfato de amonia y copralitos. Además, en los finales de la década de los cincuentas nuestro salitre hizo ya fuerte competencia a nuestro guano[337]. Como se dirá luego, en el libro que Robinson preparó para Barreda Hermanos[338] se denunció en los Estados Unidos la "*adulteración del guano*" (subrayado en el original) que en Inglaterra se verificaba[339] y se dedicaron tres páginas a desprestigiar el *guano preparado* (subrayado en el original) en Gran Bretaña y en Nueva York[340]. Desde el punto de vista del consignatario no se podía esperar sino que tratara de elevar ante los ojos del público la calidad de nuestro guano mostrando el menor valor *químico* de los preparados. Pero, en cuanto a los altos funcionarios peruanos parecería que faltó previsión en la gestión empresarial. Ante las frecuentes manifestaciones de descontento que de todas partes les llegaban por lo que se consideraban precios muy altos de este fertilizante, quizás no se pensó en traer al Perú uno o varios químicos que produjeran el guano compuesto (como lo hizo después el consignatario Dreyfus, según explicaremos posteriormente, con ayuda de químicos alemanes) que se pudiera vender a bajo precio y que tuviera varios grados de materias primas, para satisfacer diversas necesidades agrícolas, lo cual hubiera aumentado, por otra parte, nuestro capital total de abono. Basta añadir que, según Mathew, hubo razones administrativas que también contribuyeron a que el guano perdiera buena parte de su mercado británico, como las irregularidades en las entregas de fertilizante que a veces dejaban a ese país varios meses sin abono[341]. No debe creerse, sin embargo, que se perdió del todo ese mercado. Se mantuvo pero en 1860 entró en un período de declinación[342]. No debe dejar de consignarse los valores que el "Dr. Anderson, químico de la Sociedad Real de Agricultura de Escocia" y "eminentes químicos como el profesor Norton, Dr. Antisell y Dr. Higgins", de los Estados Unidos, hallaron al analizar nuestro guano, en forma comparativa con otros fertilizantes que figuraban en el mercado en 1852, que fueron los siguientes: (Ver pág. 473).

A mediados de setiembre de 1857 J.M. Tirado, nuestro representante diplomático en los Estados Unidos, dio a conocer al gobierno del Perú que "se estaban haciendo muchas adulteraciones para propagar falsas preparaciones con el nombre de huano peruano". Así también le envió "una de las varias publicaciones que se utilizaban para popularizar la moción presentada por Mr. Riddle en la Cámara de Representantes sobre el huano del Perú".

DIRINTEMAR

Características químicas comparativas del guano peruano y el de otros países

	Guano peruano	Guano fino de Chile	Guano inferior de Chile	Guano de Patagonia
Agua	13.73	6.06	15.09	24.86
Materias orgánicas y sales amoniacales	53.16	54.51	12.88	18.86
Fosfatos	23.48	11.96	16.44	41.37
Cal		1.37	8.93	2.94
Acido sulfúrico	—	10.25	—	2.21
Sales alcalinas	7.97	15.85	6.04	2.70
Arena	1.66		40.62	7.56
	100.00	100.00	100.00	100.00
Amonia	17.00	18.80	2.11	2.69

Se trataba de un artículo del *New York Herald* que se refería al informe elevado por Riddle a la comisión que presidía, en que el articulista comentaba un memorial enviado por dos mil ciudadanos de Delaware en el cual pedían al gobierno de su país que entrara en arreglos con el nuestro para que cediera a los Estados Unidos una de las islas guaneras, o eliminara las restricciones impuestas a los buques guaneros norteamericanos a fin de que estos "pudieran hacer el tráfico [de ese producto] dentro de bases comerciales más justas y liberales". Comentaba el *Herald* que tres administraciones gubernativas norteamericanas habían intentado, sin éxito, concertar con las nuestras tratados comerciales más liberales. Con el conocimiento de tales hechos, añadía, la Comisión ha recomendado al Presidente de los Estados Unidos que se haga un nuevo intento para conseguir "el derecho de nuestros comerciantes de comprar el guano, como cualesquiera otros productos del Perú, en su propio suelo y dentro de los términos de nación más favorecida. Patrocinaba, también, un impuesto de importación al guano de las Chincha, de escala móvil". El 16 de setiembre el ministro Tirado hacía saber que para conseguir una reducción en el precio del guano, los interesados publicaban artículos manifestando que este fertilizante, "dando un estímulo ficticio a los terrenos, los empobrecían después"[344].

DIRINTEMAR

Intentos marítimos de despojar al Perú

No había sido mucho el guano consumido en los Estados Unidos, especialmente si se tenía en cuenta la existencia de tres millones y medio de agricultores en este país, así como el potencial mercado canadiense, al que podía abastecer a bajo costo por la vía fluvial. Al finalizar el año 1852 nuestro representante diplomático en aquel país dio a conocer hechos que explicaban un mayor deterioro en el mercado de compra del fertilizante. El principal era la espera en que los agricultores se hallaban respecto a una disminución en el precio del guano peruano, como concesión que evitara el impuesto que el diputado Riddle había pedido el 21 de julio de 1852 en la Cámara de Representantes, el cual tenía como valores extremos 4% y 60%. La Legación del Perú hizo un apreciable esfuerzo para contrarrestar la influencia del Representante de Delaware, realizando contactos con los parlamentarios y con los periodistas. Pero, principalmente, mediante la difusión de un folleto que preparó con la ayuda del Prof. Lee, de la Universidad de Georgia, y de Aaron H. Palmer. En esta publicación no sólo se discutió lo relativo a las utilidades del negocio, asunto sobre el cual se expresó que "los rendimientos líquidos para el Gobierno [del Perú] son exiguos y menores que la proporción de provechos que los navieros americanos y otras industrias de este país [los Estados Unidos] derivan del tráfico del huano". También se presentó en el folleto un estudio sobre la química del guano peruano, "porque entre las hostilidades que aquí hace la preocupación o la malicia..., se encuentra la de desacreditar el abono...". Según el Ministro, Mr. Riddle había convertido su proyecto en "un capital político para hacerse reelegir en el Estado de Delaware". Perdió la reelección y con ello la tribuna que necesitaba para seguir su campaña contra nuestro monopolio guanero. Sin embargo, nos hizo un daño aunque éste resultó pasajero. Disminuyeron las compras del fertilizante, a tal punto que de 150,000 toneladas que se recibieron en 1852, a fines de diciembre sólo se habían vendido 70,000. La culpa no fue íntegramente de Riddle. Los que especulaban con el guano del Caribe hacían una tremenda campaña de descrédito contra el "guano amoniacal" del Perú[345].

Según Elías (12 de agosto de 1853) el guano de las islas de Lobos era "de calidad sumamente inferior, [puesto] que consta del análisis químico que... no da más que el 3 por ciento de amoniaco,

DIRINTEMAR

cuando el de Chincha da el 17, como se manifiesta por la venta de los cargamentos que han ido a Estados Unidos..."[346]. Middendorf, por su parte, con respecto al guano de los depósitos que no eran los de Chincha dijo que "el análisis químico... reveló que su calidad era inferior al de... las islas Chincha, ya que eran menores las substancias orgánicas, es decir, el ácido úrico, el ácido oxálico y las sales de amoniaco, que son precisamente las que determinan la bondad del fertilizante, y que en cambio el contenido del fosfato era mayor..."[347].

Santa Cruz expresa que cuando Dreyfus tomó la consignación del guano, en 1869, de los miles de toneladas que estaban almacenadas en Europa, y que todo el mundo guardó para usarlo en mezclas, los valores que se reconocieron a los de Guañape y Macabí fueron de 10.5 de ázoe, en término medio. Posteriormente se dieron estos otros valores: para el de Pabellón de Pica, 7.87%; para el de la punta de Lobos, 5.92%; para el de Huanillos, 6.44%. "En cuanto al de Lobos de Tierra y Lobos de Afuera, su ley era pobre: 3.5% en promedio"[348].

Con referencia a los lugares donde se le presentaba al Perú la competencia con otros fertilizantes a los que también denominaban "guano" eran, además de Chile y Bolivia, los siguientes: Elido, en las costas mejicanas; Ichabre, en las del Africa; las muchas pequeñas islas que se iban "descubriendo" en el Pacífico y, por último, unos cuantos lugares del Caribe entre los cuales estaba la isla haitiana de Nevassa a donde Dalhgren fue mandado en 1858 "a arreglar ciertas dificultades" sobre el guano[349].

El monopolio

La relación que se había establecido entre las rentas del guano y los bonistas de la "deuda inglesa" dio como resultado que en Gran Bretaña hubiera un grupo de personas pudientes que estaba interesado en que el Perú vendiera su abono, sin importarle mayormente los procedimientos administrativos que empleara. Las críticas que los agricultores expresaban contra los precios y el monopolio del Perú encontraban en este sector quienes consideraban que lo deseable era, ante todo, que nuestro país pagara sus deudas, mostrándose opuestos a las campañas contra los consignatarios del guano peruano. Mas la situación era diferente en los Estados Unidos, país en el que no había tenedores de bonos que defendieran sus intereses y el cual, además, miraba con

DIRINTEMAR

disgusto que los contratos de venta de nuestro fertilizante fueran concertados por el Perú con firmas comerciales europeas, especialmente inglesas como la de Gibbs que al comenzar la segunda mitad del siglo XIX aparecía como la de destacada importancia en ese negocio. De allí que la grita mayor contra la gestión gerencial que empleaba el gobierno peruano para vender su guano, viniera de los Estados Unidos donde, con acostumbrado abuso de generalizaciones, las protestas eran contra el "monopolio" peruano, término que comprendía el sistema de consignaciones, los precios y el empleo de agentes británicos. Esto se aprecia claramente en una comunicación del Secretario de Estado al representante de ese país en Lima, acompañándole una sugerencia que hace un ciudadano norteamericano para que se trate de "abolir el monopolio en la exportación del guano del Perú, del que [por entonces] gozan los súbditos británicos" y "se impida la formación de un nuevo contrato entre ese gobierno [el peruano] con los ciudadanos o súbditos de otras naciones que pueden tender a aumentar el precio del artículo [que paga] el consumidor, o de impedir que los buques de los Estados Unidos lo lleven a otras partes del mundo dentro de los mismos términos que se acuerden a los buques de cualquiera otra nación"[350].

En el folleto escrito por Solom Robinson por encargo de Barreda Hnos., este autor hizo en los Estados Unidos la defensa del monopolio, desde el punto de vista de los consignatarios, en los siguientes términos: "¿Hay en esto algo tan injusto que nos impulse a hablar de 'monopolio peruano'? El gobierno del Perú, después de la revolución [independentista] se encontró hondamente endeudado, en gran necesidad de dinero y en posesión de una de las substancias fertilizantes más valiosas del mundo, que los ciudadanos de otras naciones necesitan, o de la cual pueden aprovecharse al usarla si se le ofrece lo que se considera un precio justo; y esto con el propósito de hacerse de dinero para satisfacer sus necesidades inmediatas, así como para pagar sus deudas de guerra. [Para conseguirlo] el país ha dado a algunos de sus ciudadanos (comerciantes ricos que pueden adelantarle dinero) ciertos privilegios y ventajas con respecto al comercio del guano, bajo la condición de que ellos enviaran una cantidad a todos los países en que puede ser vendida, y en proporciones tan grandes como los quieran comprar a precios fijos. Esto es el monopolio. Se puede encontrar un paralelo aquí cerca, en nuestro país. El gobierno de los Estados Unidos también incurrió en una deuda

DIRINTEMAR

de guerra independentista, y también entró en posesión de un artículo que desean los individuos de otros países y, a diferencia del Perú, un artículo que deben poseer... Tal es el 'monopolio del guano' de un gobierno, y tal es el 'monopolio de la tierra' del otro. ¿Cuál es más perverso? ..."[351].

No hubo convencidos, por una u otra parte. En 1853 el Departamento de Estado informó a Clay sobre los esfuerzos que realizaba para que el gobierno peruano abandonara el monopolio y terminara el contrato con los agentes londinenses[352]. Como ya se ha dicho, a poco los Estados Unidos trató de conseguir lo que quería, empleando otros medios.

La gestión empresarial y papel de la Marina de Guerra en ella

En lo que concierne a su regimiento interno la empresa guanera realizó algunos cambios entre 1842 y 1869 pero el sistema estuvo siempre fundado en procedimientos carcelarios poco propicios para lograr eficacia operativa. Durante un breve lapso inicial se recurrió a emplear en forma predominante al personal naval; pero a partir de 1850 se encargó a la Marina sólo deberes militares relacionados con la vigilancia externa de los depósitos guaneros. Según se advierte en los decretos supremos dictados en 1845 y 1848, en las islas Chincha vivían "guardas" que evitaban las extracciones clandestinas de fertilizante, cuidaban de la tranquilidad y la vida de las aves y ejercían una vigilancia general; y, en un nivel superior, se hallaba el comandante del "buque de resguardo", que hacía que su nave cruzara entre las islas, les suministraba mensualmente agua y víveres, controlaba los papeles y actividades portuarias de los mercantes que se proveían de guano y vigilaba el carguío. Al parecer la forma responsable en que los marinos cumplían las obligaciones que se les habían señalado no fue del agrado de personas pertenecientes a la empresa o relacionadas con ella. Hemos hallado una comunicación en que el ministro de Hacienda solicita al de Guerra y Marina que ordene seriamente al comandante de un buque "que no se mezcle en funciones que no le corresponden", porque dispuso que a un buque que tenía ochenta días esperando que lo cargaran, se le diera preferencia sobre otro que había aguardado cuarenta días[353]. Quizás si debido a circunstancias como la anotada, en los comienzos de la década de los cincuentas apareció en las islas un nuevo personaje, a quien primero los documentos se re-

DIRINTEMAR

fieren como "el comandante" y que después tomará el título de "gobernador", que asume las funciones administrativas que hasta entonces ha tenido a su cargo el mencionado comandante del "buque de resguardo". No gana mucho prestigio la empresa guanera pues a tal personaje se le describe como "un viejo bribón hasta donde el Perú lo puede producir"[354]. No hemos encontrado información documentaria que aclare si esta persona es la que fue mencionada por Gibbs y Cía. como "permitiendo, si no protegiendo la venta de aguardiente" en las islas Chincha[355]. En 1854 figura en las Chincha un destacamento militar a cuyo jefe se le asignan obligaciones policiales con respecto a los marineros de los buques guaneros, a los vendedores y vivanderas y a los trabajadores[356]. En cuanto a los buques de guerra, continúa uno estacionado en las islas Chincha, que con frecuencia realiza cruceros al Sur. Además, desde las ocurrencias de 1852 en las islas Lobos, en éstas se han construido barracas y se han mantenido fuerzas de guarnición de marina y buques que resguardan los depósitos norteños de guano[357]. En 1869 se encuentra en las islas Guañape una capitanía de puerto, a cargo de un oficial de marina de quien se expresa en términos elogiosos el comandante del U.S.S. *Nyack*[358].

En resumen, no existía una verdadera tarea gerencial. Se encontraba falta de criterios técnicos, en lugar de los cuales se utilizaban criterios políticos incapaces de compensar la carencia de estudios, de gerentes y de marcos formativos. A esto se añadía el empleo de personal castrense, en funciones de control de una mano de obra a la que se consideraba semejante al grupo de presidiarios de una cárcel.

Mano de obra

No eran sólo los primitivos métodos de extracción y de embarque los que determinaban que el negocio del guano se hiciera según procedimientos propios de una economía de desperdicio. Contribuía también la escasa productividad de la mano de obra, sometida a las arbitrariedades de varios patrones que sólo se interesaban en que trabajara al máximo, pero sin ofrecerle condiciones humanas de vida; y quienes creían que sólo mediante prohibiciones y castigos se podían evitar los vicios, la protesta y la degradación moral en que habían caído los trabajadores, chinos en su gran mayoría, lo cual se traducía en quejas que internacio-

DIRINTEMAR

nalmente hacían mucho daño al Perú. Un corresponsal del *Nautical Magazine* británico escribió por entonces: "La mayor parte de la gente ha oído hablar de las virtudes fertilizantes del guano... pero probablemente pocos saben que su adquisición... ocasiona en una porción de criaturas humanas semejantes a nosotros, una cantidad de miseria y sufrimiento cuya relación se tomaría por una novela si no estuviera comprobada". Este concepto de ultraje humano lo compartieron muchos de los marinos británicos que venían a hacer el tráfico del guano, a tal punto que, según lo da a saber Mathew, en 1854 varios capitanes mercantes ingleses enviaron a las autoridades de su país un memorial documentando la "crueldad sanguinaria" de que habían sido testigos, acusación que llevó al gobierno de ese país a dar instrucciones amenazadoras a su representante en Lima y a disponer que las fuerzas navales británicas del Pacífico investigaran el asunto[359]. Ya antes que esto ocurriera, la comisión peruana de 1853 había hecho ver la necesidad que se eliminara la crueldad con que se trataba a los chinos[360]. El resultado de esas dos presiones fue que la situación mejorara respecto al estado que presentaba mientras Elías fue contratista.

La condición en que esta gente se hallaba era causa de la persistencia de sus fugas[361] y del hecho que los capitanes de los buques extranjeros la indujera a escaparse y le diera protección[362]. Esto se explica por los castigos que se les imponía[363] a causa de la situación de esclavos en que se tenía a unos en forma declarada oficialmente pues se halla un oficio en que el gobernador de las Chincha dice al ministro de Hacienda: "Ahora que por la comunicación de Us. quedo enterado de que los chinos existentes en estas islas han sido comprados por el Gobierno, redoblaré mis esfuerzos para impedir la...fuga"[364]. Contribuiría también al mal trato que se daba a esa gente la circunstancia que los presidarios[365] formaran parte de la fuerza de trabajo, según se advierte en una "razón de los chinos esclavos y libres que existen en estas islas" y que se debe al gobernador de las mismas, quien los enumera como sigue: "chinos en la isla del Norte 262, chinos en la isla del Medio 326, esclavos en la isla del Norte incluyendo una mujer 39, libres en la misma isla 130, presidarios en la misma isla 209, total 965"[366]. Debe tenerse en cuenta que los "libres" eran asiáticos enviados por el contratista Elías. En cuanto al adjetivo que se les aplica en ese documento se trata, en realidad, de un eufemismo. Sin embargo, tal designación provocaba dificultades

DIRINTEMAR

pues estos hombres se resistían a acatar las órdenes del Gobernador. Además, estaban mezclados con los anteriores, desertores aprehendidos del ejército y castigados de este mismo cuerpo, y hasta con presos políticos[367]. Esto complicaba los problemas derivados de que la mano de obra estuviera sometida a varias autoridades ya que los representantes de los consignatarios, por lo menos en los casos de Gibbs y Barreda, según se advierte en varios documentos[368], tenían intervención decisiva en asuntos del personal trabajador.

De acuerdo con el informe de la comisión peruana que se viene mencionando, en 1853 el número total de trabajadores era aproximadamente de 850 de los cuales 599 eran chinos[369]. En cuanto al salario, resultaba bastante pobre. Al considerar estos dos últimos aspectos de la mano de obra, Mathew hace notar lo poco dispuesto que estuvo el empresario peruano a contratar un número adecuado de trabajadores libres, a pesar de los beneficios que recibía[370].

Extracción, carguío, embarque

Cuando comenzó el negocio del guano, fue labor del contratista extraer el fertilizante del sitio en que estaba depositado, lo que generalmente dejaba a cargo de un empleado. Pero a partir de 1849, cuando se hubo comprendido la importancia económica que el guano tenía, se contrató separadamente la comercialización y la extracción, y fue don Domingo Elías quien tuvo a su cargo la última, dejando, al parecer, un recuerdo de su actuación que no fue de los mejores desde el punto de vista de su conducta con los jornaleros. El método muy primitivo que este contratista empleó no resultó substancialmente mejorado después que Elías tuvo que dejar el negocio en los finales de diciembre de 1853[371]. Conforme se va a notar por la descripción que sigue, tiene razón Mathew cuando observa que tal como el sistema actuaba, se hacía uso casi completamente del factor productivo más barato, o sea el trabajo manual, manteniéndose a un mínimo cualesquiera gastos en equipos costosos[372].

El guano aparecía en las Chincha en promontorios de unos ocho metros de elevación, en los cuales el fertilizante estaba tan endurecido que con frecuencia se necesitaban explosiones de pólvora para removerlo. Cuando esto se conseguía, o cuando estaba blando, se le picaba con zapapicos y barretas y quedaba en

DIRINTEMAR

condición de ser movido de las "ramblas" para depositarlo en unos carros, en carretillas o en sacos, lo que permitía trasladarlo a la proximidad de las tolvas mediante tracción animal en el caso de los carros, o por esfuerzo humano en los otros casos. La cantidad que cada individuo que trabajaba en el carro o en el corte debía entregar diariamente, era un carro lleno (cuatro toneladas de peso), ochenta canastillas u ochenta sacos.

El mismo concepto de falso ahorro que primaba en los métodos de extracción, imperaba en los de carguío. A base de informaciones anglosajonas, que se confirman comparándolas con las nacionales, Mathew hace notar que no existía propulsión mecánica de los carros cargados de guano que debían ser empujados por los obreros, y que esos carros, las mangueras y unos treinta botes de acarreo, más "pequeñas y miserables chozas de caña", comprendían el principal capital fijo de las Chincha en 1853[373].

El carguío, lento y dispendioso, provocaba innumerables críticas y dificultades. Un informante da a saber que alcanzaron a reunirse hasta doscientos buques en octubre de 1853, llegándose a recurrir al soborno para lograr atención en el embarque del guano. Mathew dice que aun en mayo de 1869, cuando ya los depósitos de las islas habían disminuído mucho, se hallaban reunidos en las Chincha "ciento sesenta de los buques más grandes del mundo, con más de cuatro mil almas a bordo" y que una situación tan incoveniente sólo la toleraban los armadores probablemente debido a la necesidad de usar el guano como carga de retorno para volver al Atlántico[374]. Interesante era que tales circunstancias tampoco resultaban en beneficio del Perú, sino todo lo contrario, pues se llevaban "toda la utilidad de la venta del precioso abono", según los comisionados peruanos[375]. Los retardos tenían que compensarse a los buques a razón de diez toneladas de guano entregados gratuitamente por cada día de atraso injustificado[376]. El perjuicio económico no debía ser pequeño para nuestro país si se toman en cuenta las circunstancias que prevalecían. Mathew da a conocer que opiniones de contemporáneos hacían saber que no existían razones valederas para que un buque tuviera que permanecer más de diez días en las islas, pero que había demoras de hasta tres meses. En 1853 *The Times* de Londres[377] decía que un oficial naval británico había encontrado 100 buques que aguardaban en la isla del Norte, y en mayo de 1854 se despachaban 40,000 toneladas al mes. En marzo de 1857 había 128 buques fondeados, para llenar los cuales se necesitaban cua-

DIRINTEMAR

tro meses. En 1866 el consignatario decía que precisaban setenta a ochenta días para cargar cada buque[378]. El informado autor que venimos citando expresa que las pérdidas que ocasionaban los retardos se mezclaban con otras, de carácter más directo, que provenían de las técnicas primitivas de manejar la carga, lo que se comprueba en la descripción de los métodos que expone el informe de la comisión nacional de 1853. Según ésta , el guano amontonado por quienes lo extraían, se hacía llegar al buque o a las lanchas de carga, metiéndolo, con la ayuda de palas y entre nubes de polvo, en mangueras y un manguerete a la salida de los cuales el fertilizante provocaba otro pestífero simún y caía el polvo "sobre una grande extensión de mar [en el que] aparecía el huano como una especie de alfombra sobre el agua". Al vaciar los carros para formar en la isla los montones de los cuales se iban a alimentar las mangueras, se levantaba polvo de guano que la *paraca* barría cuando estaba soplando, y "se enturbiaba la atmósfera hasta el extremo de no distinguirse los buques... surtos en el inmediato fondeadero"[379]. Si se añade el guano que se perdía en el doble traslado de la boca inferior de las mangueras a los botes de carga, y de estos a los buques que no podían acercarse mucho a la isla, el 5% de desperdicio que señalaba el *Informe*[380] resultaba muy moderado. Mathew menciona otras opiniones que consideran las pérdidas del monto de 12% y 16%[381] y expresa el siguiente comentario: "Lo que el gobierno peruano ahorraba al mantener al mínimo los gastos de inversión en las islas, lo perdía con un exceso bastante grande como consecuencia de economías mal orientadas"[382]. Precisaría hacer notar a Mathew que aunque no es disculpable la pésima acción general gubernativa, varias de las faltas que se presentaban se debían a los contratistas del carguío del guano, quienes no tenían ningún empeño en cuidar el material comprado por el Estado para facilitar las operaciones portuarias[383] y buscaban su propio beneficio por todos los medios, incluso negociando con los víveres de los jornaleros[384].

Despacho de buques

No se dispone de una estadística oficial que permita precisar la cantidad total de guano que de nuestros puertos se despachó al extranjero, y es de temer que las cifras que algunos historiadores consignan provengan de registros viciados a causa de alteraciones dictadas por las apasionadas opiniones que se expresaron

DIRINTEMAR

durante la segunda mitad del siglo XIX. Los documentos derivados de las operaciones administrativas relacionadas con el tráfico marítimo podrían ser una fuente copiosa y verídica de datos. Hasta que no se publiquen los resultados de la investigación sobre la actividad comercial que el Instituto de Estudios Histórico—Marítimos está realizando, los datos que se relacionan con este tema resultan, infortunadamente, fragmentarios como van a aparecer los que se consignan a continuación.

Skogman nos da a saber que durante el año 1851 Pisco fue visitado por 397 buques que embarcaron en las islas Chincha 260,000 toneladas de guano[385]; y otra información registra un dato que se refiere al movimiento en ese mismo depósito, entre los meses de enero a setiembre de 1853: se despacharon 177,420 toneladas del fertilizante, en 336 buques[386].

En 1855 se comenzó a permitir que los buques que iban a cargar guano pudieran dirigirse directamente a las islas Chincha sin tener la obligación de tocar antes en el Callao y se permitió (6 de julio de 1855) que John Bryce estacionara en ellas un pontón destinado a abastecer de víveres y efectos navales a los buques, como hemos comentado al tratar el caso de Grace. El 30 de setiembre de 1857 se derogó la franquicia para ir directamente a las islas sin venir al Callao y, como consecuencia, se canceló el permiso de Bryce[387].

Según una relación que se refiere a 29,495 toneladas de guano que en 1857 llegaron a Francia, esa cantidad de fertilizante había significado el empleo de 32 buques, de los cuales el de mayor capacidad de carga fue de 2,370 toneladas, y el menor, de 362[388]. En cuanto al caso de los Estados Unidos, en agosto de ese mismo año las 67,626 toneladas de guano existentes habían sido conducidas en 44 buques de los cuales sólo tres cargaron menos de 1,000 toneladas (teniendo 593 toneladas el de menor capacidad de carga). Del resto, 8 cargaron un poco más de 2,000 toneladas y los demás, en promedio, 1,500 toneladas[389].

Los datos precedentes nos dan solamente indicios sobre los buques que eran despachados para Francia y los Estados Unidos. Poseemos, por el contrario, una información bastante interesante y completa sobre el caso de Gran Bretaña, la que se debe, como otras varias que venimos utilizando, a las esclarecedoras investigaciones que Mathew consigna en sus valiosos trabajos sobre el transporte marítimo del guano peruano, todavía inéditos pero que dicho autor nos ha permitido conocer. Según él, Gibbs despa-

DIRINTEMAR

chó del Perú 3,051 buques, de 1'873,630 toneladas de registro, entre 1850 y 1860. De acuerdo con las tendencias de la época, nos dice, el tonelaje fue creciendo, y si en 1842 el tamaño promedio de los guaneros que entraron en Gran Bretaña fue 312 toneladas, el mayor de los que portearon allí en 1862, el *Great Tasmania*, tenía 2,163 toneladas y llevaba 2,700 toneladas de guano. También durante ese lapso hubo una diferencia substancial en cuanto a las banderas de los buques, pues si en 1847 todos los que arribaron con guano estaban registrados en Gran Bretaña, esta característica se había casi desvanecido en 1862: 82% eran norteamericanos, o canadienses, superando en mucho los primeros a los segundos, siendo también de considerar que los norteamericanos generalmente doblaban a los canadienses en tamaño, y que se vivía una peculiar situación de tráfico marítimo pues el viaje a California, por el oro y por la emigración, había disminuido ya mucho y esto explicaba que algunos de los buques más grandes del comercio mundial estuvieran en el tráfico del guano. La mayoría de las naves que cargaban nuestro fertilizante eran de madera, de vela, de cuatro palos y bastante nuevos, especialmente tratándose de los norteamericanos, a pesar de lo cual los naufragios eran elevados, afectando a 197 buques entre 1850-1860, "con un probable tonelaje de 150,000... [de pérdida] para el gobierno peruano, desde que no se tomaba el trabajo de asegurar sus cargamentos". Mathew cita un autor que expresó que "muchos armadores [del mundo] se salvaron de la ruina [durante la crisis que he mencionado] gracias [al tráfico] del guano de las islas Chincha", lo que pudo dejar en ellos un sentimiento amistoso hacia el Perú. Nada igual ocurrió con los capitanes y las tripulaciones de los buques que debían trasportar el fétido fertilizante, vivir durante varios meses en las desoladas islas y permanecer largo tiempo fuera de sus hogares a causa de la poca eficacia de los administradores del negocio guanero, así como por las idas y venidas que las reglamentaciones peruanas imponían a los buques.

En cuanto a despachos que se refieran a los finales del lapso que nos ocupa, en 1869 el capitán de corbeta T.H. Eastman, U.S.N., comandante del *Nyack*, dice sobre Guañape: "Alrededor de 2,700 toneladas diarias son embarcadas [de allí]"[390].

Competencia en el mercado mundial

Apenas los primeros cargamentos de guano peruano llegaron a Europa comenzaron a enfrentar la competencia de otros fertili-

DIRINTEMAR

zantes, y de ciertos abonos que allí se preparaban imitándolo, a los que se les llamaban "huanos"[391]. Empezaron a aparecer los "guanos" procedentes de Valparaíso, de los que se ignoraba si eran realmente de este país, de Bolivia, o sacados del Perú mediante contrabando; pero poco después se dio a conocer que algunos cargamentos procedían de Isla Blanca y de *Patagonia*, en territorio chileno. Estaban ya en el mercado británico los fertilizantes de Algoa, Saldaña, Angra, Ichaboe y de ciertos lugares del Oeste del Africa que eran depósitos "de propiedad común" pero explotados principalmente por Inglaterra. Los siguieron los procedentes de Birds y de otras islas del Caribe[392]. En 1846 nuestro cónsul en Londres dio a saber que de 505,340 toneladas de guano que habían sido desembarcadas en Gran Bretaña entre 1841 y 1846, sólo 50,000 toneladas provenían del Perú y Bolivia[393], lo que indicaba que la competencia iba a resultar dura, como lo fue. Si nuestro guano tenía a su favor la calidad, no lo ayudaba su precio para lograr su venta pues desde el principio se colocó bastante por encima del de los otros fertilizantes algunos de los cuales habían llegado pisándole los talones y cuando todavía los europeos carecían de experiencia para verificar un control de calidad. Tal sucedió con el proveniente del Africa que, introducido en Gran Bretaña en el otoño de 1843, apareció ante Gibbs como una amenaza que este calificó de "formidable", no obstante lo cual no le rebajó al peruano el precio de venta, a pesar de que en 1845 se importaron 254,527 toneladas del africano y sólo 12,000 del peruano. Pero, a causa de su mala calidad, el guano de Ichaboe constituyó, con frase de Mathew, "una voluminosa pero breve" competencia. Aproximadamente en 1847 fue liquidado mientras que la importación del nuestro subió ese año a 57,762 toneladas. Pero no habían desaparecido los peligros, ahora procedentes de la opinión pública británica que hacía presión sobre el gobierno de su país para que resolviera el problema de que el agricultor pagara menos por lo que cada día necesitaba más, ecuación que la *Foreign Office* planteaba a su representante en Lima, recibiendo como respuesta que la única solución era descubrir nuevos depósitos de guano o elaborar un fertilizante químico que fuera bueno pero más barato que el guano.

Con la nueva alza de precios de nuestro abono, que en 1858 quedó establecida después que el Perú había salido victorioso al impedir toda clase de despojos de su fétido tesoro, creció en Europa el

DIRINTEMAR

estímulo a la experimentación química y con los éxitos que esta iba obteniendo el guano peruano fue perdiendo popularidad[394].

Utilidad en la venta al exterior

En 1845, al parecer por iniciativa de Manuel Ma. Muñoz Ostolaza, cónsul del Perú en Burdeos, apareció un folleto en francés destinada a promover el uso de tal fertilizante y a divulgar su historia a fin de mostrar la antigüedad del guano en el Perú, lo que legitimaba el derecho de este para poseerlo. Fue su autor el agrónomo francés M.A.H. de Monnieres. Contenía abundante información técnica sobre el abono, así como opiniones que expresaban los usuarios franceses de dicho fertilizante[395].

Relacionado también con los procedimientos de promocionar el guano, ahora en los Estados Unidos, se encuentra a Solon Robinson, a quien hemos mencionado pero de cuyo libro vamos a tratar. Antes nos parece conveniente expresar que esta persona apareció en Lima, en octubre de 1850, con una misión que Daniel Webster explicó al ministro Clay en una comunicación que no resulta muy explícita por no estar acompañada de los documentos que menciona. Al parecer Robinson había sugerido un procedimiento para resolver el problema de que el guano se vendiera en los Estados Unidos a un precio "razonable", pues el "exorbitante" que se cobraba causaba en ese país "mucha irritación". Weber recomendaba a Clay la sugerencia de Robinson y le decía que esperaba que se esforzara en diligenciarla[396].

El libro, escrito en inglés y publicado en Nueva York en 1852, contiene información interesante en relación a los aspectos tecnológicos que por entonces distinguían a nuestro fertilizante, y constituyó un elemento de propaganda eficaz con respecto al público de los Estados Unidos. El autor no esconde el hecho de haberlo escrito por encargo de Barreda Hermanos, lo que da claramente a conocer en la tapa interior. Preparado después que el gobierno británico hubo retirado su apoyo a los ciudadanos de su país que hicieron un intento de apoderarse de las islas guaneras de Lobos, y también después que el gobierno de los Estados Unidos retrocedió en la ayuda que antes diera a los norteamericanos que tuvieron igual intento y quienes se proponían por entonces llevar adelante, a pesar de todo, el plan filibustero que habían trazado, el libro se pronuncia sobre tales circunstancias defendiendo los derechos del Perú. Sin embargo, esto último es acceso-

DIRINTEMAR

rio pues lo que Robinson se ha propuesto en su obra es, con giro muy empleado en su país, "vender" el guano a sus compatriotas.

Comienza por presentar, en términos generales, los resultades agrícolas que se obtienen mediante el uso del fertilizante peruano, por un lado, y por otro con la utilización de guanos como los de Ichaboe (Africa), Bolivia y Chile, así como de otros abonos. Utiliza en su ayuda las trascripciones de buen número de cartas que refieren los experimentos prácticos, con resultados favorables, que han realizado en sus tierras y con nuestro guano los agricultores de North Caroline, Maryland, Delaware, Pennsylvania, New Jersey, Long Island y Massachusetts.

Demostrada que ha sido la superior calidad del guano de las Chincha, que reúne el más elevado componente de fosfatos y también un alto valor de amoniaco, Robinson da consejos sobre la mejor manera de usar nuestro fertilizante en diversas clases de sembríos, y trata luego de las adulteraciones del guano y de las pruebas que pueden emplearse para medir su calidad[397]. Esto nos entera de la importancia económica que tenía nuestro guano, dadas las varias formas en que se le falsificaba en Inglaterra y "probablemente en este país", dice ese autor refiriéndose a los Estados Unidos. "El comprador debe analizarlo por sí mismo", aconseja Robinson, y resume las pruebas que recomienda Nesbit, químico analista londinense: por comparación de peso y medida, por combustión, tratamiento de sal, tratamiento de ácido y tratamiento de agua.

Informa Robinson que además de la falsificación sin tapujos se empleaba otra disimulada que consistía en vender, a módico precio, lo que se llamaba, descaradamente, "guano peruano preparado". Tenían sus diversas clases un 7% a 14% de fosfato de cal y el resto era yeso, arena, tiza, agua, materias orgánicas, materias insolubles e indicios de amoníaco, o magnesia, o álcalis[398]. No debe confundirse este guano "preparado" con el que años más tarde se llamó "guano manipulado" y que alcanzó gran auge en el mercado de fertilizantes. Existen informaciones indicadoras que Schutts y Cía., consignatarios de nuestro guano en Alemania, antes de 1867 contrataron con Ohlenorf y Co., de Hamburgo y Emmerich (en el Rin) la preparación de "guano disuelto del Perú (superfosfato amoniacal)", para lo cual empleaban una técnica que no utilizaba ningún cuerpo extraño. El guano recibido del Perú se humedecía con ácido sulfúrico que disolvía el sulfato y fijaba el amoniaco para impedir su volatización. "No se trataba de

DIRINTEMAR

una falsificación ni adulteración sino más bien de una modificación que perfeccionaba el guano bruto, lo limpiaba de toda materia extraña, le devolvía su color natural, lo pulverizaba y lo hacía obrar sobre la tierra con más igualdad y con mayor fuerza que el guano en el estado natural", según lo explica Dreyfus, quien más tarde fue socio de Ohlendorf[399]. En la década de 1870 había en Alemania e Inglaterra varias empresas, cuyos nombres se conocen, que vendían nuestro guano disuelto o "manipulado"[400], el cual alcanzó preferencia en el mercado de fertilizantes[401]. Según Dreyfus, ello se debió a que si el guano de las Chincha, tuvo "una bondad incontestable", la situación cambió cuando comenzó a recibirse en Europa el guano de Guañape, que no lo igualaba. Esto llevó a Dreyfus a manifestar al gobierno del Perú, el 18 de setiembre de 1871, que había decidido hacer una fuerte inversión en un establecimiento donde se pusiera en práctica la técnica de Ohlendorf[402].

Los usufructuarios de las ganancias

Puesto que el guano se había usado como abono en nuestro país desde tiempo inmemorial, no es de extrañar que la flamante república, en 1830 declarara libre su extracción, arrendando posteriormente los depósitos por la modesta suma de 10,000 pesos al año, más el consentimiento de que se enviara ese fertilizante al extranjero. Como la pequeña cantidad que el arrendatario negoció en Inglaterra en 1841 alcanzó un buen precio, se declaró el guano propiedad fiscal y el Estado comenzó a celebrar contratos a partir del concertado el 8 de diciembre de 1841 con Quirós y Allier, a fin de obtener un elevado porcentaje de los beneficios. Un año después estableció una sociedad con un grupo de negociantes en el que figuraban dos firmas extranjeras, en cuyo contrato se mencionaban ya una fuerte cantidad del abono (120,000 toneladas), un plazo largo (cinco años) y un substancial beneficio fiscal (tres cuartas partes de las utilidades). En lugar que el contrato terminara al finalizar 1846, como se había fijado, se prorrogó hasta el 17 de diciembre de 1847, ocurriendo por entonces dos hechos de importancia: nuestro guano se impuso en Gran Bretaña aunque sostuvo un precio de £ 10 (50 pesos), y aparecieron las características que iban a acompañar al negocio del guano realizado mediante las consignaciones: las conexiones, de carácter internacional entre las ventas y la deuda externa del país;

DIRINTEMAR

los adelantos de fondos al Gobierno; el control de todos los gastos de explotación, de tráfico y de venta en manos de los consignatarios; las prórrogas de contratos y los empréstitos hechos por los contratistas a los gobiernos[403]. En resumen, y desde el punto de vista de manejo empresarial, nuestro contemporáneo historiador de la República manifiesta que los rasgos característicos del sistema, que fue muy empleado en la primera parte del siglo XIX, eran que "los productores o dueños iniciales, reservándose la propiedad y esperando el pago hasta que la venta se había hecho en el extranjero, se aseguraron el provecho derivado de un capital que era de riesgo en el comercio internacional. La conservación de la extracción del guano en una sola mano ofrecía, además, a quienes tuvieran a su cargo los asuntos del Estado, la seguridad que la hacienda pública lograba anualmente los ingentes recursos que tanto necesitaba"[404]... "Los consignatarios actuaban como sus agentes [del Estado] fletando por cuenta y riesgo de él los buques necesarios para conducir el abono a los lugares donde se efectuaba el expendio; y cobraban comisiones y gastos. Fue como un alquiler de servicios. Los consignatarios cargaron, embarcaron, movilizaron, guardaron y vendieron el guano por cuenta del Estado, recibiendo el pago correspondiente a esta labor"[405]. Un coetáneo del sistema, quien más tarde dio varias pruebas de rectitud de juicio y de alta calidad moral, por su parte expresaba: "Las casas consignatarias..., del precio [de las ventas del guano] se pagan todos los gastos de conducción y el premio estipulado [con ellos], quedando en poder de éstos el sobrante del precio de las ventas, para entregarlo en Europa o en Lima, según las órdenes que el Gobierno comunique al efecto... Este sistema trae consigo todos los inconvenientes que se atribuyen a los empréstitos; y además tiene uno muy especial, propio solamente de esta clase de negociaciones. Las casas consignatarias que hacen aldelantos, reembolsan su dinero cuando quieren: nada es más fácil para ellas que decir que nada han vendido, aunque en la realidad tengan cuantiosas existencias en numerario; y cobran mientras tanto los réditos de las cantidades. El sistema de adelantos no es más que el de empréstitos con prenda, cuyo pago depende de la voluntad del acreedor, y no del deudor.— Por otra parte, fiado enteramente el Gobierno de la buena fe de las casas consignatarias, ¿cómo puede saber que el guano se ha vendido al precio que se ha puesto en cuenta? No hace mucho tiempo que se descubrió una considerable ocultación, que ha ocasionado una disminución en nuestros ingresos"[406].

DIRINTEMAR

El sistema de consignaciones "fue reputado en aquel tiempo como regenerador de los abusos cometidos en las anteriores contratos de sociedad a compañía con el Estado...", dice Esteves[407]. Fuera o no así, el hecho es que el Congreso de 1849 determinó que al concluir el contrato con Gibbs, el Ejecutivo "provocase en el mundo...una consignación más económica... o el remate por asiento u otro medio de expender el guano, más provechoso a la Nación; dando siempre la preferencia a los hijos del país..., lo que dejaba al Gobierno en entera libertad para vender el guano en las islas a los buques que vinieran a comprarlo allí, que es en lo que consiste la venta por asiento; o para nombrar empleados que se encargasen de venderlo en Europa; o en fin para conceder nuevamente las consignaciones...A pesar de esto, sin ensayar ninguno de los otros dos sistemas, se continuó echando mano a las consignaciones [y] ...se admitieron y se aprobaron las propuestas [de] consignación para diversos puntos de Europa y Asia", sistema que se usó largo tiempo a pesar de las opiniones en contra de nuestros agentes diplomáticos en el exterior[408]. "Muchas personas consideraron preferible la venta en el país por asiento, porque con ella, dicen, el gobierno fijaría el precio a su antojo, ahorraría los gastos que hoy paga por comisión y flete, y no perdería como lo hace en la actualidad, los cargamentos de los buques que naufragan a su regreso a Europa", expresaba por entonces García Calderon, añadiendo que "se evitarían también las defraudaciones de que han sido acusadas algunas casas consignatarias... ¿Por qué no se prefiere este sistema...? La única y poderosa razón que puede recomendar las consignaciones, y hacerlas preferibles a los otros sistemas, es que por este medio está el país menos expuestos a las revoluciones pues [según un ministro de Estado] proporcionaría a los partidos... mayor facilidad para procurarse recursos con que ensanchar la órbita de la guerra civil... La razón política recomienda, pues, la venta del guano por consignaciones; pero la razón económica está en favor de los asientos. En vano se dirá que... tienen el inconveniente de convertir al Gobierno en administrador y negociante... De cualquier modo que se haga [el expendio del guano] el Gobierno será siempre un negociante, y un negociante monopolista"[409]. Hay que añadir que también se decía por entonces, y se ha repetido en nuestros días, que en esa época no tenía nuestra administración pública equipos de hombres preparados técnicamente para llevar a cabo la movilización del abono conduciéndolo a sus merca-

DIRINTEMAR

dos extranjeros. Nos permitimos disentir de tal opinión. El negocio del guano comprendía dos aspectos perfectamente definidos. Uno de ellos era el financiero, para encarar el cual ciertamente no disponíamos de economistas, dificultad que pudo solventarse contratándolos en Europa (como hizo Chile para su industria minera y en otros casos) y de la mejor calidad ya que estábamos en capacidad de pagarles buenos sueldos y, además, de hacerlos partícipes de las utilidades. El otro aspecto del negocio era la gestión empresarial o manejo gerencial, que sí pudo ser desempeñados por peruanos, a los cuales cabía prepararlos. Como el lector habrá apreciado fácilmente se trataba de preservar, estudiar y organizar los depósitos de guano, medir las cantidades y calidad del fertilizante, reclutar y adiestrar una mano de obra dignificada mediante un trato justo y estimulada por un buen salario, establecer métodos apropiados de extracción del fertilizante, su carguío y despacho en buques, tareas todas que el personal de la Marina podía muy bien realizar. En cuanto a lo concerniente al transporte marítimo, nadie más preparado para hacerlo que esos jefes y oficiales que tenían experiencia de servicios en buques mercantes. Muy bien hubiérase podido adquirir algunas naves de comercio para dotarlas con nuestro personal e incorporarlas en el tráfico a fin de que, sirviendo como buques experimentales, permitieran estudiar a fondo el sistema de fletamento de unidades extranjeras, en comparación con el que podía hacerse mediante la adquisición de embarcaciones que fortalecieran nuestra marina mercante cuando el negocio del guano llegara a su fin, asunto éste del que hemos de tratar en otro capítulo. Por ahora sólo resta decir, con respecto a lo que estamos examinando, que fue bastante extraño y perjudicial para el Perú que en el fabuloso negocio del guano el excelente personal técnico que tenía la Marina de Guerra Nacional sólo se empleara para la función policial de resguardar las islas, a pesar de que las actividades de esa empresa estatal eran marítimas en sus dos terceras partes.

"Al amparo de las graves penurias del Estado, y contra los propósitos e indicaciones del Congreso... se fue asentando el dáñino sistema de las consignaciones a base de adelantos y préstamos"[410]. La presión de los tenedores de bonos de la deuda externa y del gobierno de Gran Bretaña fueron llevando a una situación en la que Guillermo Gibbs y Cía. quedó como consignatario dueño del campo, posición en la que permaneció hasta 1862

DIRINTEMAR

a base de ligeras modificaciones en los contratos, a beneficio del Estado.

En 1850 habían hecho su aparición los hombres de empresa peruanos, en el escenario de las consignaciones, mediante la Sociedad Consignataria del Guano que consiguió un contrato de venta del fertilizante en ciertos países. No pudieron obtener capitales al emplear la emisión de acciones, ni sostener la empresa sino parcialmente y por poco tiempo. Esto, según Bonilla, fue un indicio de "la débil situación en que todavía se encontraba el grupo nativo de terratenientes y comerciantes [a causa de] la persistente postración de la agricultura y de la minería, así como el despojo del control del comercio exterior por parte de los comerciantes extranjeros"[411]. Pero este fracaso les enseñó el camino cuando en 1862 el Estado dio por terminada su asociación con Gibbs, y los capitalistas agrupados en la Compañía de Consignatarios Nacionales lograron el contrato de provisión de guano a Gran Bretaña y sus colonias durante ocho años. "Las arcas fiscales se convirtieron en la fuente principal de sus ganancias a través de préstamos,de intereses usurarios,etc.",dice Bonilla, citando un trabajo en que L.B. Cisneros estudió en 1866 varias cuestiones económicas del Perú[412]. Luego, apoyándose en las investigaciones de Juan Maiguashca, añade: "Entre 1865 y 1866 ellos efectuaron nuevos préstamos al Gobierno por un valor total de 35'762,000 soles, suma que les reportó un beneficio aproximado del 30%, es decir 10'485,220 soles, por concepto de intereses, comisiones y cambios"[413].

La forma en que se desarrolló el negocio del guano utilizando el sistema de las consignaciones estuvo sometida a denuncias y a duros comentarios que comenzaron en el lapso 1857-1860. Según Basadre "llegó a recibir, en forma creciente, fundadas y acerbas críticas. A los argumentos de orden legal y económico se agregó que los carguíos y embarques de guano no estuvieron sujetos a vigilancia"[414]. La Corte Suprema expresó que "la más fácil, la más segura y la más importante de las rentas nacionales había venido a convertirse, merced al funesto sistema de Consignaciones y Adelantos, en un recurso tanto más precario y estéril para el país, cuanto más era beneficioso para un reducido número de personas"[415]. En 1869 un autor anónimo alabó a quienes habían pedido estrecha cuenta a "los que en posesión de nuestro tesoro la han esquilmado durante veinte años, poniéndose por primera vez frente a frente de esta nueva aristocracia tan despótica como

DIRINTEMAR

omnipotente, que tanto ha contribuído no sólo a arruinar sino a desmoralizar al país". Indudablemente se refería al joven ministro de Hacienda don Nicolás de Piérola, quien se había hecho eco de la indignación popular contra los consignatarios. Y pocos años después un analista extranjero hizo notar los enormes riesgos que el Estado corría al enfrentarse con consignatarios poco escrupulosos puesto que en ventas anuales que rebasaban las 300,000 toneladas de guano, "un fraude de unos chelines o peniques podía alcanzar una suma muy importante"[416].

No existen estadísticas completas y dignas de toda confianza sobre el total de las ventas de guano que se hicieron al exterior, aunque en los últimos años han comenzado a aparecer importantes trabajos parciales. Entre aquellos en los que se ha tratado de presentar la integridad de nuestra exportación del fertilizante, se halla el de Basadre quien advierte al lector sobre las incertidumbres de los datos que consigna. Dice nuestro renombrado historiador[417] que entre 1842 y 1855, según las informaciones que consignaba el ministerio de Hacienda en 1868, se había exportado un total de 1'459,160 toneladas de registro, y que entre 1855 y 1868 la exportación se realizó según las cifras que aparecen en el cuadro siguiente: (Ver pág. 494). También sirve para ofrecer una idea respecto al asunto que tratamos, lo que Leubel consignó sobre 1860[418].

En cuanto a una presentación cuantitativa de lo que fue el tráfico total del guano, que sirva para aclarar el papel que este abono representó en el comercio exterior del país, a falta de esos datos que en líneas anteriores echamos de menos, puede apelarse a las informaciones indirectas. Tales las que proporciona Macera en su valioso ensayo sobre las plantaciones azucareras del Perú en el lapso 1821-1875. Este autor, explicando su calidad de aproximativos, da los porcentajes que en la exportación nacional a Gran Bretaña, entre 1854 y 1879, representaban el algodón, el azúcar y el guano, en la forma que muestra el cuadro, elaborado por el susodicho investigador Macera, que transcribimos a continuación. (Ver pág. 495).

Este enfoque puede ser concordado con otros para examinar el aspecto financiero del negocio del guano, que no es un asunto que nos toque exponer en este libro. Sólo citaremos al respecto un párrafo de uno de esos importantes trabajos parciales. "Las im-

DIRINTEMAR

EXPORTACION DE GUANO.		TONELADAS DE REGISTRO.													
		1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	TOTAL
Antonio Gibbs	Inglaterra	264,039	105,861	364,337	172,680	77,989	199,698	129,458	14,926						1.328,988
	Francia					13,216	33,637	18,696	1,929						67,178
	España			1,097	28,832										29,929
Montané	Francia	15,856	42,634	52,819	2,860										113,969
Barreda	Estados Unidos	65,225	61,902	54,669											181,796
Murrieta	España	26,622	845												27,467
Kendall	Mauricio	17,247	567	1,763	4,995										24,572
Sevilla	China	552													552
Medina	Centro América	778													778
Naylors Conroy	Java		1,015												1,015
Zaracondegui	Estados Unidos				48,290	43,096	87,588	22,500				7,287	1,042		210,703
Lachambre	Mauricio				2,233	7,337	16,931	6,033	11,673	14,634	7,490	14,906	16,139	15,960	112,736
Zaracondegui	España						8,209	10,353	22,532	17,166	8,509	19,703			86,472
José M. Urmeneta	Chile					100									100
Varios	Cuba y Puerto Rico					547	3,075			1,725	1,411	4,588			11,346
Compañía Nacional	Gran Bretaña								98,599	97,663	131,419	129,634	72,741	154,760	684,816
Lachambre	Francia								39,710	87,862	34,382	26,630	54,228	73,775	316,587
Sescau y Ca	Bélgica								35,167	47,228	51,951	30,105	53,079	41,022	258,552
E. Witt y Schutte	Alemania								43,460	43,621	49,864	79,442	47,776	19,360	283,523
Canevaro y Ca	Holanda								6,085	2,716	675	4,371	3,026	4,757	21,630
Lazaro Patrone	Italia								3,261	5,077	504	11,217	1,524	2,927	24,510
Sescau y Ca	España												50,281	25,451	75,732
Sociedad anónima	Estados Unidos												32,873	33,185	66,058
Stuber y Blecher	Portugal												1,478		1,478
A. D. Moore	Estados Unidos												14,427	1,024	15,451
Varios	China					1,198			511	330	1,490	4,730	2,434	1,518	12,211
		390,119	212,824	474,685	259,890	144,383	349,138	187,040	277,253	318,022	287,695	332,613	351,048	373,739	3,958,449

Lima, Junio 8 de 1868.

Luis Cáceres.

Exportación de guano a diversos países, entre 1855 y 1867, según cifras oficiales de mediados de 1868.

DIRINTEMAR

portaciones británicas [de guano] durante la década [de 1840-1849] fueron en promedio 30,083 toneladas por año. En los cincuentas se elevaron a 175,722. En los sesentas llegaron a 150,213 y en los setentas a 121,732... El año cumbre del comercio británico fue 1858, en que las importaciones alcanzaron 302,207 toneladas, evaluadas en £ 3'788,198. Durante los diez años comprendidos entre 1855 y 1864 Gran Bretaña recibió cargamentos de guano peruano por valor de £ 20'000,000, una cifra que era más grande que la corresppondiente a cualquier bien importado de un país latinoamericano"[419]. Tal información puede completarse en cuanto a precios de venta del guano, expansiones y contracciones de la oferta y la demanda, irregularidades de abastecimiento y datos relacionados, acudiendo a otros ensayos de ese mismo autor[420].

Porcentajes del algodón, azúcar y guano en la exportación a Gran Bretaña, en 1854-1870 [421]

Año	*Algodón*	*Azúcar*	*Total*
1854	0.2	—	77.7
1855	0.1	—	82.3
1856	0.8	—	67.3
1857	0.4	—	77.8
1858	0.1	—	78.5
1859	0.6	—	35.7
1860	0.3	—	56.9
1861	0.5	—	61.1
1862	0.5	—	36.7
1863	0.5	—	68.4
1864	0.02	0.5	51.1
1865	2.1	0.07	63.2
1866	1.7	0.0	43.3
1867	3.6	0.0	53.2
1868	6.3	0.6	55.5
1869	0.9	0.4	64.6
1870	2.0	1.0	66.5

(Fuente: *Accounts and Papers*: Londres.— Años respectivos)

DIRINTEMAR

Pequeña fracción del consumo nacional

La extracción del guano para su empleo en la agricultura nacional, en forma que se impidiera cualquier posibilidad de contrabando, se practicó con un celo que bien se hubiera necesitado para cuidar otros aspectos de la gestión empresarial. El primer reglamento, destinado a "evitar el contrabando" y "reglamentar la extracción y venta de aquella sustancia", fue puesto en conocimiento público mediante el Decreto Supremo de 21 de Marzo de 1842. Constaba de ventiún artículos en los que se enunciaban prohibiciones destinadas a impedir el desembarco en las islas y la caza de las aves así como se establecían las normas para el tráfico del guano, que sólo podía realizarse mediante buques nacionales que obtuvieran licencia para cargar el fertilizante, en los lugares que se señalaban y trasladarlo a los puertos y caletas nacionales autorizadas para recibirlo. Tales operaciones no podían realizarse sino mediante el uso de documentos que estaban destinados a controlar con exactitud las cargas que el buque podía tomar y el destino del abono; y, por otra parte, se establecían formularios para que, mediantes los informes aduaneros, se calculara el consumo de la agricultura nacional. También existían en el reglamento especificaciones especiales con respecto a ciertos puertos[422].

Como esas disposiciones "no tuvieron cumplimiento por las circunstancias de guerra en que se encontró la República", el 28 de noviembre de 1845 se hizo circular ampliamente un decreto supremo en que se disponía que los funcionarios aduaneros y portuarios difundieran la reglamentación y la hicieran cumplir. Al mismo tiempo se tomaban nuevas disposiciones, en especial en cuanto a señalar los castigos que se impondrían a los infractores, y también limitando el número de los lugares de los que se podía extraer el guano para consumo nacional[423]. Poco después, es decir, el 18 de diciembre del mismo año, se pasó a algunos prefectos de departamentos una circular destinada a que recomendaran a sus subordinados el cumplimiento de las disposiciones que se habían dictado[424]. Después de un intervalo que duró hasta 1851 se comenzaron a tomar nuevas medidas. Se autorizó en enero que el fertilizante para Arequipa se desembarcara de noviembre a abril en Pacay (Cocoteo)[425] y se dispuso en setiembre que se llevara un detallado registro de los nacionales que traficaran con el abono para nuestra agricultura, y que lo tomaran de las

DIRINTEMAR

capas gruesas situadas "en la parte superior de las masas que contienen las islas"[426]. El 4 de febrero de 1860 una resolución suprema que explicaba que se había encontrado que una barca nacional se hallaba traficando con una cantidad de guano que excedía la carga que había recibido en las Chincha, dispuso que el abono para consumo nacional se entregara ensacado y pesado; que los guaneros peruanos llevaran a bordo inspectores, y se adoptaron otras medidas de control; así como se anunciaban severos castigos a quienes hicieran o intentaran practicar el contrabando[427].

Años más tarde García y García dio a conocer en el derrotero de que fue autor, que los siguientes lugares de la costa se destinaban a la descarga del guano para consumo nacional: punta de Lobos o Blanca, para buques pequeños; Loa y Pabellón de Pica se reservaban exclusivamente para el abono destinado a la agricultura del país y sólo se podía sacar el guano en buques peruanos y con una licencia especial extendidas por una de las aduanas de Iquique, Arica o Islay; en la caleta de Sama se desembarcaba el fertilizante para los valles de esa región; en la punta y en la caleta de Pacay dejaban los guaneros en la playa el abono destinado a esta área agrícola; la caleta de Cocotea era desembarcadero del guano para el valle del Tambo, Matarani para los de Arequipa; y Chancay para sus propias necesidades[428].

Las disposiciones dictadas por los gobiernos, a partir de 1842, para impedir el contrabando del guano a fin de utilizarlo en el país como abono, por su número y rigidez eran dignos de mejor causa[429].

La nieve

La nieve no tiene relación con los fertilizantes, ciertamente. Pero el hecho que originara un tráfico marítimo, por lo menos temporalmente, explica que le dediquemos aquí un párrafo. Sucedió que para proveer a la costa, mediante un decreto del 12 de abril de 1852 se concedió privilegio exclusivo a Rollin Thorne para que, por el término de nueve años, trajera hielo del extranjero y lo pusiera a la venta en los puertos de Iquique, Arica, Islay, Callao, Huanchaco, Paita "y los demás de la República", obligándole a pagar cada semestre un impuesto, haciéndose acreedor a una multa si faltaba tal elemento e imponiéndole un precio de venta. Dificultades que encontró el concesionario para proveer

DIRINTEMAR

lugares que no fueran el Callao, llevaron a la cancelación del contrato en octubre de 1858[430].

IIIC. RECURSOS HUMANOS Y SU EMPLEO A MEDIADOS DEL SIGLO XIX

1. RECURSOS HUMANOS, SU EMPLEO Y EL "PROGRESO"

El "progreso" que con tanto empeño se deseaba alcanzar en los mediados del siglo XIX, no se podía obtener solamente mediante el empleo de máquinas, hierro, carbón y buques de vapor. Precisaba contar con quien supiera utilizar bien estos y otros elementos de desarrollo, lo que significaba la necesidad de emplear para tal efecto a la gente que habitaba en nuestro país.

La composición, densidad y características culturales y sociales de una población son determinantes básicos del grado y nivel del desenvolvimiento económico. No puede recalcarse suficientemente la importancia del elemento humano. No sólo influyen las fuerzas demográficas en la naturaleza y cantidad de los factores de producción; también determinan la clase de clima económico en el que la actividad tiene lugar. La interacción constante entre el hombre y su medio existencial produce su efecto en la cantidad y calidad de los recursos naturales existentes, así como en la forma en que se les explota y en la manera en que se les utiliza para el consumo o para el comercio marítimo. Mas sucede que ese hombre económico a quien estamos mencionando constituye, también, un recurso que, como los otros de los cuales hemos tratado en páginas anteriores, se valora en *relación* con otros hombres y teniendo en cuenta su *funcionalidad*. Estos elementos permiten medir su *calidad*. La calidad de los recursos humanos desempeña un importante papel en la determinación del tipo de tecnología, en los modos de organización y en las etapas de producción. En este sentido, las personas están disponibles como factores de producción para su combinación económica con otros recursos dentro de la actividad productiva. Pero ha de tenerse en cuenta, y es esto lo que nos lleva a examinar, aunque no pueda ser en forma exhaustiva, el panorama de la población nacional durante los mediados del siglo XIX, que el "progreso" que inquietaba por entonces, no dependía tanto del hallazgo de combinaciones óptimas para utilizar unos recursos determinados ni tanto del buen empleo de los factores de producción, como de sa-

DIRINTEMAR

car a la luz y poner en acción, para beneficio integral del país, las posibilidades humanas latentes, dispersas, desempleadas o mal utilizadas que existían.

2. *EL CRECIMIENTO DE LA POBLACION Y LOS CENSOS DECIMONONICOS*

Da a saber el Dr. Arca Parró que en 1850 se realizó el segundo censo de la República, "simplemente a base de las matrículas para el cobro de la contribución personal de indígenas, la rústica y la urbana, razón por la cual sus resultados no merecen fe". La Ley del 11 de Noviembre de 1850 ordenó la formación de otro censo pero hasta 1854 sólo se habían censado dos provincias. Fue en virtud de la Ley del 24 de mayo de 1861, llamada del "Censo y Registro Cívico", que se dispuso el levantamiento del censo de 1862, el que arrojó la cifra de 2'487,916 habitantes. Durante la presidencia de Manuel Pardo, el 14 de mayo de 1876, "se levantó el más importante de los censos republicanos del siglo XIX, el que dio la población total de 2'699,106 habitantes"[431]. El Dr. Arca Parró los ha tenido en cuenta. Con fines comparativos ha utilizado los que otros países hispanoamericanos realizaron durante ese siglo, y tomando como base nuestros censos de 1876 y 1940, y aplicando técnicas de estadística demográfica, halló que pueden considerarse como cifras decenales aproximadas del lapso de que se ocupa este libro las siguientes: 1850, 2'001,151 de habitantes; 1860, 2'313,984 y 1870, 2'564,017[432].

Cifras decenales aproximadas de la población del Perú, 1850-1870[433]

Años	*Población*	*Años*	*Población*
1850	2 001,151	1861	2 341,081
1851	2 036,373	1862	2 367,609
1852	2 070,724	1863	2 393,595
1853	2 104,096	1864	2 419,083
1854	2 136,533	1865	2 444,117
1855	2 168,079	1866	2 468,741
1856	2 198,778	1867	2 492,999
1857	2 228,674	1868	2 516,935
1858	2 257,811	1869	2 540,593
1859	2 286,233	1870	2 564,017
1860	2 313,984		

DIRINTEMAR

Si se examinan los detalles de los censos de 1836, 1850, 1862 y 1876 se advierte que la población nacional se ha distribuido en los años republicanos en tal forma que se puede decir que, aproximadamente, las dos terceras partes vivía en las serranías, ocupando una extensión superficial muy próxima a un tercio del territorio del país. En la costa habitaba menos de una cuarta parte de la población, sobre un área geográfica que representa algo más de la décima parte de la superficie nacional. Durante esos cuarenta años (1836-1876) se verificó una creciente migración de la población de las zonas altas a las bajas, y de las rurales a las urbanas, a causa del incentivo de hallar mejor salario, así como de encontrar condiciones menos duras de vida y también superior ambiente cultural. Al final de ese lapso las tierras del litoral han adquirido, como reflejo de la economía del guano, una importancia que antes no tuvieron, pero las serranías continúan manteniendo su carácter de depósito del potencial humano del Perú.

3. EL CRISOL RACIAL COSTEÑO

La costa, cuyo poblamiento original así como las circunstancias de su vida étnica hasta los mediados del siglo XVI, constituyen todavía un rompecabezas que cuenta 9,000 ó 10,000 años de edad, no cambió de suerte con la conquista y colonización europea. A los varios núcleos humanos que existían en forma organizada, algunos de los cuales habían constituído civilizaciones que en varios aspectos superaban a la tawantinsuya, comenzaron a sumarse otros desde la llegada de los españoles. Con éstos vinieron africanos que procedentes de numerosas etnias entraron en el Perú como esclavos, hasta aproximadamente 1816. Después, al independizarse nuestro país de España, vinieron en pequeños números marinos y comerciantes de varias nacionalidades y, precisamente durante el lapso histórico que estudiamos, los gobiernos propiciaron la llegada de grupos inmigratorios. De esta manera durante los cinco primeros lustros de la segunda mitad del siglo XIX, la zona geográfica que nos interesa fue un pequeño crisol humano. Examinarlo en forma exhaustiva en sus componentes tomaría excesivo número de páginas de este libro, particularmente en cuanto concierne al negro, que tiene casi trescientos años de residencia entre nosotros, y sobre el cual quien esto escribe ha publicado unos treinta ensayos. Vamos a limitarnos,

DIRINTEMAR

en lo que sigue, a solamente las informaciones que sean absolutamente precisas para establecer las coordenadas humanas que son necesarias.

El censo de 1850 se llevó a cabo "extractando las matrículas actuadas en todas las provincias para el cobro de la contribución personal de indígenas, la rústica y la urbana". En cada provincia se reunía una junta compuesta del sub-prefecto, fiscal, gobernador, cura, síndicos municipales y recaudadores, cada uno de los cuales actuaba, en la mayoría de los casos, de acuerdo con los intereses que representaban pues trataban de evitar a éstos los perjuicios económicos que podían derivarse de las clasificaciones censales, de manera que no es posible conceder crédito a las cifras, según lo da a saber Paz Soldán[434]. Mas cuatro años después, con ocasión de la ley de manumisión general, se consideró que había en el Perú 22,000 *esclavos*[435]. El censo realizado diez años después, que señaló al país una población de 2'487,916 habitantes, no consignó los porcentajes raciales. Pero en el de 1876, en cambio, que calculó 2'699,106 habitantes, 52,588 eran de raza negra, cifra que a las claras se nota que no revelaba la realidad si se tienen en cuenta dos hechos: a) que en el censo de 1791 los negros eran en número de 59,462, de manera que parecería que en el trascurso de 86 años no había llegado ningún africano y que los que figuraban anteriormente no habían tenido descendientes, y b) que el número de chinos que da el censo de 1876 es 51,186, lo que significaría que durante un lapso de más de trescientos años había entrado al Perú una cantidad de negros casi igual a la de los inmigrantes chinos recibidos en trece años[436].

La zona costeña, que ocupaba más de un 12%, aproximadamente, de la superficie del país, se puede considerar que por entonces era habitada por un 2% de la población nacional. Los grupos raciales que en ella vivían eran los blancos que como los indígenas, mestizos y chinos recién llegados, constituían agrupaciones minoritarias con respecto a los negros, mulatos y zambos que reunidos conformaban una mayoría, en términos absolutos y, naturalmente, en relación con cada uno de los grupos mencionados. Tal información demográfica permite suponer que en el lapso de que se ocupa este tomo la población trabajadora de la costa peruana estaba compuesta mayoritariamente por negros y las múltiples "castas" que constituían sus descendientes, muchos de ellos esclavos hasta 1854 y enteramente manumitidos a partir de tal año. Podría llamar la atención la circunstancia que se supo-

DIRINTEMAR

ne, si no se tuvieran en cuenta tres aspectos del fenómeno demográfico que se habían presentado: a) durante el lapso colonial el número de aborígenes fue reducido pues los quechuas y aymaras que vivían en la costa como *mitimaes* huyeron a las serranías; b) durante ese mismo período se había producido una fuerte mezcla de los aborígenes costeños con los blancos, especialmente en el extremo meridional del litoral (área de los changos), con nacimiento de abundante cantidad de esos mestizos a quienes se denominó *cholos* en la costa septentrional, a los que se miraba como a blancos si tenían tierras, si eran menestrales, o si habían realizado estudios (religiosos, por ejemplo), o pertenecían a los cuerpos de tropas; c) las mezclas de negro libre, o de mulato, con chola costeña, eran *zambos*, es decir, estaban en las "castas" negroides.

Los negros

Aunque no fue de las peores, no dejó de ser la historia de la esclavitud en el Perú una página infamante, que hasta los mediados del XIX no parecía tal a la mayoría de los peruanos, situación que también se encontraba en casi todos los países "civilizados". Jurada la independencia se declaró libres a todos los peruanos nacidos desde el 28 de julio de 1821, pensando en ir concediendo paulatinamente la libertad al resto. Nuestras constituciones añadieron declaraciones contra la esclavitud y se dieron algunas leyes protectoras. Sin embargo, en 1835 se consintió, hasta 1839, la introducción de esclavos negros y en noviembre del último de esos años se arregló definitivamente el servicio de los libertos y las obligaciones de los amos para con ellos, y el Código Civil y el de Enjuiciamiento los protegieron desde el punto de vista legal, pero en verdad subsistió una esclavitud defendida, principalmente, por los agricultores costeños. Fue durante el lapso que estudiamos, que tuvo lugar la última y definitiva batalla. Echenique tomó ejemplo en lo que San Martín había hecho, y el 18 de noviembre de 1854 decretó que "todo esclavo doméstico o de hacienda que se presentara al servicio del ejército [para permanecer en él dos años] obtendría su carta de libertad... y la gracia se haría extensiva a su mujer legítima[437]. El general Castilla, que investía la dictadura al frente del partido revolucionario contra aquel presidente, respondió declarando libres a todos los esclavos y libertos existentes en la República, obligándose a pagar el valor a

DIRINTEMAR

los amos, el 3 de diciembre de 1854, y el triunfo de este partido sancionó la emancipación de esos negros[438].

Los combativos culís

Al fracasar en sus intentos de reanudar la trata negrera con Africa, o con otros países americanos, los encubiertos solicitantes de esclavos aprovecharon una ley general de inmigración promulgada el 17 de noviembre de 1849, destinada a remediar "el grado de postración de la agricultura nacional por falta de brazos", para introducir "colonos" chinos por cada uno de los cuales se pagó una prima de treinta pesos. El año en que entramos en la segunda mitad del siglo XIX llegaron los primeros contingentes, traídos por Domingo Elías y Juan Rodríguez, a quienes se había concedido la exclusiva de "importación", negocio en el cual el conocido agricultor, industrial y político iba a tener la desgracia de perder a su hijo, Juan de Dios Elías, asesinado por los culíes que de Cantón venían al Perú en el *Albert*[439].

La concesión otorgada a Elías fue breve y no dio por resultado el ingreso de muchos chinos pues en los cuatro años que la tuvo el promedio anual de entradas fue de unos 800 asiáticos. Poco después esta cifra comenzó a bordear el millar y creció a 1,700 a fines de la década de los cincuentas, aumentando tanto en los sesentas que en 1864 alcanzó 6,410 de acuerdo al cuadro que sigue, debido a Hutchinson, cuyas cifras confirma Stewart[440]. Según Warren, el apreciable aumento se debió a la intervención de una empresa extranjera: *Brothers Lomer* (Hermanos Lomer). Expresa dicho autor que un agente de esta casa vino a Lima, concertó el negocio con algunos comerciantes locales y provisto de cartas de los mismos viajó a Boston consiguiendo interesar allí a *Sand T*, quien decidió emplear en el tráfico clippers magníficos como el *Westward Ho* y el *Winged Racer*. Añade que se obtuvieron enormes ganancias y menciona "la manera inhumana en que en algunas ocasiones se les trataba [a los chinos] durante el viaje, causando la muerte de muchos cientos"[441]. Tal información sobre la intervención de los bostonianos se confirma mediante el cuadro estadístico, de origen oficial de la página 504[442], donde aparecen los nombres de esos buques.

DIRINTEMAR

Inmigración de chinos por el Callao, 1860-1870[443]

Año	Llegaron	Embarcados en Macao	Muertos en el viaje
1860	1,413	2,007	594
1861	1,440	1,860	420
1862	1,003	1,716	713
1863	1,628	2,301	673
1864	6,410	7,010	600
1865	4,540	4,794	254
1866	5,929	6,543	614
1867	2,184	2,400	216
1868	4,266	4,387	121
1869	2,291	2,366	75
1870	7,544	7,917	373
Totales	38,648	43,301	4,653

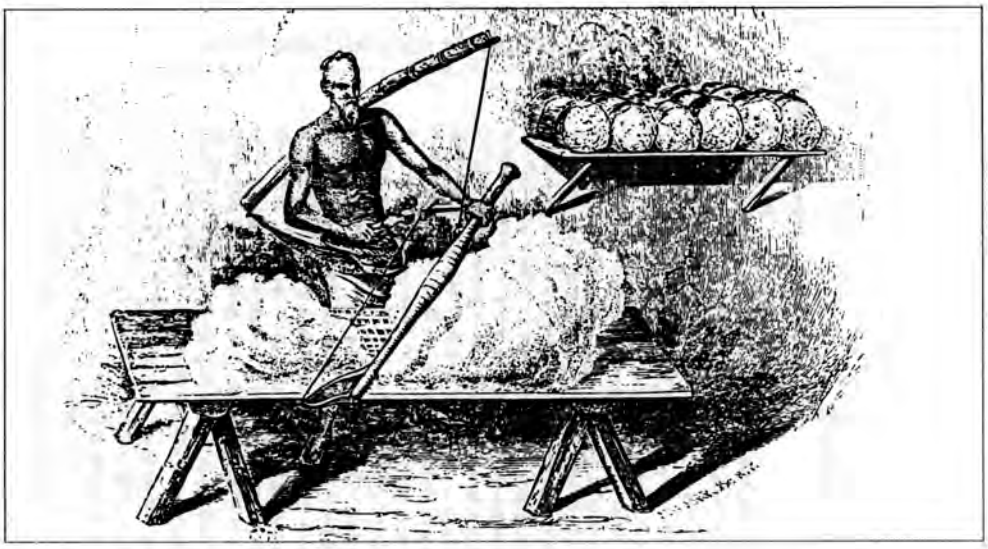
Los muertos fueron el 7% en el viaje Macao al Callao.

Buques chineros *norteamericanos en 1855 y 1856* [444]

Date	Class	Name	Master	Belonging	Owner	From	Tons.	Passengers
1855								
Sept. 24	ship	Indiaman	D.S. Mc Collam	Boston	Geo.R. Sampson		1,164	420
Nov. 28	"	Bald Eagle	N.H. Freadwell	"	E. Caldwell	Swatew	1,703	520
1856								
Jun. 7	"	Westward H.	S.B. Hussey	"	Geo R. Sampson	Nampeu	1,650	723
March 3	"	Dalmatra	E.I. Hunter	San Francisco	M.N. Sanboen	Amoy	358	250
" 25	"	Winged Racer	Fred Gocham	Boston	Geo R. Sampson	Swatew	1,767	736
							6,642	2,649

Las referencias al tráfico chinero que se han hecho en las páginas precedentes, corresponden a un fenómeno que dio lugar a numerosos documentos legales y trámites diplomáticos, que en el primer lustro del decenio de los setentas llevaron a la solución del problema que se suscitó en el Perú como consecuencia de la semi—esclavitud a que se había sometido muchas veces a los "colonos" asiáticos. Con referencia al lapso que nosotros estudiamos, los hitos principales son, después de la ley del 17 de noviembre de 1849, que ya hemos mencionado, el decreto del 5 de marzo de 1856, mediante el cual se prohibió "la introducción de colonos asiáticos... y en el modo cruel y violento con que se ha hecho hasta hoy", según expresa el texto de ese documento[445], no obstante lo cual se concedieron posteriormente "permisos especiales a algunos agricultores para introducir determinado número de colonos"; así como la ley mediante la cual el Congreso derogó la disposición anterior, abriendo nuevamente el tráfico de culíes, no

DIRINTEMAR



Los chinos y el Perú

a) Los chinos de Hong Kong durante la década de los cincuentas. (Tomado de *Narrative Of The Expedition Of An American Squadron To The China Seas And Japan*, preparado a base de las notas y diarios del comodoro M.C. Perry y sus oficiales, y publicado en 1862 por Fraces L. Hawks, D.D. LL.D.).

b) Los chinos de Macao durante la década de los cincuentas. (Tomado de *Narrative Of The Expedition Of An American Squadron To The China Seas And Japan*, preparado a base de las notas originales y los diarios del comodoro M.C. Perry y sus oficiales, y publicado en 1862 por Fraces L. Hawks, D.D. LL.D.).

c) El viajero norteamericano Geo. W. Carleton hace contacto con nuestros chinos, en 1866. (*Vide* Tauro, *Viajeros...*).

DIRINTEMAR

Queja en chino de los culís del Perú

Traducción del documento en idioma chino

"El prestigio de China, en toda época, se ha hecho conocer a los cuatro vientos. Cuando los mercaderes extranjeros llegaban en barcos con su mercancía, para comerciarlos en nuestro país, en ningún momento encontraron incorrección en la conducta de los chinos.

Durante los años Jen Tzy y Kuei Ch'ou de esta dinastía, en las provincias de Chiangsu, Chechiang, Hupei, Fuchien, Kuangtung y Kuangsi, era una época de turbulencias y crímenes, los asaltos y matanzas estaban a la orden del día. Padres e hijos, hermanos, esposos, víctimas del hambre, la miseria y del alza de los productos, vivían dispersos, sin un lugar tranquilo dónde guarecerse.

Los barcos extranjeros llegaron hasta Cantón y Fuchien — China, a vender sus mercancías. En esta época de caos no tenían mercadería para llevar de retorno. Viendo estos mercaderes el hambre y la miseria en que nos encontrábamos, nos habló acerca de viajar hacia el Sur: el Perú, para trabajar y llevar una mejor vida. El dueño afreció una cantidad de dinero por nuestro trabajo, haciendo constar en el contrato por un año, los nombres de ambas partes, sueldo, comida suficiente y gastos por enfermedad por cuenta del dueño. Al año, al caducar el contrato, el trabajador quedaría libre, el dueño no podría obligarlo a quedarse y éste podría libremente emprender cualquier negocio.

¡Quién imaginaría que al llegar nosotros los chinos a este lugar, no se respetaría aquel contrato redactado en chino y en español! Se nos retuvo el sueldo a cuenta del pago del pasaje y consumo en su nave, y para colmo, recibimos un trato muy opuesto a lo afrecido.

En la actualidad existen millares de nosotros trabajando en las tiendas y haciendas de provincias, en manos de estos patrones.

DIRINTEMAR

Demás está decir que nuestra jornada diaria dura desde el alba hasta el ocaso, ajenos a los sucesos del mundo. Además de ello, los patrones son tan sanguinarios e inhumanos como los lobos y tigres, no nos respetan, nos obligan a trabajos forzados sin tener nosotros dónde quejarnos. Si no terminamos el trabajo exigido, descargan sin compasión sobre nosotros tremendos y despiadados latigazos, dejando nuestros cuerpos completamente maltrechos, sin auxilio médico ni alivio a nuestras enfermedades, sin comida suficiente, víctimas del hambre y del frío. En las haciendas y tiendas se preparan salas de torturas, empleando medios bárbaros de castigo. A la menor culpa nuestra, se nos golpea, patea, tortura hasta dejarnos maltrechos; se nos encierra, se nos acusa de cualquier delito, al antojo del patrón, sin que las autoridades del lugar intervengan en alguna forma. Son muchos los que agotados y desfallecidos, mueren de hambre, frío o enfermedad. Esta forma de vida la hemos llevado cinco y hasta diez años sin esperanza de liberarnos.

Reparando en el pasado, pensando en el futuro, absortos en el amargo presente, muchos se vieron obligados a quitarse la vida mediante la horca, a ingerir veneno o a arrojarse al río. Son incontables los restos devorados por los buitres.

Los pocos que consiguieron liberarse y tienen un pequeño negocio en alguna provincia, reciben a menudo grandes insultos, siendo llamados cerdos, perros, animales, etc. Si se les contesta, reciben una lluvia de pedradas, encontrando la muerte algunos de ellos.

Hace poco llegaron al Perú, dignatarios de nacionalidades estadounidenses, al recorrer ellos el lugar, al vernos explotados y humillados en esta forma, sintieron compasión por nosotros e indagaron el motivo de nuestra desgracia. Luego acordaron con nosotros llevar una carta para ser entregada ante Vuestra Majestad, confiando en que vuestra infinita generosidad rescate del destierro a los innumerables chinos que ansían salir de esta angustiosa situación. Nuestra gratitud no tendrá límites.

Con el mayor respeto.

Innumerables chinos en desgracia en el Perú".

La presente traducción ha sido hecha por la señora Julia Choy de Pun Kay, distinguida profesora del lenguaje chino, en el CEP Juan XXIII.
La Editorial le agradece su generosa contribución.

---

obstante la oposición del Ejecutivo, del 15 de enero y 14 de marzo de 1861[446].

Durante el período, mayor de veinte años, en que se verificó el tráfico de chinos, los buques y capitanes norteamericanos continuaron participando, lo que a veces ponía en dificultades a la legación de su país en Lima, por los serios incidentes que solían presentarse a bordo y por las quejas que a ella llegaban. Tales fueron los casos de la *Lady Montague* y la *Ohio*. En la primera, cuando los culíes que traía descubrieron que no iba a California sino venía al Callao, varios se tiraron al mar y, además, se decla-

DIRINTEMAR

ró a bordo una epidemia que acabó con muchos de ellos[447]. El *Ohio* salio de la China con 300 nativos y llegó al Callao después de haber perdido a una tercera parte, elevada mortandad que provocó duros comentarios, como es de suponer[448]. No ocurrió nada semejante, por cierto, en los casos de las barcas *Mariner*, *Coromandell*, *Susanna* y *Elisa Morrison*[449]. Con todo, en dos oportunidades los chinos residentes en Lima remitieron al representante de los Estados Unidos quejas contra la trata,[450], como la que reproducimos en este capítulo, en lengua china en las páginas 506-507. Fue muy fuerte el impacto que tales documentos produjeron en el país de esos inmigrantes, y hasta estuvieron a punto de ocasionar el fracaso diplomático de la primera misión que el Perú envió a la China con el propósito de concertar un acuerdo. El capitán de navío Aurelio García y García, quien presidía la delegación, ha referido cómo esos documentos salieran a relucir el 25 de octubre de 1873, durante la primera visita oficial que recibió en Tien—Tsin, del Virrey y Secretario de Estado (Li Hung Chang), como documento probatorio de "que era tan grande muestra inhumanidad con los chinos, que sobre diez que se importaban al Perú nueve mueren extenuados de fatiga por el exceso de trabajo y escasez de alimentos, o mal trato que reciben de sus patrones a los que jámàs se castigaba". Para mayor dificultad, Li Hung Chang también presentó al Embajador un artículo que acababa de aparecer en un periódico británico, que daba a conocer que en el Perú se había realizado recientemente una matanza general de chinos. En 1866 el ministro norteamericano en Lima llegó a proponer al Departamento de Estado que se privara de su nacionalidad a los norteamericanos que hacían el tráfico de culíes[451].

Los peruanos participaban de la trata chinera asociados a los norteamericanos y también individualmente. Según los documentos e informaciones disponibles, parece que Guillermo Robinet, José Sevilla y Juan Ugarte (de los cuales el último figuraba en el registro de la Comandancia General de Marina, de 1º de agosto de 1851, como propietario de seis buques) trabajaban en coordinación con los estadounidenses. Probablemente eran independientes, o estaban ligados con Elías, otros chineros a los que se mencionan, como los que siguen. El vapor *Victoria*, en el que los chinos se sublevaron, dieron muerte al capitán y obligaron al Primer Piloto a llevarlos a Singapur, donde desembarcaron[452]. La barca *Empresa*, donde murió un buen número de "colo-

DIRINTEMAR

nos". Pero también a corto plazo se produjeron difíciles problemas con la afluencia de negros a las filas revolucionarias, reclamando sus escrituras de libertad[457]. Parecería que los esclavistas peruanos no abandonaron sus propósitos, a pesar de la ley de manumisión. Hemos encontrado tres comunicaciones que indican que en octubre—noviembre de 1866 una persona que respondía al nombre de Antonio Millán estuvo envuelto en una gestión destinada a traer al Perú un grupo de libertos norteamericanos, a lo que se opusieron los gobiernos de los EE.UU. y el Perú. Es interesante anotar que el representante norteamericano en Lima expresó al Departamento de Estado que tal inmigración "no mejoraría, ciertamente, la condición de esos libertos que compartirían el destino de los culís que por entonces encontraban [allí] un tratamiento muy duro en algunas localidades"[458].

Los dulces kanakas isleños

Aproximadamente al comenzar en 1834 la trata de culís, debido a los abusos que en ella se producían, Gran Bretaña se propuso detener su tráfico en 1855, dejándole así el campo libre a los portugueses que establecieron una gran estación "exportadora" en Macao. Combatido este negocio por Inglaterra y otras naciones, fue parcialmente reemplazado por un nuevo tráfico de brazos humanos: contratar "colonos" en las islas de la Polinesia. Se trataba, en verdad, de una forma encubierta de semiesclavitud a que se sometía a esos pacíficos isleños a quienes más tarde iba a presentar a Europa, en sus telas, Paul Gaugin, el gran pintor francés nieto de nuestra Flora Tristán. Prosperó rápidamente y para 1860 ya estaba asentada en hispanoamérica. El 4 de setiembre de ese año, por ejemplo, el gobierno de Cuba autorizó la introducción en La Habana de 5,000 "colonos polinesios"[459]. El procedimiento de captura no difería del empleado para con los chinos. En los documentos relacionados con la causa criminal seguida de oficio contra el Capitán, el Médico y demás individuos de la tripulación de la fragata *Empresa*, por varios actos criminales cometidos en el tráfico de kanakas, fechados entre el 23 de setiembre y el 13 de noviembre de 1863, resultó claramente probado que los treintiséis polinesios que llegaron a Huacho, eran el remanente de un número más crecido. Según las declaraciones se averiguó que en una isla de Polinesia la tripulación distribuyó licor entre hombres y mujeres que habían ido a bordo a vender fruta y

DIRINTEMAR

gallinas, y luego trató de encerrarlos en el entrepuente, no lográndolo con respecto a todos porque muchos se arrojaron al mar por la borda. También fue comprobado que el Capitán y el Médico, con "escandalosa inmoralidad y corrupción", en el viaje cometieron la villanía de arrebatar a sus maridos a varias mujeres casadas, y mantenerlas en sus camarotes "para satisfacer su liviandad"[460].

En el Perú la llegada de polinesios comenzó, según Véliz, a base de una ley de 20 de abril de 1861 y de las autorizaciones concedidas al irlandés J.C. Byrne[461], hombre con experiencia de vida en Nuevas Hébridas y Caledonia, quien para fines de 1863 había introducido 4,350 de estos colonos[462]. Ya el año últimamente mencionado esta trata tuvo dificultades pues en el mundo había surgido una protesta general contra esa nueva forma de esclavitud. El primero que entre nosotros tomó la defensa de los polinesios fue Thomas R. Eldredge, ciudadano norteamericano con largo tiempo de residencia en el Perú, que era el Encargado de Negocios del Rey de Haití y tenía cierto peso en el mundo diplomático limeño por ser el decano de los representantes extranjeros[463], el cual presentó su queja el 9 de octubre de 1862[464]. El asunto no quedó localizado en el Perú debido a ciertas circunstancias interesantes. En la trata de polinesios tomaba parte un buen número de barcos chilenos contratados por negociantes peruanos, de modo que no es de extrañar que en el diario *Araucano* del 13 de diciembre de 1862 se reprodujeran ciertos documentos emanados de nuestra cancillería, que trataban del asunto, y que de inmediato provocaron en Chile duros comentarios sobre la participación chilena en la sucia trata con chinos y kanakas, la que no era modesta, por cierto, pues se mencionaban la *David Thomas* cargando en Penshyn, la *Elisa Mason* en Pay—Pay, la *Bella Margarita*, la *Carlota* que cambió su bandera por una peruana a fin de tener más libertad, la *Serpiente Marina*, *Mercedes A Wholei*, *Rosalía* y *Teresa* capturadas en Tahití. Véliz, en fin, da a conocer que en 1862-1863 el tonelaje mercante chileno bajó en 3,746 toneladas a causa de los cambios de bandera, y que el punto focal del negocio era la sociedad Seis Amigos, que tenía su sede en el Callao[465]. El asunto se complicó tanto que aparentemente "para que sirviera de cautela a los tenedores de licencias", pero en realidad a manera de justificación, nuestro ministerio de Relaciones Exteriores hizo publicar los documentos a que antes nos hemos referido, que constituían la correspondencia que había cambiado con los re-

DIRINTEMAR

presentantes consulares interesados. Benjamín Vicuña Mackena, que ya comenzaba a mostrar su cambiante enjuiciamiento sobre el Perú, publicó en *El Mercurio* de Valparaíso, el 25 de diciembre de 1862, un artículo sobre "el tráfico de esclavos que recién se ha abierto con el objeto de procurar trabajadores para las guaneras y las haciendas de arroz y de azúcar en el Perú"..., "para satisfacer la codicia de unos especuladores inhumanos". Describía allí, con negros caracteres, el engaño y fraude que significaban los contratos que se hacían firmar a los polinesios, y resumía así las ocurrencias: "Este tráfico inicuo clama al cielo, y como parte firmante del tratado con Inglaterra sobre abolición del tráfico de esclavos, debe llamar la atención del Gobierno de Chile a las numerosas expediciones que se han hecho y que se están preparando actualmente bajo bandera chilena"[466]. El ministro Edmundo de Lesseps, por otra parte, en nombre del gobierno francés presentó a la Corte Superior de Lima "una denuncia contra el secuestro persistente de nativos"[467], mientras el cónsul francés en el Callao reclamó ante el Comandante General de Marina a favor del marinero kanaka Tomás Ochoa[468]. El Cuerpo Diplomático, por último, el 13 de mayo de 1863 emitió una declaración "deplorando los abusos cometidos en las islas de la Polinesia por [las] expediciones y expresando su satisfacción por las medidas tomadas por el gobierno peruano para impedir tal tráfico"[469]. En efecto, el 28 de abril se prohibió en lo absoluto el comercio de polinesios y el Gobierno empezó a repatriarlos a sus expensas en los barcos de la marina mercante, rescatándolos de los propietarios a 50 pesos por cabeza[470]. Los Estados Unidos se halló entre los países satisfechos de esa medida pues se había visto envuelto en el asunto a causa del "abuso de empleo de la bandera norteamericana en el tráfico de kanakas"[471]. En febrero de 1863 el cónsul norteamericano en Tahití ha comunicado al Ministro en Lima que dos barcos peruanos que están contratando nativos llevan pabellón de los EE.UU., lo que obliga a Robinson a protestar ante el ministro de Relaciones Exteriores[472]. En setiembre de 1863 el cónsul norteamericano en Lambayeque avisa a su ministro en Lima que un buque chileno con el capitán norteamericano Muller ha desembarcado 136 polinesios contratados por F. Ramos[473]. Hay que agregar que las autoridades peruanas hicieron cuanto estuvo de su parte para borrar la mala impresión que el problema de los kanakas había producido. A los buques que fueron obligados a devolver a los polinesios al lugar de don-

DIRINTEMAR

de habían sido tomados, como en el caso de la *Ellen Elizabeth*, de matrícula chilena, se mandó un oficial de marina que vigilara el fiel cumplimiento de esa disposición[474]. En los casos en que ello fue necesario, el Gobierno sufragó los gastos que ocasionó el regreso de los polinesios a sus islas, como el pago de los alimentos. Según los datos registrados por H.E. Maude (quien consultó documentos peruanos gracias a la ayuda que le prestó Lucila Valderrama, alta funcionaria e inteligente investigadora de la Biblioteca Nacional de Lima) fueron treintidós buques (todos ellos de 400 a 150 toneladas) los que hicieron los viajes entre el Callao y las islas de Oceanía, de los cuales sólo cinco no enarbolaban bandera peruana. Como es de suponer, los que la tenían de Chile estaban a cargo de naturales de ese país. Entre los capitanes peruanos figuraron tres distinguidos jefes de nuestra Marina de Guerra, que por entonces no estaban en servicio activo: García y García, Cárcamo y Grau. Tenemos la certeza que el útimo no llegó a contratar o apresar polinesios porque el bergantín que estuvo a su cargo naufragó en la isla Humphry (Manihiki, en lengua aborigen), del grupo de las Cook, a causa de un temporal que lo destrozó contra los arrecifes no obstante que su *Apurímac* estaba muy bien fondeado. La amplia y documentada información de Maude nos da a saber que el primer buque que fue a *cargar* polinesios salió del Callao el 15 de junio de 1862 y el último, en abril de 1863. También nos da a conocer que sumaron 3,634 los isleños que fueron contratados o apresados, de los cuales sólo 2,116 desembarcaron en puertos peruanos, pues el resto fue recapturado en sus islas o repatriado por nuestras autoridades. Añade que resultaron 2,950 los muertos ocasionados por esta mal disimulada trata. Dice, por último, que toda esa gente era del grupo de las Cook, de islas que consigna con los siguientes nombres nativos: Tangareva, Nukulaelae, Nukunonu, Funafuti, Fakaofo, Ata, Rakahanga, Atafu, Pukapuka y Niue[475].

Los europeos

Como consecuencia de la ley de inmigración general que se dio en 1849, de los 3,932 colonos que entraron en el Perú entre 1850 y 1853, sólo una tercera parte se componía de europeos, de los cuales 320 eran irlandeses que fueron traídos por su compatriota el médico don Juan Gallagher. Este había llegado al Perú en la famosa expedición de la *Beagle*, era uno de los dueños del hospi-

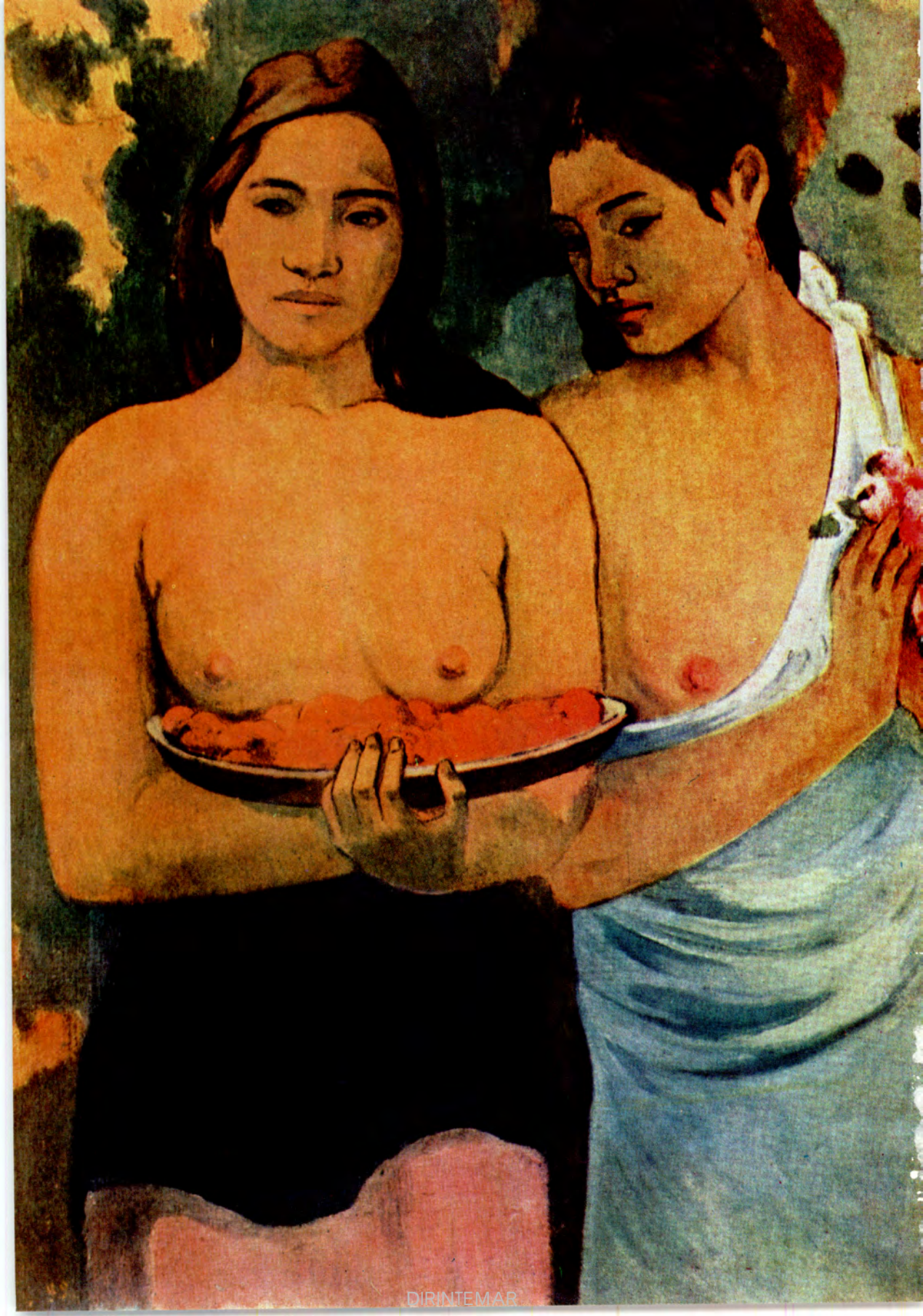
DIRINTEMAR

DIRINTEMAR

En este óleo, al que llamó "La Orana María", Paul Gaugin presentó en 1891 el espíritu de los pueblos polinesios,quizás si interpretando los sufrimientos que les impusieron los apresamientos de los nativos (Museo Metropolitano de Nueva York).

DIRINTEMAR

DIRINTEMAR



La belleza de la mujer polinesia, que Paul Gaugin pone aquí en relieve, la hizo presa deseable en las capturas de los mediados del siglo pasado (Museo Metropolitano de Nueva York).

DIRINTEMAR

DIRINTEMAR

tal de Bellavista y poseía propiedades agrícolas en el Callao. Como se ha dicho, a éstas fueron a trabajar los inmigrantes (entre los cuales se hallaban los Grace, a quienes se ha mencionado en un capítulo precedente), que no hallaron de su gusto su salario mientras que Gallagher no encontró satisfactorias sus faenas. Como resultado, muy pocos quedaron con el mencionado médico; los más se volvieron a su país y los restantes se acomodaron como les fue posible[476]. En cuanto a los 1,094 alemanes que también vinieron como consecuencia de las gestiones del promotor Kuno Damian Schütz, los más pasaron a Tarapoto y Moyobamba, por Cerro de Pasco, Huánuco, Tingo María y el Huallaga; así también otro grupo de aproximadamente 257, que llegó en 1857, fue a establecer una colonia en la confluencia del Pozuzo y Huancabamba. De estos alemanes que vinieron en 1853 y 1857 hemos de ocuparnos en los capítulos en que estudiemos la región selvática del Nororiente. Ignoramos, en cambio, qué resultados dio el contrato de 25 de junio de 1867, ratificado el 20 de mayo de 1869, concertado con J.P. Martin para la introducción de 5,000 alemanes[477]. A pesar de no haber estado los primeros relacionados con la demografía costeña, los mencionamos aquí porque los conceptos de inmigraciones y de colonización aparecen en la segunda parte del siglo XIX mezclados de manera confusa, y esto hace necesario aclarar ciertos acontecimientos[478]. La realidad es que a pesar de la autorización dada a Eduardo Cullen (28 de agosto de 1859) para la introducción de 25,000 irlandeses, y del permiso concedido a Máximo Navarro (22 de noviembre de 1859) para la introducción de 10,000 españoles[479] en calidad de inmigrantes, y que permanecieran algún tiempo en esta situación, durante el período que nos interesa la costa sólo recibió en 1860 los 300 colonos vascongados que contrató la hacienda Talambo, y que estaban destinados a jugar un papel de importancia, seis años después, en nuestro conflicto con España.

Ramón Azcárate, (distinguido jefe retirado de marina y educador) guipuzcoano del Perú y socio de Manuel Salcedo (propietario éste de la hacienda Talambo) en el negocio de importación de colonos que se proponían realizar, hizo un viaje en los finales de 1859 a su provincia nativa. En forma escrita invitó a sus coterráneos a que se trasladaran con sus familias al Perú, durante ocho años, ofreciéndoles condiciones que además de ser humanamente satisfactorias eran aceptables desde el punto de vista económico. El prestigio de que Azcárate gozaba, su honradez de procedimientos y su carácter afable y bondadoso, despertaron el

DIRINTEMAR

entusiasmo de los vascongados. Más de 60 familias se decidieron a emigrar dejándolo todo, e incluso vendiendo, en algunos casos, las modestas propiedades que habían adquirido con su trabajo.

Cuando el 1º de agosto de 1860 llegaron a Talambo, el propietario de esta haciendo les dio a firmar un contrato que difería de los términos contenidos en las "bases y condiciones" que Azcárate les había entregado unos meses antes. No es de creer que Azcárate había engañado a sus compatriotas, de manera que cabe suponer que no hubo un claro entendimiento entre el vascongado y Salcedo antes que el primero saliera hacia España, o que Salcedo cambió de criterio después de haberse puesto de acuerdo con Azcárate. El hecho fue que el documento preparado por Salcedo limitaba la cantidad de terreno que se había prometido a los colonos y, dentro de éste, la extensión que podían dedicar al sembrío de granos y hortalizas destinados a su propio consumo y al de sus familias, así como a la construcción del caserío, según decían los colonos. Añadían que en lugar de entregar a cada familia, durante los dos primeros años y en calidad de préstamo, "todo el ganado y herramientas que les faltan", según rezaban las "bases", se obligaba a los colonos a abonar la mitad del gasto. Se les haría trabajar en la limpieza de acequias y otras faenas que los distraerían de cultivar el algodón que les iba a proporcionar ganancias pecuniarias. Se había suprimido la prometida entrega, durante dos años, de "un peso [mensual] por cada persona que no llegase a los doce años y de dos pesos para los que pasaran de esta edad, para su vestir y demás necesidades particulares", modificación de las bases que los obligaría a contraer deudas y a vivir llenos de inseguridad, según decían.

Desconfiados, desalentados, indignados pero ya cautivos dentro de una red que no les permitía escapar, si se cree a Fano y a Soraza, la mayoría de los colonos firmó el contrato. Sólo los consolaba que se hubieran colocado a las familias encargadas bajo la tutoría de Ramón Azcárate. Pero poco después este bondadoso defensor de los colonos "abandonó la hacienda... y se separó de la sociedad ...renunciando su derecho a las utilidades..."[480]. El capellán y el médico, que habían venido con ellos, también se marcharon. Los colonos, dicen, se quedaron, sometidos a la dieta de un arroz de tan mala calidad que, según el Médico, fue la causa principal de las enfermedades que ocasionaron la muerte de cuarentinueve personas. En cuanto a los niños, Salcedo no permitió que el Administrador estableciera la escuela que se había prometido a las familias, aseguraron los vascongados.

DIRINTEMAR

Los inmigrantes tuvieron continuas dificultades con Salcedo, a causa de los procedimientos que éste utilizaba, y de la altivez de los vascos que, como expresaron dos de ellos, siempre "protestaron con entereza...porque desde niños habían aprendido a no humillar la frente ante la injusticia del más fuerte"[481]. Tal situación llevó a un grave incidente, en agosto de 1862, del que trataremos al estudiar nuestro conflicto con España.

Al ocuparse de la inmigración Esteves expresa en su libro lo que sigue: "En cuanto a los agricultores, creemos que están en la imperiosa obligación de disipar las prevenciones que con justicia o sin ella, se tiene de los malos tratamientos y sevicia que se les atribuye para con sus colonos"[482]. Esta advertencia estaba acompañada de la recomendación al Gobierno en el sentido que organizara "una buena policía rural, para que a sus comisarios pueda concurrir el colono en caso de malos tratamientos, y obtener en los juzgados la justicia que, como la Providencia, debe estar al alcance del más desvalido trabajador"[483]. Parecería que lo que expresó este autor hubiera sido el resultado de sus reflexiones sobre lo que ocurrió con los vascongados que en 1860 vinieron a trabajar con el hacendado Salcedo en Talambo. Si así fue, lo que Esteves escribió en su libro obliga a dar crédito, aunque sea en forma limitada, a aquello que Fano y Soraza refirieron en el suyo que en parte está respaldado por dos documentos[484]. Pedro Paz Soldán informa que en el juicio que se le siguió, Salcedo fue condenado; que éste recurrió a la Corte Suprema y que "el nombre del hacendado comenzó a correr acompañado de los más negros anatemas" y, según lo que se deduce, a causa de la guerra con España, el proceso se siguió de oficio "porque no hubo demandante". Califica el expediente de "embrollado" y da a saber que a la postre Salcedo "fue declarado irresponsable"[485].

Inmigraciones

Las opiniones que a mediados del siglo XIX se expresaban en el Perú sobre la inmigración, y las influencias que a consecuencia de ellas se ejercían, en ocasiones estaban regidas más por anhelos colonizadores regionales, por las reacciones temperamentales de los hacendados y por intereses particulares de los aspirantes a contratistas, que por exámenes sesudos y por miradas proyectadas hacia el beneficio patrio. Tal conducta llevaba a una discordancia que era poco propicia para encauzar una polí-

DIRINTEMAR

tica inmigratoria que tuviera respaldo, a lo cual también contribuía que las primeras experiencias de colonización mediante el empleo de europeos, estaban resultando desalentadoras. Para la gente del interior, así como para la que vivía en el litoral y no tenía tierras agrícolas, el deseo de poblar el país se dirigía a atraer una abundante corriente inmigratoria de Europa, hacia la amplia y despoblada región situada al noreste de nuestro territorio. De allí que cuando despertó su interés en el Amazonas y sus grandes afluentes peruanos, viera en esos ríos el camino de acceso de extranjeros que vinieran a explotar sus recursos. Si se examinan las publicaciones periódicas que en 1853 se ocupan de las vías fluviales, se advierte que en la mayor parte de los casos las mencionan como impulsoras de la colonización[486]. La opinión de los hacendados costeños era diferente pues continuaban aferrados a que se introdujera mano de obra servil conseguida mediante contratos elásticos (negros, chinos, polinesios) que permitieran cierta semi—esclavitud. Un documento de la época es bastante revelador a este respecto. El 5 de julio de 1852 un grupo de veintidós costeños importantes, encabezado por Pedro Paz Soldán, José Félix Ganoza y Gregorio Cabello presentó al Presidente de la República un proyecto para crear la Compañía Agrícola, a base de un préstamo de dos millones de soles que el Gobierno les haría en bonos que se denominarían "bonos para el fomento de la agricultura". En la exposición que precedía al proyecto de "Estatuto provisional" los solicitantes manifestaban que era cuestión que exigía remedio inmediato la "grave y penosa [de la] subsistencia", pues de tres años a la fecha mencionada "los artículos más indispensables para la vida habían cuadruplicado su valor". Se preguntaban cuál era la causa de que "un territorio de las superiores cualidades del nuestro no produjera ni aún lo necesario para el abastecimiento de nuestra pequeña población", y daban como respuesta que "en el Perú no hay quien no conteste con profundo convencimiento y verdad *'la falta de brazos'* ". Exponían que "los agricultores, los que más sienten la necesidad... y que con más urgencia reclaman su satisfacción, eran bien definidamente partidarios de la inmigración china", aunque "no desconocían las acusaciones fundadísimas y comprobadas que contra ella se hacían", porque "los asiáticos son los únicos aparentes para los trabajos del campo, que ni son buscados ni resistidos por los europeos". Después de dar a conocer la forma administrativa en que se proponían operar, aseguraban que al segundo año de instala-

DIRINTEMAR

da la Compañía habría introducido al país "de diez a doce mil colonos sanos y útiles para los trabajos del campo y de la minería"[487]. Parece que de inmediato no se dictó ninguna disposición gubernamental al respecto pues sólo el 31 de agosto de 1872 se dispuso que la solicitud se elevara al Congreso pidiendo la autorización necesaria para la emisión de bonos[488].

Sin que nos sea posible hacer luz suficiente para disipar la penumbra en que aparecen, por entonces también surgen ciertos proyectos colonizadores norteamericanos. Carecemos, por ahora, de suficiente información para determinar si están primitivamente relacionados con los planes del famoso teniente de marina Maury (ligado al *manifest destiny* que ya varias veces hemos mencionado) para colonizar la región amazónica, o si obedecieron a otras motivaciones. En líneas generales se les encuentra al comenzar 1854, que es cuando se anuncia que el *Amazon* ha salido de San Francisco, para el Callao, "con emigrados para el Amazonas, siendo esta empresa de carácter industrial, al parecer y relacionada con las minas de oro que se dice han descubierto en territorio peruano en cierto afluente de ese río". Se añade que "en las relaciones de zarpes de San Francisco aparecen muchos con destino al Callao, sin expresarse el objeto del viaje"[489]. Nada se vuelve a saber del asunto hasta que a mediados de 1854 nuestro ministro en los EE.UU. dice que por interpósita persona se han dirigido a él carpinteros, pintores, constructores en ladrillo y de otras profesiones mecánicas, pidiendo datos con el propósito de emigrar al Perú. Todos son alemanes residentes en Mississippi. Da cuenta del asunto, en cumplimiento de las instrucciones que sobre este asunto ha recibido de RR.EE.[490]. Un mes después informa que el señor Schutter [contratista de colonos alemanes para el Amazonas] le ha escrito que por falta de medios, que no se le han dado en Europa, no ha podido conducir los colonos de su contrato y que tenía allí expeditos, y que piensa entenderse con algunos de los promovedores de la inmigración al Amazonas provenientes de los Estados Unidos[491]. Pero, según correspondencia del cónsul norteamericano en el Callao, en 1856 un grupo de norteamericanos intentó colonizar en el Madre de Dios, con conocimiento del mariscal Castilla y quizás obteniendo algunos de ellos el pago de los servicios o del equipamiento. Parece que el intento fracasó a causa de la resistencia de los aborígenes que causó la muerte de, por lo menos, uno de ellos de apellido Cahill[492].

DIRINTEMAR

El desarrollo del primer proyecto de colonización con inmigrantes alemanes, que hemos mencionado en páginas anteriores, se está desarrollando en forma poco satisfactoria. Juan Mayer, "íntimo amigo de Damián Schütts", da a conocer en Lima las penurias que experimentan los primeros europeos que debían establecerse en el Amazonas. Refiriéndose a una carta del barón de Schütts, fechada en Moyobamba el 18 de agosto de 1853, informa sobre el penoso viaje que han hecho, de las dificultades que han experimentado con los arrieros y el horroroso efecto que los caminos les han producido[493]. Poco después *La Aurora*, de Amazonas, publica una descripción de lo que ha acontecido al grupo que ha marchado bajo la dirección de Ijurra, adelantándose al grueso que va con Schütts, y hace algunas reflexiones sobre los que acompañan a Monteza. El articulista cree que se han dictado "medidas atropelladas, sin orden y sin concierto", que han causado desorganización en el viaje de los primeros a Moyobamba. Dice que, faltos de recursos, los que llegaron a Bagazán, La Ventilla y La Habana tuvieron que mendigar durante veinticinco días, hasta que fueron ayudados por el obispo y el subprefecto. En cuanto al grupo de Monteza, opina que por estar compuesto por jóvenes limeños acostumbrados a un fácil género de vida, será difícil que "adquieran con las privaciones, fuerza de espíritu y resignación en las adversidades"[494]. Las repercusiones internacionales que todo eso va a tener no podrán ser, por cierto, favorables a los futuros planes de inmigración. Ya la reacción se prevé al advertir la actitud de unos extranjeros residentes en Lima. Un caballero de apellido Curran explica en un papel público la diferencia de concepto con respecto a otros países, del que en el Perú se tiene sobre lo que es un "colono". Parece que la aclaración viene a cuento por lo que está sucediendo aquí con los que han llegado recientemente. También permite comprender los alcances que tiene la Unión Protectora de los Inmigrantes Europeos en el Perú, fundada el 24 de octubre de 1852, con el propósito, explica la Junta de Alemanes, "de proteger a todos los europeos contra la arbitrariedad y crueldad de los particulares"[495].

No es preciso expresar, porque la realidad demográfica del Perú en el lapso 1850-1930 lo está diciendo, que fue infortunada la aproximación inicial de resolver con la ayuda del mar y de los ríos amazónicos el problema inmigratorio y que, al no habérsele corregido a tiempo, nos hizo perder una oportunidad que otros países supieron aprovechar, privándonos de la gente que tanto necesitábamos para nuestro desarrollo, incluyendo el

DIRINTEMAR

marítimo. Réstanos, solamente, resumir algunas de las explicaciones que se han dado de ese fenómeno, por escritores extranjeros y nacionales. En 1861, con base en la consideración de los planes y de las experiencias de la década precedente y examinando el problema con un criterio objetivo de extranjero, Menéndez expresó en su geografía una opinión que parece muy acertada. Dijo que "el sistema de colonización, a que parece inclinada esta República, sobre ser demasiado lento, creemos que no podrá llevarse a cabo con buen resultado por carencia de garantías para los colonos y por falta de tranquilidad interior. El colono que se traslada a lejanas tierras y a climas diferentes al de su país, no puede ser arrastrado más que por el deseo de adquirir una propiedad, cuyos productos aseguren después de algunos años de trabajo el porvenir de su familia, o por la perspectiva de una fortuna regular, adquirida en poco tiempo y que le permite, en cambio de las penalidades y sudores de una parte de su vida, regresar a su patria y pasar en ella la vejez holgadamente y con descanso. Sin uno de estos dos alicientes, no hay colonización posible"[496]. Que Menéndez no anduvo equivocado parece deducirse de lo que un siglo después expresó otro extranjero, esta vez socioeconomista y norteamericano, al ocuparse de lo que el ambiente agrícola peruano de los mediados del siglo XIX negaba a los colonos que el Perú traía a nuestra costa, o a quienes se quería convencer para que vinieran: "El campesinado europeo que llegaba al Perú, quería con el tiempo ser dueño de su pedazo de tierra. Pero los salarios eran muy bajos y por consiguiente la posibilidad de ahorrar para poner un negocio, o comprar tierra, era muy limitada a lo que hay que agregar la cuasi imposibilidad de obtener tierra fértil. En la costa pertenecía casi toda a los hacendados. Las grandes propiedades rivales existían por tradición desde los tiempos coloniales y siguen en vigor. El dueño de un valle no sólo se mostraba renuente a ceder una parcela de terreno a un colono, fuera indígena o extranjero, sino que se afanaba en extender sus linderos a costa del pequeño propietario. El sistema laboral de las haciendas se aproximaba a la servidumbre, y como tal no era del agrado de los europeos"[497].

Las opiniones de los nacionales han sido duras y pesimistas al juzgar el fenómeno. "Veintitrés años los hemos esperado inútilmente [a los inmigrantes], y aún está el primero por aparecer", había dicho en 1846 José Gregorio Paz Soldán, a quien Ugarte cita[498], expresando Ugarte, por su parte, que "hacia el año 50, el cri-

DIRINTEMAR

terio optimista de los fundadores de nuestra nacionalidad que 'se lisonjeaba con la esperanza halagüeña de que la superabundancia de población de la Europa iba a desbordarse sobre nuestras playas y cubrirlas de enjambres de labradores' comenzó a modificarse". Cuarenticinco años después otro Paz Soldán iba a expresar reflexiones que justificaban ese pesimismo al iniciarse la política inmigratoria, diciendo verdades amargas sobre el resultado de tal política: "Lo que el Perú ha ido buscando a todos los rincones de la tierra, arrostrando cuestiones diplomáticas, conflictos internacionales y hasta una guerra, más que inmigrantes han sido brazos. Esa desfalleciente y moribunda agricultura de que habla la prensa peruana desde el primer día de la independencia hasta hoy, ha estado siempre como la Venus de Milo, sin brazos, según la graciosa comparación de un escritor francés[499]. "La inmigración en el Perú, en sus infinitos ensayos, ha fracasado siempre: ¿por qué? Primero, porque se han traído hombres como se traen muestras no siendo los hombres *géneros* sino género humano, que sólo es apreciable en la pieza entera, y segundo, porque se ha querido plantear la inmigración científicamente, y en el Perú, país esencialmente, quizá exclusivamente aleatorio, no sale bien sino lo que se emprende de una manera práctica y empírica, que haga juego con la marcha general. El único agricultor peruano que nunca se enriqueció fue el que se metió a científico, y aquél de nuestros políticos que nunca cae, es el que nunca abre un libro, lo mismo diríamos de abogados, médicos, literatos, etc. Nuestra sociedad esta constituida así y quererla contrariar, es casi sacrílego"[500].

No fue sólo Juan de Arona quien avanzada la segunda mitad del XIX mostró una actitud de desconsuelo, aunque sin expresarla con la mordacidad de este escritor, sobre lo que había sucedido con la inmigración, ofreciendo explicaciones complementarias. Menéndez había opinado en 1861 que la postración agrícola del Perú se debía a que no se habían introducido aún, para suplir la gente que faltaba, "los aparatos y máquinas agrícolas movidas al vapor que tan buenos resultados estaban dando en Chile y otros lugares de América"[501]. Esteves presentó otra explicación también valiosa y también certera. Hizo notar que la carencia de artículos de subsistencia que se experimentaba en la costa impedía la concurrencia de trabajadores a ella, y que si el inmigrante encontrara alimentación barata al lado de seguridad en el trabajo "no vacilaría de acudir de todos aquellos países en que la exhuberancia

DIRINTEMAR

de población hace escasear el trabajo y envilece el jornal". Opinó que si los hacendados cedieran a los colones libres una porción de tierra de la no cultivada en sus fundos, éstos los dedicarían a la siembra de granos, legumbres, hortalizas abaratando los artículos alimentarios con lo cual permitirían el ahorro de los recién llegados. Hizo luego un cálculo sobre si el capital empleado en la "compra" y manutención de un chino era mayor o menor que el pago de un jornalero libre y encontró que en el último caso había 60 soles de diferencia a favor del trabajador libre. A base de ello dedujo que "en los 5,000 colonos chinos del valle de Cañete los hacendados tienen una pérdida anual de 490,000 soles, pérdida que, por cierto, representa un valor que no importarían los terrenos cedidos a inmigrantes, desde que en ellos nada se cultiva, nada valen"[502].

4. CALIDAD DE ESOS RECURSOS HUMANOS

Las cifras globales de población pueden ser tan desorientadoras como las que dan a conocer la fuerza laboral potencial. Debe por eso buscarse en otras fuentes informativas datos sobre la calidad de los habitantes, si tiene el pueblo una salud pobre, los niveles de alfabetización, y si existe en la gente deseos de mejorar el rendimiento personal, características que influyen todas ellas en la productividad. Comenzar a trabajar a una edad muy temprana, por otra parte, suele disminuir la producción total del individuo a lo largo de su vida, en cantidad y calidad. Este fenómeno está estrechamente ligado a las facilidades que cada país ofrece para la educación y el adiestramiento.

La República nació recibiendo una herencia de ignorancia cuya magnitud cabe medir calculando que el analfabetismo nacional no podía ser menor del 90%. La doctrina democrática del nuevo Estado, fiel a los principios que impulsaron la revolución emancipadora, estableció en su Constitución un "sistema *nacional*" de educación que satisficiera los *derechos del hombre*, que formara *ciudadanos* y que contribuyera al *progreso* nacional. El Congreso impulsó la instrucción pública y estimuló al Ejecutivo a que la atendiera "dentro de las limitaciones económicas que se presentaban"[503]. No obstante tan promisor inicio fue muy poco lo que durante los primeros cinco lustros de vida republicana se hizo, a causa de la pobreza existente y del crónico caudillismo revolucionario. De allí que en 1847, cuando el país tenía 1'888,382

DIRINTEMAR

habitantes, sólo 29,942 alumnos frecuentaban las escuelas de la República, que es la cifra que aparece en el mensaje del general Castilla al Congreso. En realidad, la fuerza de trabajo que existió durante el lapso que estudiamos era en su gran mayoría analfabeta pues el mejoramiento de las condiciones educativas nacionales que se produjo en las décadas de los cincuentas y sesentas sólo comenzó a dar resultados mediante los niños que en 1850 contaban diez años de edad, aproximadamente. Ese acrecentamiento apareció en cuanto a principios, métodos y medidas administrativas, mediante la aprobación de los reglamentos generales de instrucción (14 de junio de 1850 y 7 de abril de 1855) que organizaron los diversos niveles de enseñanza. Lo más lamentable de esta tardanza republicana en atender la educación, fue que la enseñanza de actividades remunerativas no hubiera aparecido con la oportunidad suficiente y en la proporción necesaria para contribuir a la tecnificación en que el país se había empeñado con el fin de incorporarse al mundo económico europeo, pues fue ese retraso el que ocasionó la llegada de abundantes oficiales extranjeros de artes mecánicas que contribuyeron a congelar el nivel ocupacional de los peruanos que habían resultado afectados por la crisis del artesanado, de la que anteriormente hemos tratado. El 23 de octubre de 1849 se promulgó una ley disponiendo la creación de escuelas de artes y oficios en todas las capitales de departamento, lo que indicaba "una clara voluntad de romper la orientación teórica y humanista de la educación, ligándola al progreso de la industria y procurando que se vinculase con las clases desvalidas". Pero no se cumplió[504]. Sólo en 1860 se dispuso la contratación de un experto francés y la preparación de un local en Lima. Pero fue apenas en 1864 que la Escuela de Artes se inauguró, a la vista del enemigo español y en una ceremonia de importancia por el carácter lectivo que le imprimió la presencia y el discurso de José Faustino Sarmiento[505]. Como era fácil de apreciar que las necesidades de obreros calificados rebasaban las posibilidades de preparación que la Escuela de Artes ofrecía, al crearse la Factoría de Bellavista se dispuso que hubiera en ella 44 aprendices. Además, se mandaron algunos jóvenes a Inglaterra para que perfeccionaran sus conocimientos en las plantas industriales de esa nación y, asimismo, se aprovecharon todos los elementos nacionales capaces de adiestrar en mecánica naval. Hubo aprendices en los buques de la Escuadra, en los de la P.S.N.C. y en los talleres de esta última[506]. Mas el número

DIRINTEMAR

de personas que de esa manera se prepararon fue pequeño. Quizás la carencia de un plan sistemático y debidamente controlado resultó un obstáculo que no se pudo eliminar. Durante todo el lapso de que se ocupa este tomo de la *Historia Marítima del Perú*, fue elevada la proporción de los extranjeros que hubo que contratar para los buques y dependencias de la Marina de Guerra, especialmente para que desempeñaran posiciones de mando medio en las actividades mecánicas, como se detallará en próximos capítulos. En la marina mercante predominaron también los extranjeros, como capitanes, pilotos y maquinistas.

El gobierno de Echenique, que mostró apreciable interés en los asuntos navales del país dictando varias y atinadas medidas, no descuidó el problema de la marina mercante nacional a la que quiso fortalecer para que el Perú se deshiciera de lo que ese presidente consideraba un yugo con respecto a la P.S.N.C. No es de extrañar, por eso, que en la primera memoria de Guerra y Marina que la administración presentó, enunciara un plan de perfeccionamiento del personal náutico, que expresaba lo siguiente: "La ley de 7 de enero de 1848 sancionada para proteger la marina mercante nacional, se ha observado con exactitud. Sin embargo, no se ocultará a la ilustrada inteligencia de los Sres. Senadores y Diputados que algo más puede hacerse en su provecho. Aumentándose cada día el número de buques nacionales, y extendiéndose su navegación a mares y costas en que antes flameaba bien poco el pabellón peruano, parece natural y conveniente proporcionar a los hijos del país conocimientos en la náutica, no sólo prácticos, sino teóricos que, a más de facilitar la adquisición de aquéllos, fijan en toda circunstancia el punto e indican la dirección que ha de darse a la nave con sólo el auxilio de las observaciones y cálculos astronómicos. Hablo, pues, de la instrucción de pilotos que por su moralidad y conocimientos sean llamados a mandar buques nacionales, y que inscritos en nuestra matrícula y siempre constantes en la carrera de su inclinación pasen de la marina mercante a la militar, en caso que el Gobierno por una guerra u otra causa tenga necesidad de sus servicios. No es ésta una nueva idea: de ella y su buen resultado da una prueba muy relevante la primera y más poderosa nación de ambas Américas. Con tal convencimiento desea el Gobierno abrir para alumnos externos, una escuela de pilotos que, unida a la central de Marina, sisteme y regule bajo bases análogas el estudio del pilotaje"[507].

DIRINTEMAR

La ley de Congreso de 7 de enero de 1848, a que se refiere la *Memoria* citada, estaba destinada a "fomentar y proteger por cuantos medios [eran] posibles la marina mercante, la industria y el comercio nacional". En dos de sus veintinueve artículos se refería al decreto de 4 de agosto de 1840, que Denegri menciona[508], aprobando los requisitos que tal decreto exige para la admisión de pilotos en la marina mercante, y también libera a estos de todo pago por derechos, gajes o emolumentos por "el certificado de matrícula que se otorgue o renueve a los pilotos, ni por sus exámenes ni nombramientos"[509]. De allí que Carrasco, como comandante que era del Cuerpo de Pilotos, siguiera realizando los exámenes que en el año 1856 llegaron a treintinueve, que se añaden a setenta previos, según se constata en los informes del citado Carrasco al ministro de Guerra y Marina[510]. De las listas de pilotos que el Dr. Denegri consigna[511] y de nuestros hallazgos, se puede deducir que durante el lapso que nos ocupa el número anual de pilotos examinados fluctúa entre 79 y 101. En la década de los cincuentas cambia la proporción en cuanto a nacionalidades. La abrumadora mayoría de extranjeros que se advierte en los cuarentas[512] disminuye en la de los cincuentas aunque conservándose la minoría de peruanos nativos o por nacionalización, que sólo llegan a 33%. No parecerían los pilotos muy dispuestos al estudio y fue menester ajustar un poco las clavijas al personal de la marina mercante de esa época. En mayo de 1856 el Comandante en Jefe del Cuerpo de Pilotos se dirige al ministro del Ramo y solicita que en cumplimiento del artículo séptimo del decreto supremo de 4 de agosto de 1841, que exige que los pilotos han de presentar en cada viaje el diario de su navegación, y que sin la certificación de haberlo verificado no se les permita continuar nevegando, "se ordene al capitán del puerto del Callao que remita a la comandancia a los pilotos de todos los buques, con sus diarios, luego que fondeen en dicho puerto", y que no se les permita emprender nuevo viaje sin que presenten el diario del anterior con la certificación y visto bueno de la misma comandancia. Esto, explica, en salvaguarda de los buques, cargamentos y tripulaciones, que puedan "sufrir un fracaso o quebrantos por la ignorancia de los pilotos, encargados de su dirección"[513]. Existe también otro documento revelador. El cónsul del Perú en Guayaquil se dirige al ministro de Relaciones Exteriores y le da a saber que la mayor dificultad que se le presenta en el cumplimiento de sus obligaciones es la falta de "subordinación de los capitanes de la marina

DIRINTEMAR

mercante nacional, que hacen el tránsito entre el Callao y Guayaquil, de los cuales los más son españoles y cuyos buques pertenecen a comerciantes de ese lugar, bajo el nombre de otros que son ciudadanos del Perú"[514].

5. OCUPACIONES Y SITUACION SOCIAL

No existen, que sepamos, estadísticas del siglo pasado que informen sobre la distribución por ocupaciones de los habitantes del país. Sin embargo, mediante ciertos principios demográficos y de estimaciones basadas en datos censales, es posible deducir que durante el lapso que nos ocupa los promedios ocupacionales costeños fueron: 80% en actividades primarias, 5% en secundarias y 15% en terciarias. Como sucede siempre en los países subdesarrollados, la agricultura, ganadería, pesquería, minería, más (en nuestro caso) la extracción del guano y del salitre, daban ocupación al mayor número de los analfabetos, obreros sin oficio ni especialización que poblaban la costa con una abundancia propicia a la recepción de salarios muy bajos en cuanto a quienes debían recibirlos, y con esta adición se quiere presentar el caso de los esclavos hasta que, en 1854, se decretó la manumisión general. Cuando esto ocurrió, la mayoría de los trabajadores agrícolas que pertenecía a la raza negra abandonó las haciendas. Como se había envilecido el cultivo del campo entregándolo íntegramente a los esclavos, trabajo agrícola y esclavitud resultaban sinónimos, y esto llevó a los negros al mencionado abandono, con las consecuencias de las que trataremos después.

También como sucede en todos los países subdesarrollados, con el agregado de que en nuestro caso influían la tradicional ostentación del costeño acomodado, así como la repulsión que experimentaban el "blanco" y el mestizo hacia el trabajo manual y otras ocupaciones no "decentes", el sector de actividades terciarias contaba con una proporción de individuos excesiva en relación con las actividades secundarias. El mayor número estaba en el abundante servicio doméstico, principalmente, y en otros servicios personales rendidos a una burguesía sibarita; pero también abundaba la gente entregada a la venta popular de bebidas y alimentos, de manera estable o deambulatoria, en forma tan abundante como hoy existe. En cuanto al magro sector terciario, sólo constaba de algunos jornaleros que trabajaban en los escasos talleres industriales que existían; de los artesanos agremia-

DIRINTEMAR

dos, que disminuían anualmente, y de cierto número de obreros de la construcción. Hay que añadir que aquí, en el ramo de transportes y comunicaciones, aparecía el apreciable sector del arriería que conectaba la zona costeña con las serranías, y también el reducido número de personas que tripulaba los buques pequeños que realizaban el cabotaje nacional. En cuanto a otra gente de mar y también en cuanto a maestranza, la actividad se hallaba en decadencia con respecto a como lo presenta Lohmann en el siglo XVIII[515] puesto que se habían perdido los astilleros de Guayaquil y de Valparaíso y sólo Paita y el Callao mostraban cierta actividad, en la construcción de embarcaciones pequeñas.

El esbozo que antecede permite advertir en el panorama económico de los mediados del siglo XIX, que al hacerse presente el negocio del guano, cada año con contornos más importantes, fortaleciendo las finanzas públicas, el mejoramiento económico que se produjo como consecuencia de este último no llegó a la masa de la población costeña, formada por la gran mayoría que estaba agrupada en los niveles más bajos. A esto se añadió el deterioro en la situación social de algunos grupos, que sumó su influencia negativa en un desmejoramiento de calidad, en circunstancias en que más se necesitaba en la costa un buen personal que absorbiera y utilizara las experiencias producidas en el Perú debido a su ingreso en un nuevo mundo socio—económico. El caso de la población negra es el que más resalta, como consecuencia de las circunstancias que a partir de 1854 se agregaron a su infortunada historia.

Lastarria, quien fue buen observador, al llegar a Lima, en 1851, advierte en una carta mandada a Chile que "es curioso lo que sucede con la esclavatura... El congreso de Huancayo declaró libertos a los que cumplieran 25 años, obligando a sus patrones a que retribuyeran su trabajo con un mensual de cuatro pesos. La Constitución declara en su artículo 155 que nadie nace esclavo en la República. Sin embargo, se encuentran por lo menos 20,000 de estos desgraciados en toda la costa que es la parte del Perú que los conserva... La mayor parte se compone de libertos y de nacidos después de la fecha de la constitución, y no obstante ni aquéllos reclaman su pre ni éstos su libertad. Todos siguen en la esclavitud, sin darse cuenta de sus derechos, y sin inquietarse por su situación. Hay haciendas que necesitan centenares de hombres para sus faenas y no cuentan sin embargo un solo hombre libre de hecho: todos son libres de derecho, pero ellos no lo saben o por

DIRINTEMAR

lo menos desprecian su libertad..."[516]. Esta carencia de conciencia social que ha sido atrofiada por el cautiverio, también se hace presente cuando se produce la manumisión que, por otra parte, no ha sido económicamente preparada por los dirigentes políticos, puesto que ha surgido como sorpresas de franco—tiradores revolucionarios. La primera reacción de aquellos a quienes el decreto de 1854 ha convertido súbitamente en ciudadanos, es el abandono masivo del trabajo, paralizando así la agricultura costeña, seguida del robo, los desórdenes de diversas clases y la ocupación de las haciendas, situación esta última que en algunos lugares y en ciertos casos persiste durante varios años[517]. En 1857 los negros manumisos del Sur Chico acuden a las filas del ejército de su libertador, contra quien Vivanco se ha alzado, participan en encuentros militares y mantienen el orden público[518] y de esta manera algunos de ellos toman la senda que se cruza con el bandolerismo. Tres viajeros de los mediados del siglo XIX (uno alemán, otro sueco y el último peruano) consignan en sus apuntes algunas notas testimoniales sobre el bandolerismo de esa época, que se ha hecho crónico en la costa del Perú, tiene sus focos principales en Lima y Trujillo, aunque infesta toda la zona geográfica, y hace extremadamente inseguros los caminos. Se localiza, muy en particular, en los pasos obligados de los viandantes. En la zona de influencia del núcleo Callao—Lima son famosos el camino que sale al Oriente para llegar a Cerro de Pasco después de cruzar la cordillera de La Viuda, que se utiliza para trasportar la plata de las minas; el puente de Surco; la zona de Chorrillos por la cual se retiran los jugadores; Piedras Gordas, en el valle del río Chillón y, sobre todo, el camino que une la ciudad capital y su puerto, en cuyas arboledas laterales y tapias es fácil ocultarse. Quienes practican el despiadado y riesgoso oficio son en su mayoría hombres de color, que antes de la manumisión general eran cimarrones de las haciendas, a los que se han unido mestizos de indígenas y uno que otro blanco. Según se cree por entonces, están bien organizados, disponen de buenos animales y armas, y tienen espías en las ciudades, lo que les permite escapar de una policía que carece de calidad y de elementos, y duran mucho tiempo bajo el mando de hombres audaces y valerosos cuyos nombres se han hecho célebres: Escobar, León, Rayo. También ha sido causa de su larga carrera en el delito, que la hayan compartido con actividades políticas poniendo sus mesnadas al servicio de los caudillos, para constituir partidas de montoneros

DIRINTEMAR

El montonero Escobar tal como lo presenta Pancho Fierro. (Reproducido de Angélica Palma, *Pancho Fierro*).

DIRINTEMAR

a las cuales los políticos protegen cuando las revoluciones han terminado. Precisa aclarar que si las actividades delictivas de las que se ha tratado en este párrafo tuvieron un explicable aumento después de la manumisión, afortunadamente no fue duradero, pues entraron en franca declinación precisamente durante la segunda mitad del siglo XIX[519].

El viajero Warren dijo en 1859 que la condición de los chinos en la costa del Perú se "podía decir que era mil veces superior a la de la mayor parte de la fuerza laboral de las comunidades inglesas, irlandesas o francesas"[520], lo cual parece una aseveración equivocada. Los "colonos" a quienes se traía eran en su tierra *coolíes*, es decir, mandaderos y cargadores de muy humilde condición[521]. Pero en medio de su pobreza gozaban de libertad, lo que no ocurría entre nosotros, y no estaban expuestos a abusos. Las condiciones de vida de los chinos fueron de tal naturaleza que los llevaron a la protesta expresada en varias formas. La de mayores consecuencias fue la sublevación que, al terminar el lapso que estudiamos, se produjo en la hacienda Arraya, de Pativilca, región en la cual habían unos 2,500 chinos, en quince haciendas. Fue grande la destrucción que causaron, y el número de sus víctimas llegó a diecinueve muertos y cuarenta herido[522]. Rodríguez Pastor, quien ha estudiado esta ocurrencia, manifiesta que las repercusiones de la sublevación fueron bastante importantes aun en valles alejados como los de Supe, Huaura y Sayán[523]. No debe extrañar la mención del ministro Alvin Hovey en este párrafo anterior. Nuestro tráfico de chinos resultó bastante relacionado con los representantes diplomáticos y consulares de los Estados Unidos, como hemos dicho, a causa de la intervención de buques norteamericanos, y del uso indebido de la bandera de los Estados Unidos en el tráfico de chinos. Tanta era la relación que años más tarde, cuando en San Francisco (California) se produjeron violencias contra los chinos allí residentes, que hicieron aconsejable que se les evacuara de esa región, por iniciativa de nuestro cónsul en San Francisco; se llegaron a concertar acuerdos para trasladar esos chinos al Perú[524].

Servían los chinos en toda clase de menesteres y lugares además de trabajar en las haciendas costeñas. Ya hemos mencionado su dura labor en las islas guaneras. Similar era la que realizaban en las salitreras de Tarapacá[525]. Pero, además, se les hallaba poco después en el servicio doméstico y en otras actividades, a tal punto que Juan de Arona decía:

DIRINTEMAR

"No hay donde al chino no
le halles,
Desde el *ensaque* del huano,
Hasta el cultivo en los valles;
Desde el servicio de mano,
Hasta el barrido de calles.
Aún de la plebe es sirviente,
Y no hay servicio ¿lo oís?
Que él no abarque diligente.
— ¿Y la gente del país?
— ¡Está pensando en ser gente!"[526]

No sólo en el Perú sucedía lo que hemos dicho. Eran los chinos quienes construían el ferrocarril de Panamá[527]. Eran los chinos los que aportaban su trabajo en el revuelto y californiano San Francisco de esos tiempos. Al auge de la explotación azucarera cubana contribuían los culíes, llegando a La Habana en proporciones que se pueden estimar sabiendo que en cuatro años entraron casi 40,000[528]. En los años en que esto último ocurría ya nosotros estábamos mezclados en la trata chinera, pues nuestro representante diplomático informaba a Lima que la fragata *Cora*, con capitán norteamericano pero bajo bandera peruana, había llegado con 316 chinos habiendo perdido 280 en el viaje, por lo que el Gobernador Capitán General ordenó se le instruyera un sumario[529]. Afortunadamente algunos años después esa mala impresión fue compensada mediante una anotación de excelencia. Como es sabido, varios de nuestros marinos de guerra que por no estar en servicio activo capitaneaban buques mercantes, tomaban "colonos" en Macao o Hong Kong para traerlos a Hispanoamérica. Manuel Ferreyros, el distinguido profesional y bravo marino del incidente bélico en el Brasil, comandando la fragata de vela *América*, perteneciente a la Compañía Marítima, salió de Macao con 617 coolíes y en el largo viaje a La Habana sólo perdió dos, estableciendo un registro imposible de superar[530].

Los culís peruanos que tuvieron energía y fortaleza física para soportar los mortíferos años del inicio de la trata, no alcanzaron destino tan aciago como el negro a quien se dio la libertad, jurídica pero no socialmente. Debemos a Middendorf una apreciación de la forma de vida que tenían durante los últimos años del siglo pasado. "Los patios y las grandes barracas, en las que antes vivían los trabajadores chinos, y en las que eran encerrados todas las tardes como esclavos, están ahora vacíos, pues los chinos han cumplido hace tiempo su contrato, son ya trabajadores libres y viven en sus propias chozas... Hasta en muchos lugares insignificantes del interior, siempre que se hallen en un camino relativa-

DIRINTEMAR

mente frecuentado, se encuentran pequeñas colonias de hijos del Celeste Imperio, que tienen fondas, donde se pueden comer platos preparados al estilo del país, aunque ellos mismos desprecian esta clase de alimentos considerándolos bárbaros, y no los comen... Todas las mercaderías que nuestro vapor había traído a Casma pertenecían a un comerciante chino, que se encontraba en el Perú hacía 15 años, y que llegó al país en condición de esclavo, es decir, contratado por 8 años, pero ahora es considerado como el hombre más rico del valle. Este chino se hizo bautizar y en esta oportunidad adoptó el nombre de su antiguo amo, Laredo... Aunque se había cortado la trenza al adoptar la fe cristiana y usaba cabellos cortos, al tener fortuna parece que se arrepintió de su conversión. Durante la guerra regresó a la China y logró también salvar su fortuna. Restablecida la paz, volvió al Perú y trajo su capital invertido en mercaderías chinas. Desde su regreso, se afeitaba según la costumbre de su tierra: las sienes y la nuca, y como la trenza requiere tiempo para crecer, mientras tanto llevaba una artificial, atada a su cabeza. Los chinos que han vivido largo tiempo en el Perú y que son ahora hombres libres, se encuentran muy a gusto en el país, ya que gracias a su laboriosidad como a su sentido económico, y además, entre tantos ociosos y derrochadores, han podido progresar y adquirir fortuna con mucha más facilidad que en su patria"[531].

6. MATRICULA DE MAR

Como se desprende de lo que precede, durante los mediados del siglo XIX los negros y chinos ocupan una posición económica—social muy humilde e incierta. No sucede lo mismo con el grupo que forman el blanco pobre, el *cholo*, el mestizo y los pocos indígenas costeños que quedan. Estos son todos de humilde condición social y de reducidos medios económicos pero se les localiza en actividades conocidas: las artesanías, las industrias pequeñas y domésticas y, sobre todo, en los transportes y comunicaciones en correspondencia con el mar. Este último es un tema que se relaciona estrechamente con la matrícula naval.

En un examen que hace tiempo hemos hecho sobre la fuerza de trabajo manual que existía hacia los mediados del siglo pasado[532] nos ha parecido constatar que, además de las desobedecidas reglamentaciones de los pocos gremios artesanales que subsistían todavía y que no iban a durar (en ningún caso) hasta más

DIRINTEMAR

allá de 1870, la única mano de obra organizada y en forma duradera fue la de los transportes marítimos. Esto lo debió el Perú al jefe de escuadra José Manuel de Guirior, uno de los virreyes marinos que tuvo el país (1776-1780), quien hizo preparar y puso en vigencia un reglamento para organizar la matrícula de mar[533]. Este reglamento se incorporó en las ordenanzas navales que subsistieron después de la proclamación de la República; partes del mismo figuraron en el reglamento orgánico de la Marina y, además, se las tomó en cuenta al estructurar varias leyes, decretos y resoluciones que se referían a aspectos específicos de la matrícula. Todos esos elementos formaron un cuerpo de doctrina que fue muy útil durante el lapso que en este tomo estudiamos.

La matrícula mencionada no tenía originalmente un carácter militar sino económico que es el que aquí nos interesa, dejando para después el aspecto castrense. Era el acto y el resultado de inscribir en una lista, o registrar, a los marineros y demás gente de mar existente en cada puerto, o repartición administrativa costeña de mayor amplitud, cuyas actividades económicas consistían en el servicio de la Marina de Guerra Nacional, o en el ejercicio de profesiones y actividades marineras o similares. Dentro de esos dos agrupamientos humanos se podían distinguir sub–grupos más o menos definidos: a) el término "marineros" comprendía a quienes formaban parte de las dotaciones de buques mercantes y de guerra, así como de embarcaciones menores al servicio de buques y de reparticiones navales, y también los marineros peruanos que barqueaban en nuestros puertos; b) dentro de la denominación "gente de mar" estaban comprendidos los pescadores, los trabajadores de los muelles, las dotaciones de las embarcaciones del resguardo aduanero, los bogas de los botes de comercio y de pasajeros (fleteros) y otros similares; c) entendíase por "maestranza" el conjunto de las personas destinadas en los arsenales a la construcción y reparación de los buques y de sus pertrechos, que comprendía calafates, carpinteros, veleros, toneleros, herreros, aserradores, faroleros y otros, organizados en cuatro niveles profesionales: maestros mayores, oficiales, obreros y aprendices.

Parece que no hubo mayor actividad en cuanto a la matrícula de mar durante los tres primeros lustros de vida republicana, pues los documentos oficiales que hacen referencia a la misma sólo comienzan a aparecer en la década de los cuarentas. El primero es un decreto del 5 de agosto de 1840 que, recapitulando lo dispuesto en las ordenanzas generales de la Armada, aclara que

DIRINTEMAR

los capitanes de puerto son "los jefes naturales e inmediatos de los matriculados de marina" y especifica quiénes deben ser registrados como tales[534]. Ese mismo año, el 29 de setiembre, y en dos oportunidades en 1842 (el 20 de enero y el 28 de octubre) y mediante un decreto supremo y dos supremas resoluciones, se dan a conocer las exenciones de pagos y de servicio militar de que gozan los matriculados[535]. Además de tales disposiciones, que tienen un carácter reorganizador, se dictan medidas de reglamentación general y específica con relación a algunas ramas de la matrícula. Una resolución del Consejo de Estado (5 de agosto de 1841) declara que "el ejercicio de la industria del mar en las costas, puertos e islas que corresponden al Estado, es propio y exclusivo de los matriculados de marina"[536]. Se aclara que "la Comandancia General de Marina no puede expedir órdenes para tomar gente matriculada, con destino a los buques de guerra"[537]. Que todos los inscritos en las matrículas de marina están obligados a "servir a la República 3 años por una sola vez", se establece en el reglamento orgánico de la marina que se dio siendo Echenique el ministro de Guerra y Marina (6 de julio de 1847)[538]. Y, por último, en la amplia ley preparada por el Congreso para "fomentar y proteger por cuantos medios sean posibles la marina mercante...", promulgada el 18 de enero de 1848, seis artículos, a partir del décimo, se ocupan en forma muy interesante de la matrícula. Los artículos 10º, 11º, 12º y 15º organizan un sistema juvenil de aprendizaje, encomiable por la buena intención que lo alienta pero muy poco práctico por la forma autoritaria con que el gobierno se propone llevarlo a cabo, en lugar de basarlo en una coordinación de deseos propios, de los jóvenes y de los navieros y capitanes de buques mercantes: los matriculados de los puertos que tengan más de un hijo varón deberán destinar uno de ellos "al servicio de los buques mercantes", en los cuales el dueño o capitán debe recibir de dos a cuatro de estos jóvenes (según el tamaño del buque) a quienes abonará mensualmente una gratificación que no baje de dos pesos, poniéndolos a recibir del piloto enseñanzas de "navegación práctica". Los artículos 13º y 14º de esta ley conceden exenciones a los matriculados[539]. En lo que se refiere a las disposiciones específicas sobre ciertos grupos de matriculados, como complementación de las medidas reglamentadas el 1º de julio de 1851, se dictaron ordenanzas para los playeros[540] así como para otra gente de mar. Algunas de ellas, que vamos a citar, presentan el hecho interesante de contener ciertas tarifas

DIRINTEMAR

de trabajo de los matriculados, lo cual permite conocer la situación económica en que se hallaban.

En 1840, por ejemplo, los particulares estaban obligados a pagar a los carpinteros y calafates registrados en la maestranza del Callao, los siguientes jornales, a más de la ración de costumbre (o en su defecto una peseta) en la que no se comprendía a los aprendices:

Maestros mayores	S/. 2 2 reales	Obreros de	1 peso a 1 4 reales
Oficiales	2 reales	Aprendices de	2 reales a 6 reales

Cuando se trabajaba a bordo, a más de la ración de armada, o en su defecto una peseta diaria con la excepción de los aprendices, debían recibir:

Maestros mayores	S/. 2 reales	Obreros de	4 reales a 1 real
Oficiales	1 4 reales	Aprendices de	2 reales a 3 reales

A los aserradores matriculados, los particulares abonaban por cada vara de aserrío, según las pulgadas de vitola y calidad de las piezas, por ejemplo:

Madera derecha de 12 a 15 pulgadas, 31 maravedises; y madera de cañafístola, guachapeli, canelo, moral y caoba, de 21 a 24 pulgadas, 4 reales, 4 maravedises. Por las piezas de vuelta y cucharros se abonaba el doble.

En cuanto a los veleros y toneleros, el jornal era de 2 pesos para los maestros mayores y de 1 peso 2 reales para los oficiales.

El artículo 2º de la ley del 18 de enero de 1848, a la que nos hemos referido antes, prohibió que en los puertos mayores se establecieran tarifas de los jornales de su maestranza; pero si esta disposición se cumplió, no hemos encontrado datos al respecto[541].

En 1846, de acuerdo con la tarifa de los precios, pasajes y jornadas de lanchas establecidas para el Callao por la Comandancia General de Marina, debían pagarse las cantidades que siguen, las cuáles se consignan como ejemplos:

a) Por un flete a bordo de uno o más buques de la bahía, que no exceda de media hora de tiempo, y con una sola persona, por ida y vuelta, 4 reales;

DIRINTEMAR

b) Por un flete con más de dos personas: a más de los cuatros reales de flete principal, se pagará por cada una de las personas excedentes 1 real;
c) Por un bote tomado para tender espías a los buques: por cada hora 1 peso;
d) Por un bote fletero que se mande a la isla [San Lorenzo], a algún buque anclado en ella, por ida y vuelta, se pagaba cuatro pesos y 4 reales;
e) Las lanchas de 10 a 30 toneladas cobraban las siguientes tarifas: una con tres hombres: al día (6 de la mañana a 2 de la tarde) 10 pesos 4 reales;
Una lancha sin gente: 5 pesos; y
Por cada lanchada de lastre: 10 pesos[542].

Los tanqueros, arrumadores y cargadores del puerto de Pisco estaban autorizados a cobrar, de acuerdo con los efectos transportados, según una tarifa que especificaba, por ejemplo, que las alfajías de trece o más varas debían pagar a razón de dos reales por vararlas y arrumarlas en playa; por cada pan de azúcar, un cuartillo; por las botijas de aguardiente de seis arrobas, un real; por las barras de cobre o estaño, en quintales, tres octavos, y la misma cantidad, si se trataba de plomo o fierro[543].
(Para realizar una evaluación comparativa de tarifas deben tenerse en cuenta las siguientes características monetarias de la época: 1 peso duro tenía 8 reales fuertes o 20 de vellón; 1 real tenía 34 maravedises; 1 "octavo" significaba la octava parte de un peso, o sea 1 real; un cuartillo era un cuarto de real o sea 8.5 maravedises; una peseta era 20 centésimos o centavos. La desmonetización se realizó en 1830 con respecto a España, y en el sistema republicano no se consideraron los maravedises. El hecho que se les mencione en 1840 ha de deberse, probablemente, a la fuerza de la costumbre).

Antes que terminara el gobierno del general Castilla se puso en práctica una medida administrativa de importancia respecto a la matrícula de mar. "Comisionado en 1849 un jefe de la Armada Nacional para formar la matrícula en la costa del Norte terminó en el tercio naval de Paita y Colán la de los carpinteros de ribera, calafates, aserradores, marineros, pescadores y práticos de costa y la de las embarcaciones de aquel puerto que se emplean en el cabotaje y pesca. Circunstancias imprevistas contribuyeron a que se paralizara esa obra; pero el Gobierno se propone

DIRINTEMAR

nombrar el jefe que recorriendo nuestro extenso litoral, concluya la matrícula en todos los puertos de la República, bien persuadido de que su realización dejará sistemado el arreglo de esas fuerzas que, atendidas después en su instrucción y disciplina, proporcionarán marineros a los buques nacionales, y al país un número de hombres de mar suficiente a cubrir nuestras existencias a este respecto sin necesidad de solicitarlos del extranjero"[544]. La detención de la tarea no fue larga. Se reinició durante el gobierno de Echenique y esto permitió al comandante Carrasco que pudiera consignar, como lo hizo, la abundante información sobre matrícula de mar que aparece en las entregas anuales de la *Guía...* correspondiente a cada año.

7. EL HOMBRE PERUANO FRENTE AL MAR

El examen de los fenómenos socio—económicos que se presentaron en la costa desde que la habitaron los primeros núcleos humanos hasta los finales de la etapa imperial del Tawantinsuyo, ha sido expuesto en forma brillante por el Dr. Herman Buse, en el tomo II de la *Historia Marítima.* La calidad de ese trabajo nos permite volver a él para buscar luces que contribuyan a aclarar un aspecto del estudio que nos corresponde. En nuestro concepto los mediados del siglo XIX constituyeron una suerte de gozne histórico sobre el que se abrió para el Perú la puerta que le permitía una nueva visión del mundo, considerando lo cual el país tenía que adoptar un camino para alcanzar ese "progreso" que tanto se mencionaba por entonces. La economía del guano hacía presumir (y no es ésta la oportunidad de juzgar si erróneamente o con acierto) que el mar tenía que asumir un papel de importancia en esa ruta, y así lo proclamaban los gobernantes que por entonces se acercaban ligeramente a inspirar un aliento talasocrático. Hemos venido examinando si existía un basamento sólido, en la realidad geopolítica y en la cantidad y calidad de los recursos económicos y humanos, capaz de sustentar en forma apropiada aquel deseo. Mas a tales computaciones más o menos cuantitativas hay que añadir otra de carácter cualitativo que atañe a un elemento de gran importancia: la posición sicológica que como consecuencia de herencia ancestral y de experiencias vitales, había asumido el hombre costeño ante el mar como gran escuela excitadora del espíritu de un pueblo, que permite reno-

DIRINTEMAR

varse en virtud de múltiples contactos, y de la cual un gran simbolista francés ha dicho que

Son flanc où les vaisseaux se creusent des chemins,
Est la mamelle auguste où vient boire le monde;
Plus que les champs couverts de blés elle est feconde.

(Su seno donde los buques se abren camino, es la teta augusta en la que bebe la humanidad; es más fecunda que los campos cubiertos de trigo).

De manera que es a la vez sugestiva y profunda, en su obra el Dr. Buse nos lleva de las primeras estaciones frente al mar, del hombre peruano, hasta los últimos y gloriosos años marítimos de la civilización imperial de los quechuas. Pasa en revista el problema de los orígenes de los individuos y las culturas del litoral, sus relaciones y contactos con otros, sus habilidades, artes, mitos y religiones, dejando en el ánimo del lector el convencimiento que por el mar y desde las lejanas islas polinesias vino el Génesis costeño, a través de hombres que utilizaban las húmedas vías del océano con el exultante placer de la aventura. La calidad del autor que citamos se acrecienta al comparar sus opiniones con las que en forma abundante expresa Toynbee sobre el mismo tema. Este historiador hace notar que al realizarse el descubrimiento de las islas de Pascua por los modernos exploradores occidentales, se las encontró habitadas por una población humana "aparentemente primitiva", de rasgos polinesios, y una población de estatuas absolutamente perfectas. "Los habitantes vivos de esa generación, comenta, no poseían ni el arte de tallar estatuas como aquéllas, ni la ciencia necesaria para navegar las mil millas de alta mar que separan la isla de Pascua de la más próxima isla hermana del archipiélago polinesio"[545]. Refiriéndose luego a esa misma etapa de la historia de Oceanía que Buse ha tratado en su magnífico tomo[546], dice que los polinesios "a la incitación física del mar respondieron con el *tour de force* de los viajes oceánicos; su habilidad consistió en realizar esos estupendos viajes en frágiles canoas abiertas y su penalidad ha sido de permanecer en exacto equilibrio con el Pacífico; eran capaces de cruzar sus vastos espacios abiertos, pero nunca con un margen de seguridad o facilidad, hasta que al fin la tensión intolerable encontró su propia solución aflojando. Las estatuas megalíticas [demuestran] que el arte de la escultura pudo haber sido llevado allí... y perdido como... perdieron también el arte de la navegación"[547]. Es de

DIRINTEMAR

entender que Toynbee se refiere a la primera parte del período de viajes de los siglos II–XII, durante la cual, en cierto momento que aún no se ha podido precisar cronológicamente, la aventura oceánica dio origen a lo que Toynbee llama una "civilización detenida". Los polinesios, explica, "cumplieron con pericia aquellos viajes... pero siempre incapaces de cruzar [el Pacífico] con algún margen de seguridad o de holgura, hasta que la intolerable tensión, aflojándose, halló su propio alivio, con el resultado de que esos primitivos pares de los minoicos y de los vikingos degeneraron... perdiendo su dominio del océano y resignándose a quedar abandonados, cada uno en su paraíso insular..."[548]. No menciona Toynbee en su obra la posibilidad de esa nueva invasión polinesia de los siglos XII-XIII en que creen algunos autores[549], que pudo haber sido una segunda inmigración extranjera a la costa peruana, capaz de haber ocasionado ese resurgimiento (siglos XI y XII) de las civilizaciones costeñas que produjo la colonización del norte chileno por los chinchas[550]. Explicaríase el hecho, más bien, de acuerdo a la teoría toynbiana de "la cadena de la incitación y su respuesta". Mas antes de considerarlo es preciso sumarizar lo que Toynbee dice de nuestra prehistoria, cuando hace el estudio comparativo de las civilizaciones. El cree que en el momento en que la historia andina fue interrumpida por el impacto destructor de una fuerza extranjera abrumadora, acababa de emerger de unos "tiempos revueltos", para constituir un Estado universal, el Imperio de los Incas, ya de amplias fronteras, que luego fue reemplazado por un Estado universal extranjero bajo la forma del Virreinato del Perú. Esto ocurrió después de 100 años de haber ejercido la función de Estado universal, desde que (siglo XV) incorporó el Reino de Chimú, que era "el más importante de los dos lugares de nacimiento gemelo de la cultura andina, que había surgido primero y elevándose luego hasta su cenit, parte en Chimú y parte en Nasca... durante los iniciales cinco siglos de la era cristiana, mientras el primer soberano cusqueño... no parece haber entrado a reinar en el Cusco hasta después del comienzo del siglo XII". También cree que la conquista de los chimús "consumó la unión política [de] las dos áreas diferentes y distintivas... que constituían juntas el mundo andino"... Por eso tal conquista, dice, "debe tomarse como un suceso epocal que marca el establecimiento del Estado universal andino", después de una guerra que "fue la acción culminante de la carrera militar del inca Pachacutec". Este no fue "el final de la expansión territo-

DIRINTEMAR

rial", que tuvo lugar con Tupac Yupanqui. Expresa que "esta cultura andina se originó en dos zonas de las tierras bajas costeras — Chimú y Nasca— durante los primeros cinco siglos...". La calidad de tal cultura la presenta haciendo notar que "el arte de Chimú del primer tiempo... en su representación plástica del rostro humano, no es indigno de compararse con el de la Hélade temprana". Los costeños fueron precursores, expresa, "y sólo cerca del siglo XV la gente de la planicie fue estimulada a la actividad creadora... En un segundo capítulo la altiplanicie adquirió la delantera, sobre todo en escultura (Tiahuanaco). Los 'tiempos revueltos' llevaron a una decadencia en ambas, pero más en la altiplanicie", pero en los siglo XI y XII hubo un reavivamiento en Chimú y Nasca. Esta supremacía la conservaron hasta la aparición de los incas[551].

Toynbee presenta, al tratar de "el estímulo de los países duros", los conceptos de que "la holgura es enemiga de la civilización" y de que "cuanto mayor es la facilidad del contorno, menor es el estímulo civilizador que ese contorno ofrece al hombre". En torno de esta idea hace notar que la Civilización Andina [nombre abarcador] nació en la costa peruana en el sector septentrional, "donde el hombre tuvo que luchar constantemente contra el desierto, y regar los campos, a lo que el cielo se negaba, a costa de duros trabajos: cavar con la azada y mantener los innumerables canales de riego"[552], es decir, en una zona "de relativa severidad", mientras que la costa chilena central, con su "relativa suavidad" no llegó a producir nada similar. En general, conceptúa Toynbee, existen en ambos extremos de nuestro litoral Norte, dos costas que podrían ofrecer incitaciones más severas, pero ninguna acunó una civilización semejante, porque poseían un "exceso de rigor", mientras la costa septentrional peruana es un "desierto estimulante". Se ve, dice, que "el litoral de América del Sur desde el paralelo 5 al 15 ofrece una incitación que viene a ser un término medio... de severidad óptima entre la excesiva placidez de Chile austral y la excesiva severidad que de manera diversa ponen en manifiesto tanto la costa del nitrato como el litoral del Ecuador"[553]. Ese justo medio, indica, "no tiene nada que ver con el medio topográfico... ni tampoco con... el climático". Es un término medio' entre un grado mayor y menor de severidad en la incitación ofrecida al hombre por su contorno, 'término medio' que es "óptimo" porque en ese grado medio de severidad "la incitación provoca una respuesta humana más vigorosa y eficaz que

DIRINTEMAR

la provocada ya sea cuando la severidad es mayor... y por tanto excesiva, ya sea cuando es menor y por lo tanto "insuficiente" desde el punto de vista del hombre que responde"[554].

Mas ¿qué influencia tuvieron todos esos hechos en la actitud del hombre frente al mar, que es el tema que nos interesa en este momento? En el capítulo en que estudia la navegacíon prehistórica, el Dr. Buse dedica varias páginas a tratar de la "talosocracia y geopolítica del mar"[555], pesando comparativamente las opiniones adversas y favorables, casi todas muy valiosas, sobre si los costeños de esa época fueron malos o buenos navegantes, así como las causas de una supuesta ineptitud que mostraron, y el factor favorable de la riqueza biológica, para llegar a concluir que "*el pueblo peruano fue continental* de hechura andina; pero que este bien definido carácter no le restó condiciones para *dominar el mar*, para hacerlo suyo en la medida de sus necesidades y aspiraciones... Siendo por raíz y por estirpe *predominantemente continental, supo llegar al mar y aprovecharlo, desarrollando con el tiempo un gran espíritu y una excepcional capacidad para los trabajos del mar*. Incluso, llegado el momento crucial, reveló condiciones para hacer del océano escenario de sus campañas conquistadoras"[556]. Añade que "después del desarrollo de las grandes culturas del litoral (por el siglo V de nuestra era)" se acumulan hechos "que llevan a pensar en una forma no plena es cierto pero si definida, concreta, de talasocracia, de dominio del mar: talasocracia surgida parte de los pueblos costeños, vecinos del océano, parte de los andinos"[557].

Apoyándose Buse en el "monumental trabajo histórico de Brandel", llega a muy interesantes conclusiones que son similares a las que nosotros hemos expuesto en páginas precedentes, a base de ejemplos, siguiendo un camino diferente: a través de las concepciones estratégicas del historiador y marino norteamericano Alfred Thayer Mahan (1846-1914). Hace notar Buse que "no todas las costas, aún las más ayudadas por la geografía y los recursos, dan *pueblos navegantes*. Se requiere para ello que reúnan un cúmulo de factores favorables, no unos ni unos cuantos..." que son las concausas que en este capítulo examinamos nosotros. Añade que "los pueblos dedicados a la *vida del mar* requieren fuentes de *abastecimiento alimenticio y materiales de construcción* y que todos los autores señalan la escasez *natural* de madera en nuestra costa...". Demandan también los *sectores litorales* "una relación provechosa, de entrega bilateral entre la

DIRINTEMAR

economía del mar y la *economía de la tierra*... [pues] se complementan y de manera muy íntima, y, por lo general, una impulsa a la otra y viceversa...". Indica que entre nosotros "salvo frente a los valles esa complementación... escasa y parcamente se da. La frontera marítima de los valles, por lo demás, hace un total comparativamente insignificante: el desierto predomina de una manera abrumadora". En suma, expresa, "sin economía complementaria..., sin condiciones geográficas de perfil... y sin madera..., no se dieron en el Perú los *sectores marítimos* con *bases suficientes* para la vida, capaces de generalizar o extender la afición por el mar o excitar la vida hacia las formas que tipifican la existencia de los *pueblos navegantes*..."[558]. Es de imaginar que también Buse quiere, y lo consigue, marcar las diferencias entre quienes *usan* el mar y quienes *sienten* el mar hasta el punto de poner todo su corazón en un grito, como el "¡Tha'ssala!", "¡Tha'ssala!" de los diez mil griegos del Asia Menor al ver de lejos las naves de la marina egea.

¿Qué clase de lazos ligaron más tarde al costeño con su mar?... La respuesta, en lo que concierne al período que termina en los mediados del siglo XIX, se encuentra contenida en los tomos de la *Historia Marítima* que siguen al del Dr. Buse. Infortunadamente en la mayor parte de ellos las informaciones sobre la posición del hombre frente al mar no son todo lo abundantes que para nuestros fines sería de desar, y contienen datos sólo parciales sobre lo que necesitamos saber, porque esos tomos examinan períodos de la clase que Toynbee denomina "tiempos revueltos", abundantes en acontecimientos bélicos y en circunstancias del desarrollo naval que difieren de éste que ahora nos preocupa. Escapa a tal característica el tomo IV, que estudia un período de calma virreinal. De allí que el añalisis que hace el Dr. Lohmann sobre los siglos XVII y XVIII, más las muy interesantes investigaciones de Bowsen, permiten que nos enteremos del estado de las ocupaciones marítimas durante ese lapso. Esto nos conviene por las informaciones que a tal respecto contiene, es decir, sobre la población negra que al advenir la República iba a resultar mayoritaria en la costa.

Uno de los muchos errores de juicio que hubo y que existen hoy con referencia a este grupo humano consiste en creer que todos los inmigrantes forzosos que se sacaron de Africa sólo eran utilizables en faenas primitivas y rudas. Los españoles del siglo XVI no lo consideraron así. Los capitanes de empresa tuvieron en al-

DIRINTEMAR

gunos de sus esclavos, auxiliares magníficos durante la conquista del Perú, a los que elevaron a veces sobre el nivel de la soldadesca indígena, mestiza y aun blanca. Al constituirse las villas, aldeas y ciudades los esclavos negros fueron muchas veces utilizados de acuerdo con las actividades que habían desempeñado en sus países. No es de admirar, por eso, que desde los finales del siglo XVI los negros con avezadura marítima fueran empleados como marineros y grumetes a bordo de buques mercantes, en faenas de gente de mar y aun en naves de guerra. La calidad del servicio que rendían puede deducirse del elevado número de gente de color que se encontraba en tales ocupaciones, libres los unos, esclavos los otros a quienes sus amos alquilaban para que llevaran a su dueño el jornal que ganaban, esclavos oficiales algunos para impulsar con remos las galeras militares, en las actividades portuarias, en el manejo de la carga. Durante los dos siglos siguientes esta situación se modificó sólo en cuanto al número de actividades en que se hallaba a los negros: pescadores, balseros que hacían cabotaje, en las maestranzas como obreros comunes y a veces hasta como oficiales. La integración del negro en la vida marítima puede medirse mediante dos casos: a mediados del siglo XVII el capitán del buque *San Nicolás* era un negro, según lo da a saber el diario de Suardo, y en el siglo XVIII negro era también el constructor de embarcaciones de una grada de Guayaquil, nos informa Lohmann[559]. Mas no obstante tales antecedentes, cuando la gente de color integró la población ciudadana de la costa, había sido eliminada casi enteramente de la matrícula, con lo cual debió perderse su actitud de entrega al mar y su destreza en faenas marineras. El chino, por su parte, no tuvo con el trabajo marítimo ningún contacto. Sólo quedaron en la matrícula los blancoides, los mestizos y los escasos aborígenes que aún había en la costa. Pero muy pocos estaban a bordo de buques. Ellos no se presentaban a servir en la Marina de Guerra, en la cual era crónica la escasez de marinería, lo que obligaba a emplear extranjeros. En la mercante tenían una cabida muy limitada pues los buques guaneros no los contrataban como marineros sino en calidad de "cholos", o como peones, con un salario bajo[560]. Su actividad se desarrollaba en los pequeños bergantines y goletas de cabotaje, en las balsas y botes pesqueros, en las playas y muelles, en la maestranza, recibiendo jornales pequeños. Si alguno de ellos llegaba a ser patrón de embarcación, eso se consideraba un milagro pues tales posiciones estaban reserva-

DIRINTEMAR

das a extranjeros en su gran mayoría. Nacionales y observadores foráneos alababan las aptitudes, a veces extraordinarias, que esta gente mostraba en su lucha con el mar, al que vencía como lo habían hecho sus antepasados[561]. Durante cuatro siglos la realidad nacional les había impedido aprovechar su habilidad en forma que los beneficiara a ellos e hiciera bien al país. ¿Qué actitud podían tener frente al mar? Dejamos que el lector lo suponga.

DIRINTEMAR

NOTAS AL CAPITULO III

1. *Vide* ZIMMERMAN.
2. ESTEVES , 57.
3. *Historia Marítima*, t. I, v. 1, pp. 16, 22.
4. Ob. ctda., 185.
5. ROMERO, Emilio, *Geografía...*, 108.
6. *Historia Marítima*, t. I, v. 1, pp. 25, 26, 27, 29, 42, 58, 62, 65, 108, 111, 121-134.
7. MUGICA, ob. ct., 243, 370.
8. Ob. ct., XLV.
9. MENENDEZ, 92-93; ROJAS, 9, 10; Perú. *Datos...*, 3, 4, 5.
10. CAPLAN, 7, 87, 305.
11. PAZ SOLDAN, *Atlas...*, 51.
12. Ob. ct.
13. Perú, *ibid.*
14. MENENDEZ, 126, 305.
15. BOLLAERT, 115.
16. PAZ SOLDAN, *Atlas...*, 31.
17. ROJAS, *ibid.*
18. *Datos, ibid.*
19. Perú, *ibid.*
20. *Ibid.*
21. *Ibid.*
22. CAPLAN, 7.
23. DOMINGUEZ, 85.
24. PEREIRA, 165.
25. BAZADRE, 404.
26. CAPLAN, 7.
27. *Ibid.*
28. MENENDEZ, 89-90.
29. SQUIER, "Observations", 255.
30. TSCHUDI, 228.
31. MIDDENDORF, II, pp. 5, 8.
32. SKOGMAN, 214.
33. Ctdo. TOYNBEE, I, II, pp. 22, 35.
34. MIDDENDORF, 3, 4.
35. *Ibid.*
36. MENENDEZ, 52-53.
37. ESTEVES, 2; MIDDENDORF, II, 8, 9, 187.
38. CAPLAN, 8-9.

DIRINTEMAR

39. SMITH, 204-207.
40. *Sailing Directions*, 1850, p. 388; *The South American Pilot*, 1860, p. 367, y año 1865, p. 381; *Instructions Nautiques*, 157.
41. MENENDEZ, 97.
42. MIDDENDORF, II, pp. 4, 187.
43. TSCHUDI, 245-247.
44. TSCHUDI, 247.
45. MIDDENDORF, II, p. 6.
46. TSCHUDI, 247.
47. TSCHUDI, 243-244; CAPLAN , 9; MIDDENDORF, II, p. 6; RAIMONDI, 134; PEREIRA, 165.
48. CAPLAN, 8.
49. TSCHUDI, 248-254.
50. SKOGMAN, 214.
51. AMNP. Comandancia General de Marina. Comandante General a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 4 y 22 de noviembre de 1851.— J.M. Salcedo a Comandante General, Islas Chincha, 26 de octubre de 1851.— Ministro del Ramo a Comandante General, Lima, 13 de noviembre de 1851.
52. ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 1, docs. 406, Encargado de Negocios de Francia a Ministro de Relaciones Exteriores, Lima, 31 de diciembre de 1858; Capitán de Puerto de Iquique a Comandante General de Marina, Iquique, 4 de enero de 1859; Ministro de RR.EE. a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 5 de enero de 1859; Comandante General de Marina a Ministro del Ramo, Callao, 10 de enero de 1859.
53. RAIMONDI, III, pp. 95-96.
54. SQUIER, 254-255.
55. FITZ—ROY, 1863, pp. 167-168.
56. BAZADRE, 405-407.
57. PAZ SOLDAN, M. F., *Atlas...*, 3, 7, 42-46, 81.
58. Idem, *Diccionario...*, xi.
59. BASADRE, IV, pp. 1677-1678.
60. *Historia Marítima del Perú*, t. V, v. 1, pp. 87-88.
61. RAIMONDI, II, p. 452.
62. RAIMONDI, III, p. 39.
63. RAIMONDI, III, pp. 97-98.
64. RAIMONDI, III, p. 74.
65. DENEGRI, t. VI, v. 1, pp. 98-99, 104.
66. RAIMONDI, III, p. 123.
67. RAIMONDI, III, p. 235.
68. FITZ—ROY, 1863, pp. 167-172.
69. FITZ—ROY, *Derrotero*, 1865, pp. 360-361.
70. RAIMONDI, III, pp. 445, 449.
71. KING y FITZ—ROY, 1850, p. 388; *South American Pilot*, 1860, p. 368; *South American Pilot*, 1865, p. 381; *Instructions Nautiques*, 157.
72. MENENDEZ, 53-54.
73. FITZ—ROY, 1860, p. 370; *id.*, 1863, p. 160.
74. GARCIA Y GARCIA, 5-6.
75. KING Y FITZ—ROY, 1850, p. 376; 1860, pp. 334, 350.

DIRINTEMAR

76. GARCIA Y GARCIA, *Derrotero*, 4.
77. CAPLAN, 9; GARCIA Y GARCIA, 3-4, 16.
78. GARCIA Y GARCIA, 36.
79. SKOGMAN, 218-219.
80. HUTCHINSON, 12.
81. KING y FITZ—ROY, 1850, pp. 387-388; *The South American Pilot*, 1860, p. 367; y año 1865, p. 38; *Instructions Nautiques*, 156. *Vide* PAZ SOLDAN, *Geografía...*, 24.
82. CAPLAN, 9.
83. GARCIA Y GARCIA, 1-3, 32, 47-48.
84. SMITH, 288-289.
85. TSCHUDI, 231.
86. FITZ—ROY, 1863, pp. 158-166.
87. SMITH, 206-216.
88. TSCHUDI, 223-224.
89. TSCHUDI, 214, 216, 237.
90. AMNP. Comandancia General de Marina, documento Nº 19, 18 de abril de 1850.
91. PAZ SOLDAN, *Geografía...*, 281; BASADRE, IV, p. 1716.
92. BASADRE, 1717.
93. NAUS. Letters from the Pacific Squadron, M 89, rollo 48, Dahlgren al Secretario de Marina, Arica, 7 de junio de 1868; Dahlgren, Madelaine, p. 673.
94. BASADRE, *Introducción a las Bases...*, I, p. 392.
95. BILLINGHURST, 9.
96. HUTCHINSON, 21; BASADRE, IV, p. 1717.
97. MACERA, *Plantaciones...*, cii.
98. MENENDEZ, 99-102.
99. TIMMINS, 184-203; VARGAS, 175-187; MELO, *Historia...*, II, pp. 55-57.
100. BILLINGHURST, 9.
101. VEGAS, 145.
102. NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T 52, rollo 22, Nºs 144, 145, 146, 147; *U.S. Civil War Naval Chronology*, VI, pp. 367-369.
103. U.S. *Papers...*, 1869, Part II, pp. 870-876, 888.
104. VALCARCEL, *Cultura*, II, p. 109.
105. ROMERO, E., *Historia*, II, p. 44
106. LEUBEL, 162.
107. CAPLAN, 33.
108. ESTEVES, 4.
109. UGARTE, 57; BASADRE, II, pp. 937-942; ROMERO, E., *Historia*, II, pp. 38-41.
110. ROMERO, E., *Historia*, II, 43.
111. LEUBEL, 154-156.
112. WOLF AND WARREN, ob. ct.
113. ECHENIQUE, *Memorias*, I, p. 144.
114. WARREN, 366-367.
115. ROMERO, E., II, pp. 50-51; BASADRE, IV, p. 1812.
116. LEUBEL, 157-158.
117. CAPLAN, 33.
118. LEUBEL, 160.

DIRINTEMAR

119. LEUBEL, 159.
120. Ct. BASADRE, IV, p. 1766.
121. *Vide* BASADRE, IV, pp. 1765-1766.
122. CAPLAN, 24.
123. LEUBEL, 161.
124. PETERSEN, 123.
125. E. ROMERO, *Geografía*, 190-193; CAPLAN, 24.
126. LEUBEL, 161.
127. ESTEVES, 25-28.
128. LEUBEL, 159.
129. ESTEVES, 25-28; LEUBEL, 159.
130. LOHMANN, t. V, p. 259.
131. LEUBEL, 158-159.
132. HUTCHINSON, 27-28.
133. *Ibidem.*
134. MACERA, *Plantaciones...*, xlvi, lxiv.
135. LEUBEL, 162.
136. LEUBEL, 161.
137. LEUBEL, 163-168.
138. BASADRE, III, p. 1302.
139. MACERA, *Plantaciones...*, xxiv—xxv.
140. ESTEVES, 27.
141. *Vide* LOHMANN, 257, 259; UGARTE, 47; E. ROMERO, *Historia*, I, pp. 184-187.
142. BASADRE, III, pp. 1302-1303.
143. *Ibidem.*
144. E. ROMERO, *Geografía*, 204-213, 239.
145. LEUBEL, 159-160.
146. CAPLAN, 24.
147. CAPLAN, 23-24.
148. LEUBEL, 161.
149. ESTEVES, 27.
150. BASADRE, V, pp. 2042-2043; CAPLAN, 24-25.
151. LEUBEL, 161.
152. ROJAS, 15.
153. CAPLAN, 25.
154. CAPLAN, 26.
155. E. ROMERO, *Historia*, II, p. 116.
156. SANCHEZ, *Historia Marítima*, t. I, v. I, pp. 239—242.
157. DOMINGUEZ, 85.
158. CAPLAN, 26.
159. DENEGRI, v. 2, pp. 210—211.
160. ACEHM, 1849, carp. 50, legajo 8, documento 18, 18 y 25, de 4 a 29 de marzo de 1849, Gobierno Político de Piura a Ministro de Guerra y Marina.
161. AMNP, 1862, "Relación historiada...", ff. 15, 16, 21.
162. BOLLAERT, 154, 235, 238—240; E. ROMERO, *Historia*, I, p. 243; CAPLAN, 93, 98; LEUBEL, 190, 206; MIDDENDORF, 8; DOMINGUEZ, 81; UGARTE, 74; LOHMANN, 257; ROJAS, 17—18.
163. MACERA, *Petróleo*; CAPLAN, 25.

DIRINTEMAR

164. PETERSEN, t. I, v. 1, pp. 103, 118.
165. ESTEVES, 92.
166. Ctdo. por GERBI, 284.
167. *Vide* PETERSEN, ob. ct., 25, 72, 112, 115, 119, 62, 79, 47; TSCHUDI, 220, 224, 229; CAPLAN, 28, 99; PAZ SOLDAN, *Geografía*, 519—521; E. ROMERO, *Geografía*, 435, 439; BOLLAERT, 265—270; GARCIA Y GARCIA, 23, 25, 27, 28, 29.
168. *Vide* UGARTE, 74—75; E. ROMERO, *Geografía*, 435, 437; BOLLAERT, 244—245; PETERSEN, ob. ct., 25, 62, 72, 99, 112, 119.
169. SANCHEZ, *Historia Marítima*, t. I, v. 2, pp. 416, 419, 429.
170. *Vide* SKOGMAN, 216 y WARREN, 88—89.
171. FLORES, 17.
172. SANCHEZ, ob. ctda., 431—433.
173. *Vide* BUSE, t. II, v. 1, pp. 300—303, y v. 2, pp. 538—540.
174. DENEGRI, ob. ctda., 385—393.
175. SKOGMAN, 216, 219.
176. WARREN, 89.
177. ONFROY, 226.
178. WARD, v. 1, pp. 47—48, v. 4, p. 78.
179. *Historia Marítima*, t. I, v. 1.
180. LOHMANN, t. IV, p. 262.
181. *Vide* t. V, v. 2, pp. 23—43.
182. DENEGRI, t. VI, v. 2, pp. 32—33.
183. *Ibidem*.
184. FLORES, 111—112, 110—111.
185. DENEGRI, t. VI, v. 2, pp. 401—407.
186. OVIEDO, IV, Decreto Nº 1245, p. 139.
187. CAPLAN, 33.
188. BASADRE, IV, p. 1762.
189. BASADRE, IV, p. 1764.
190. SANCHEZ, *Historia Marítima*, t. I, v. 2, pp. 433—434.
191. DENEGRI, t. VI, v. 1, pp. 75—79 y v. 2, pp. 385—401, 409—414.
192. *Vide* DE LA PUENTE, t. V, v. 2, pp. 24—31.
193. GARCIA CALDERON, t. I, p. 334.
194. OVIEDO, t. IV, Decreto Nº 1236, p. 134.
195. IDIAQUEZ, 89, 104.
196. NAUS. Department of the Navy. Letters Received by the Secretary of the Navy From Commanding Officers, M 89, rollo 48, Nº 49, U.S. Flag Ship "Powhatan", Paita, 25 de junio de 1868.— *Vide* NAUS. Consulate at Callao, T 781, rollo 47, del Cónsul de los Estados Unidos en el Callao al Ministro de los Estados Unidos en Lima, Callao, 11 de diciembre de 1855.
197. MELO, *Historia...*, t. I, pp. 217—223.
198. *Vide* SLIJPER, 17—29; 347; CHILDERS; ROSENHOUSE.
199. *Vide* WARD, v. 1, pp. 43-46, 137; v. 2, pp. 521, 525; v. 6, p. 325; v. 7, pp. 171, 211; WETMORE, 142; FITZ—ROY, 1863, p. 156; ACEHM, 1849, carpeta 50, legajo 5, documento 24. Del Gobernador Político de Piura al Ministro de Guerra y Marina, Piura, 24 de agosto de 1849; NAUS. Despatches from United States Consuls in Callao, Peru, M 155, rollo 1, despacho Nº 17, Miles a Marcy, Callao, 11 de noviembre de 1854; NAUS. Department of the Navy. Letters Received by the Secretary of the Navy From Commanding Officers, M 89, rollo 48, Nº 49, U.S. Flag Ship "Powhatan", Paita, 25 de junio de 1868.

DIRINTEMAR

200. *Vide* DE LA PUENTE, t. V, v. 2, pp. 24-30.
201. NAUS. Flag Ship "Powhatan" a Secretario de Marina, ya mencionado.
202. NAUS. Despatches From United States Ministers to Peru, T 52, rollo 17, Ministro a Secretario de Estado, setiembre de 1859.
203. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 259. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra, Lima, 16 de enero de 1850; AMNP, "Relación historiada...", 24.
204. ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 5, doc. 24. Del Gobierno Político de Piura a Ministro de Guerra y Marina, Piura, 24 de agosto de 1849; NAUS, Consuls, M 155, r. 1, desp. 6, Miles a Marcy, Callao, 1º de julio de 1854.
205. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 259, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra, Lima, 16 de enero de 1850; ACEHM, 1850. Carp. 51, leg. 7, Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina, 31 de diciembre de 1850.
206. NAUS. Department of State. Diplomatic Instructions, T 52, r. 17, Ministro Clay a Ministro de Relaciones Exteriores, Lima, 21 de diciembre de 1859.
207. CAPLAN, 25; LEUBEL, 161.
208. KAPSOLI, 4,5.
209. MIDDENDORF, II, p. 80.
210. LEUBEL, 12.
211. MACERA, *Petróleo*, 22-29; DEUSTUA, 1-2.
212. DEUSTUA, 2-7; E. ROMERO, *Geografía*, 366.
213. *Vide* KAPSOLI, 5; ESTEVES, 3.
214. *Vide* cuadro estadístico en DENEGRI 2, p. 356.
215. ROJAS, 12-13.
216. PFLUKER, 28.
217. BASADRE, IV, 1763.
218. MACERA, *Plantaciones*, cxxxviii.
219. BASADRE, IV, p. 1763.
220. *Vide* LLOSA, Manuel B., *La industria del carbón en el Perú*, Lima, 1931.
221. *Vide* DENEGRI, v. 2, pp. 236-246.
222. ACEHM, 1849, carp. 50, legajo 15, doc. 190, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 29 de octubre de 1849; carp. 50, leg. 15, doc. 16, Ministro en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 14 de noviembre de 1849.
223. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 80, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra, Lima, 7 de enero de 1852.
224. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 111, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra, Lima, 16 de marzo de 1852.
225. ACEHM, 1858, carpeta Nº 59, legaje Nº 5, documento Nº 1. Del Prefecto del Callao al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 21 de enero de 1858.
226. ACEHM, 1858, carpeta Nº 59, legajo Nº 18 (a), documento Nº 399. Del Comandante del *Huarás* al Secretario del Presidente Provisorio, Islay, 27 de junio de 1858.
227. ACEHM, 1858, carpeta Nº 59, legajo Nº 13, documento Nº 103. Del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 16 de agosto de 1858.
228. NAUS. Despatches from U.S. Ministers to Peru, T 52, rollo 21.
229. AMNP. Archivo General de Marina, expediente Nº 28, 20 de junio de 1850;

DIRINTEMAR

doc. Nº 22, 13 de mayo de 1851; doc. Nº 15, 9 de agosto de 1851; doc. Nº 26, 28 de mayo de 1853; doc. Nº 6, 10 de octubre de 1853; doc. Nº 1, 1º de marzo de 1855 y doc. Nº 5, 5 de octubre de 1855.— ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 9, doc. 5, Capitán del Puerto a Prefecto del Departamento, Arica, 25 de julio de 1853; *Id.*, carp. 54, leg. 1, docs. 110 y 133, Prefecto de Moquegua a Ministro de Guerra y Marina, 1º de agosto y 1º de setiembre de 1853; ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 21(a), doc. 202, Gobernador de Islas Chincha a Ministro de Guerra y Marina, Isla Norte, 19 de diciembre de 1855.

230. ACEHM, 1856, carp. 5, leg. 10, docs. 115 y 116, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 11 de febrero de 1856.

231. NAUS. Consuls, M 155, rollo 3, despacho Nº 11. Miles a Secretario de Estado, Callao, 10 de abril de 1858.

232. En el NAUS, en el archivo que corresponde al cónsul de los EE.UU. en el Callao, existe una treintena de documentos, de enero de 1858 a agosto de 1863, que contienen información sobre este asunto. Nos limitamos a mencionar unos cuantos. NAUS. U.S. Consulate at Callao, T781, rollo 47. Del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Marina, Callao, 12 de enero, 12 de marzo y 12 de abril de 1858; *idem, idem,* del Cónsul de los Estados Unidos en el Callao al comodoro Long, Callao, 13 de enero de 1858; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Marina, Callao, 1º de julio de 1859; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Marina, Callao, 28 de mayo de 1860; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Marina, Callao, 1º de noviembre de 1861; *idem, idem,* del Cónsul de los EE.UU. en el Callao al Secretario de Marina, Callao, 29 de abril de 1863.

233. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 19, docs. 199, 201, 203, de 24 de agosto, 22 de noviembre y 10 de mayo de 1853; *idem, idem,* legajo 2, doc. 22, de 11 de mayo de 1853; *idem,* 1858, carp. 59, leg. 22, doc. 12, de 25 de mayo de 1858; *idem, idem,* legajo VARIOS, doc. 12, de 25 de mayo de 1858.

233A. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 1, doc. 136, de 26 de abril de 1856; *idem, idem,* leg. 1(a), doc. 259, de 3 de noviembre de 1856; *idem, idem, idem,* doc. 296, de 5 de diciembre de 1856; *idem, idem, idem,* doc. 299, de 10 de diciembre de 1856; *idem,* 1859, carp. 10, leg. 1, doc. 317, de 16 de setiembre de 1859; *idem,* 1860, carp. 61, leg. 2, doc. 166, de 16 de julio de 1860.

234. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 20, doc. 88, de 25 de julio de 1854.

235. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, docs. 26, 31, 17 de febrero y 5 de marzo de 1853; *idem, idem,* leg. 9, docs. 1, 2 y 3, 29 de marzo y 1º de abril de 1853; *idem, idem,* leg. 1, docs. 37 y 79, de 4 de abril y 10 de junio de 1853; *idem, idem,* leg. 9, doc. 4, de 12 de junio de 1853; *idem, idem,* leg. 1, doc. 87, 27 de junio de 1853; *idem, idem,* leg. 21, doc. 231, de 31 de agosto de 1853; *idem, idem,* leg. 9, doc. 8, de 2 de setiembre de 1853.

236. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, doc. 127, de 5 de setiembre de 1853.

237. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 28, doc. 43, de 31 de octubre de 1854; *idem, idem,* leg. 13, doc. 352, de 10 de agosto de 1854; *idem, idem, idem,* doc. 335, 27 de junio de 1854; *idem, idem,* leg. 28, doc. 20, de 30 de agosto de 1854; *idem, idem,* leg. 12, doc. 153, de 10 de junio de 1854.

238. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 11, docs. 61 y 151, de 5 de enero de 1857 y 3 de junio de 1857.

DIRINTEMAR

239. ACEHM, 1857, carp. 28, leg. 5, doc. 97, de 14 de julio de 1857.
240. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 5, doc. 63, de 12 de noviembre de 1857.
241. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 19, docs. 198 y 201, de 19 y 21 de noviembre de 1857.
242. AMNP. "Informe de inspección ..." de 1864, p. 6.
243. ACEHM, 1853, carp. 54, leg. 1, doc. 197, de 1º de abril de 1853; *idem*, 1856, carp. 57, leg. 10, doc. 114, de 6 de febrero de 1856, ROJAS, 17-18.
244. ESTEVES, 88, 93.
245. SOTOMAYOR VALDES, t. IV, p. 165.
246. ACEHM, 1855, carp. 56, leg. 17, doc. 60, Gobernador Político y Militar del Callao al Ministro de Guerra y Marina, Callao, 19 de octubre de 1855.
247. ACEHM, 1858, carp. 59, leg. 3, doc. 222, Cónsul en Valparaíso a Ministro de Relaciones Exteriores, 29 de mayo de 1858, con dos anexos, de 4 y 9 de agosto del mismo año.
248. ACEHM, 1860, PAQ:0.9, doc. s/n. Comandante General de la Escuadra a Secretario General de Su Excelencia, Guayaquil, 7 de febrero de 1860; *idem*, 1865, PAQ:0.1865.4, doc. s/n, Gobernador de las Islas a Ministro de Guerra y Marina, Chincha, 2 de octubre de 1865.
249. *Vide* BASADRE, II, pp. 829-830; III, pp. 1293-1295, 1303; ROMERO, F., *Revolución Industrial...*, 51-53.
250. MENENDEZ, 145-146.
251. VALCARCEL, *Cultura*, vol. II, pp. 143, 144.
252. VAZQUEZ DE ESPINOSA, 474, 478, 479, 493, 426.
253. MOREYRA, *Tráfico*, 32, 36, 41.
254. MIDDENDORF, II, p. 9.
255. PEREIRA, 205.
256. ALVAREZ THOMAS, *Manual*, 13, 14.
257. ACEHM, 1852, carp. 53, leg. 23, docs. 81 y 102, Inspector y Comandante General de Artillería a Ministro del Ramo, Lima, 16 de marzo y 26 de abril de 1852.
258. DELGADO DE LA FLOR, 12.
259. ACEHM, 1867, PAQ:0.1867.1, Ministro de RR.EE. a Ministro de Guerra y Marina, 23 de diciembre de 1867.
260. ALVAREZ THOMAS, *Manual*, 14.
261. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 10, doc. y anexos, 14-29 de junio de 1850.
262. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 1 (a), doc. 382, 3 de noviembre de 1857.
263. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 1 (a), docs. 271 y 275. Del Comandante General de Artillería al Ministro del Ramo, Lima, 17 y 19 de noviembre de 1856.
264. DELGADO DE LA FLOR, 12-13.
265. LOPEZ DE CASTILLA, 20.
266. PETERSEN, 115-116.
267. BERMUDEZ, 21, 25, 429.
268. BERMUDEZ, 58, 59, 429.
269. LOPEZ DE CASTILLA, 13.
270. BERMUDEZ, 98-101.
271. MADUEÑO, 4.
272. BILLINGHURST, 6-7, 8-9, 9-10, 10-12.
273. BERMUDEZ, 101-105, 430.

DIRINTEMAR

274. DENEGRI, VI, v. 2, p. 288.
275. MADUEÑO, 2.
276. U.S. *Papers Relating to Foreign Affairs...*, 1878, Nº 244, Richard Gibbs a W.M. Evarts, Lima, 26 de abril de 1878.
277. ESTEVES, 138.
278. ALVAREZ THOMAS, *Manual*, 13.
279. BERMUDEZ, 429.
280. ALVAREZ THOMAS, *Manual*, 13.
281. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 448, Inspector y Comandante General de Artillería a Ministro del Ramo, Lima, 6 de setiembre de 1850.
282. ACEHM, 1859, carp. 60, leg. 1, doc. 240, Comandante General de Artillería a Ministro del Ramo, Lima, 19 de julio de 1859; AGNP, Hacienda, Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-336, 1864, De la Guarda a Ministro de Hacienda, Lima, 21 de abril de 1864.
283. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 263. Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 9 de abril de 1850.
284. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 8, doc. 11, Secretario de la Comandancia General de Artillería al Ministro del Ramo, Lima, 6 de junio de 1850; 1852, carp. 53, leg. 14, doc. 82, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 7 de enero de 1852.
285. ACEHM, 1851, carp. 51, leg. 10, doc. 1, piezas del 14 y 29 de junio de 1850, Capitán de Labores de la Fábrica de Pólvora al Comisario Ordenador, Director.
286. ACEHM, 1855, carp. 56: legs. 21 y 17, docs. 59, 76, de 29 de marzo y 28 de diciembre de 1855; 1866, carp. 57, leg. 1, docs. 91 y 97, de 21 y 24 de enero de 1856; *Memoria de Guerra y Marina* de 1858, pp. 13-14.
287. ACEHM, 1857, carp. 58, leg. 1 (a), doc. 382, Comandante General de Artillería al Ministro del Ramo, 3 de noviembre de 1857.
288. NAUS. Consulate at Callao, T 781, rollo 6, Mariátegui a Cónsul de los Estados Unidos, Callao, 14 y 27 de setiembre de 1858; *idem*, *idem*, Ministro de los Estados Unidos al Cónsul, 7 de setiembre de 1858.
289. DELGADO DE LA FLOR, 9-10.
290. FLORES, 155, nota de pie de página.
291. BASADRE, III, p. 1267.
292. Decreto Supremo del 7 de mayo de 1852, que apareció en el Registro Oficial, t. 2º, Nº 21, p. 187, según FLORES, pp. 154, 155.
293. GARCIA Y GARCIA, 18-19, 20, 21, 35.
294. Decreto Supremo de 7 de mayo de 1852, en Registro Oficial, t. 2º, Nº 21, p. 187. *Vide* FLORES, 155.
295. BASADRE, III, p. 1265.
296. *Vide* ARREE. Carpeta 5-14, documento Nº 34, Mesones a Ministro de Relaciones Exteriores, París, 14 de abril de 1857; carpeta 5-3, documento Nº 179, Osma a Ministro de Relaciones Exteriores, Nueva York, 20 de julio de 1857; carpeta Nº 5-17, documento Nº 501, Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 30 de julio de 1857.
297. MATHEW, 1968, pp. 569, 571.
298. MATHEW, ob. ct., 571-572.
299. *Times*, 3, 4 y 5 de marzo de 1852.

DIRINTEMAR

300. MATHEW, 1968, p. 571.
301. MATHEW, 1968, p. 572.
302. ARREE, carpeta 5-17, documentos Nºs 168, 176, 186. Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 30 de mayo, 14 de julio y 27 de setiembre de 1852.
303. *Ibidem*.
304. ARREE, carpeta 5-17, documento Nº 186. Rivero a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 27 de setiembre de 1852.
305. *Vide El Comercio*, por ejemplo, de las siguientes fechas: 3, 5, 7, 8, 15, 17, 19, 20 y 21 de julio de 1852; 2, 18, 19, 20, 21, 23 y 25 de agosto de 1852. 1º, 16, 17 y 18 de setiembre de 1852; 2, 18, 19, 24 y 31 de octubre; 3 de noviembre y 2, 16 y 30 de diciembre.
306. ROBISON, 77.
307. WARD, 69, 70.
308. *Vide* WARD 4, pp. 69-71.
309. WARD, 4, pp. 69, 70, 73, 74, 75, 78, 80.
310. *Vide* AGNP, Hacienda, Comandancia General del Departamento de Marina, O. L. 375-964, 1852.
311. NAUS. Communications Received by the Department of State From Special Agents. Dispatch Agent William Miles. M 37, rollo 19, documentos números 549, 550, 551-553, 559-561, 563-564, 568-569, 569-570, 571-595, 597, 609-610, 611-613, 615, 617-618, de William Miles a Secretario de Estado. Fechados en Panamá, Callao, Islas Lobos y Paita, entre el 17 de setiembre y el 13 de diciembre de 1852.—Puede hallarse más documentación norteamericana relacionada con este asunto en Diplomatic Instructions to Peru, M 77, rollo 130, documentos 83-90.
312. AGNP, Hacienda, Comandancia General del Departamento de Marina, O. L. 375-974. Comandante General de Marina a Ministro de Hacienda, Isla Alta de Lobos, 13 de diciembre de 1852. *Vide*, en 375-975 y 375-976, los certificados extendidos a los buques mercantes norteamericanos.
313. *The Daily Mercury*, New Bedord, 26 de marzo de 1859, ctdo. por Ward 3, p. 78.
314. WARD, 1, pp. 190-205.
315. ACEHM, 1856, carpeta Nº 57, legajo Nº 3, documento Nº 62, del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 24 de octubre de 1856.
316. WARD, 1, pp. 186, 190, 207.
317. Ctdo. WARD, 1, p. 212.
318. WARD, 1, pp. 212-214; *vide* pp. 209-210.
319. WARD, 1, pp. 194, 197, 198.
320. WARD, 1, pp. 182, 184, 185, 186, 189, 200.
321. WARD, 1, pp. 196, 197.
322. WARD, 1, pp. 192, 193, 194, 207, 211.
323. MATHEW, *Gibbs*, 30-31.
324. BASADRE, II, p. 798.
325. PAZ SOLDAN, *Geografía*, 47; MIDDENDORF, II, pp. 132-133; BASADRE, III, p. 1267.
326. BOLLAERT, 150.
327. MIDDENDORF, II, pp. 132-133.
328. ELIAS, 75, nota C.

DIRINTEMAR

329. SKOGMAN, 215-216.
330. ROBINSON, 80.
331. ELIAS, 7.
332. BASADRE, III, 1267.
333. MIDDENDORF, II, p. 133.
334. *Vide* NAUS, Record Group 45, Reference Nº 128, Naval Records Collection of the Office of the Naval Records and Library, correspondence of T. H. Eastman, U.S.S. *Nyack.*
335. MATHEW, 1970, p. 113, nota 1.
336. ROBINSON, 62.
337. MATHEW, 112, 113, 119.
338. *Vide* ROBINSON
339. ROBINSON, 69-70.
340. ROBINSON, 71-75.
341. MATHEW, 1970, pp. 114, 118.
342. MATHEW, 1970, pp. 124-125.
343. ROBINSON, 73.
344. ARREE. Carp. 5-3, documentos Nºs 43 y 44. Tirado a Ministro de RR.EE., Nueva York, setiembre de 1852.
345. ARREE. Carpeta 5-3, documentos Nºs 56 y 65. Washington, 16 de noviembre y 31 de diciembre de 1852. Tirado a Ministro de Relaciones Exteriores.
346. "ELIAS...", p. 7
347. MIDDENDORF, II, p. 134.
348. SANTA CRUZ, 51.
349. *Vide* WARD, v. 1, pp. 109, 214, v. 3, p. 78; HEADLEY, 467.
350. NAUS, Department of State, Diplomatic Instructions, M 77, r. 130, John M. Clayton a John Randolph Clay, Washington, 26 de abril de 1850.
351. ROBINSON, 76.
352. NAUS. Department of State, Diplomatic Instructions, M 77, r. 130, Departamento de Estado a Ministro en Lima, 30 de agosto y 3 de diciembre de 1853.
353. ACEHM, 1847, carp. 50, leg. 13, doc. 187, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 11 de octubre de 1847.
354. MATHEW, 1977, p. 39.
355. AGNP, Hacienda. O.L. 368-495. Gibbs y Cía. a Ministro de Hacienda, Lima, 10 de abril de 1854.
356. AGNP, Hacienda. O.L. 386-474. Instrucciones que debe observar el oficial del destacamento de la Isla del Medio, 20 de julio de 1854. Firmado por Carlos Lagomarsino.
357. ACEHM, 1852. carp. 53, leg. 23, doc. 452; *idem, idem*, leg. 9, doc. 32; *idem, idem*, leg. 10, doc. 12; *idem, idem*, leg. 19, doc. 187; *idem, idem*, leg. 21, doc. 85; *idem*, 1853. Carp. 54, leg. 10, doc. 3; *idem, idem*, leg. 21, docs. 66, 90, 33; *idem*, 1858. carp. 59, leg. 2, doc. 46; *idem, idem*, leg. 12, doc. 206.
358. NAUS. Naval Records, Collection of the Office of the Naval Records and Library, Eastman a James S. Thornton, commander U.S.S. *Kearsarge*, Callao, 28 de diciembre de 1869.
359. MATHEW,... 1977, pp. 44-45.
360. Perú. *Informe sobre la existencia del huano...*, 18.
361. AGNP. H—1. O.L. 386-503, 3 de julio de 1854; O.L. 386-509, 26 de agosto de 1854; O.L. 386-515, 13 de octubre de 1854 y O.L. 386-454, 20 de febrero de 1854.

DIRINTEMAR

362. AGNP. O.L. 386-562, 15 de julio de 1854.
363. AGNP. O.L. 386-478.
364. AGNP. H—1. O.L. 386-473, Carlos Lagomarsino a Ministro de Hacienda, Islas Chincha, 21 de julio de 1854.
365. ACEHM, 1853, carp. 54, legs. 4 y 55, documentos 6, 15, 163; 22 de abril y 23 de junio de 1853, y 17 de junio de 1864.
366. AGNP. H—1. O.L. 386-447 y 386-448, Carlos Lagomarsino al Ministro de Hacienda, Islas Chincha, 15 de enero de 1854.
367. ACEHM. 1860, PAQ: 0.1860.3, doc. s/n.
368. AGNP. H—1. O.L. 386-503, 3 de julio de 1854; O.L. 386-508, 18 de agosto de 1854; O.L. 386-509, 26 de agosto de 1854; O.L. 386-515, 13 de octubre de 1854; O.L. 386-518, 2 de noviembre de 1854; y O.L. 386-562, 15 de julio de 1854.
369. Perú. *Informe sobre la existencia del guano...*; *Vide* MATHEW, ... "Shipping", 3-5, 8.
370. MATHEW, 1977, p. 42.
371. *Vide* MATHEW, 1977, pp. 36, 48.
372. MATHEW, "Shipping", 6.
373. MATHEW, 1977, p. 49.
374. *Ibidem.*
375. *Informe sobre el estado del carguío...*, 19.
376. *Ibidem.*
377. *The Times*, London, 7 de diciembre, p. 12.
378. MATHEW, "Shipping"..., 8-9, 9-10.
379. *Informe sobre el estado del carguío...*, 5-7, 7-8.
380. Ob. ctda., 7, 10-11, 17.
381. MATHEW, 1977, p. 51.
382. *Ibidem.*
383. *Vide* Informe, 31.
384. *Vide* AGNP, Hacienda. O.L. 465-889, 1864.
385. SKOGMAN, 217.
386. Perú. *Informe sobre el estado del guano...*, 20.
387. OVIEDO, IV, Decreto Nº 1237, p. 134.
388. ARREE. Carpeta 5-14, 26-29, Mesones a Relaciones Exteriores, París, 28 de junio de 1857.
389. ARREE. Carpeta 5-3, Nº 187, J.I. de Osma a Relaciones Exteriores, Nueva York, 4 de agosto de 1857.
390. NAUS. Record Group 45, Naval Records Collection of the Office of the Naval Records and Library, Correspondence of...
391. ARREE. Carpeta 8-20-A, documento s/n, Kendall a Relaciones Exteriores, Londres, 1º de junio de 1843.
392. ARREE. Carpeta 8-20A, documento s/n, Kendall a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 1º de junio de 1843; carpeta 8-18-D, documento s/n. Muñoz a Ministro de Relaciones Exteriores, Burdeos, 10 de junio de 1846; carpeta 5-17, documento Nº 168. Rivero a Relaciones Exteriores, Londres, 30 de mayo de 1852; carpeta 5-3, documento Nº 43. Tirado a Relaciones Exteriores, Nueva York, setiembre de 1854; carpeta 5-3, documento Nº 48. Tirado a Relaciones Exteriores, Nueva York, 5 de octubre de 1854; carpeta 5-3, documento Nº 65. Tirado a Relaciones Exteriores. Washington, 31 de diciembre de 1854.
393. ARREE. Carpeta 8-20A, documento s/n. Robertson a Relaciones Exteriores, Londres, 15 de agosto de 1846.

DIRINTEMAR

394. MATHEW, *Gibbs...*, 26; 1970, pp. 114, 115; *Shipping*, 17; 1968, pp. 569, 571, 573, 574.
395. ARREE. Carpeta 8-18-D, documento s/n. Muñoz a Ministro de Relaciones Exteriores, Burdeos, 10 de junio de 1846. Como anexo a esta comunicación aparece el mencionado folleto: *Guano du Pérou: Sa valeur comme engrais, / maniere de l' employer,/resultats des experiences faites en Anglaterre et en France./ Extrait de l'histoire du guano publiée par M.A. H. de Monnieres.* Paris, Rignoux, 1845.
396. NAUS. Department of State, Diplomatic Instructions, M 77, rollo 130, Nº 17, Secretario de Estado a John Randolph Clay, Washington, 27 de setiembre de 1850.
397. ROBINSON, 69-70.
398. ROBINSON, 71-72; DREYFUS, Nº 5, p. 6.
399. DREYFUS, Nº 5, p. 7 y Nº 13, p. 5.
400. DREYFUS, Nº 12, p. 4 y Nº 13, p. 7.
401. DREYFUS, Nº 5, pp. 5, 7-8.
402. DREYFUS, Nº 5, pp. 7, 8.
403. *Vide* BASADRE, II, pp. 798-800.
404. BASADRE, II, pp. 807-808.
405. *Ibidem.*
406. GARCIA CALDERON, II, pp. 215, 217.
407. ESTEVES, 115.
408. *Vide* ARREE., carpeta 5-3, documento Nº 185, Nueva York, 31 de julio de 1857.
409. GARCIA CALDERON, II, pp. 216-217.
410. BASADRE, II, p. 803.
411. BONILLA, *Burguesía*, 25-26.
412. BONILLA, *Burguesía*, 64.
413. BONILLA, *Ibidem.*
414. BASADRE, II, p. 809.
415. *La Exma. Corte...*, vi.
416. SANTA CRUZ, 125.
417. BASADRE, IV, p. 1711.
418. LEUBEL, 129-134.
419. MATHEW, *Shipping*, 1.
420. *Vide* MATHEW, 1968, pp. 568-571, 574; 1970, pp. 113-115, 117-119, 121-122, 125-128; 1977, p. 41; *Gibbs*, 28, 42.
421. MACERA, Pablo. *Las Plantaciones Azucareras en el Perú 1821-1875*, p. lii.
422. *El Peruano*, Nº 26, t. 7.
423. *El Peruano*, n. 46, t. 14.
424. *El Peruano*, n. 52, t. 14.
425. *El Peruano*, n. 4, t. 25.
426. FLORES, 164-165.
427. *El Peruano*, n. 13, t. 38; *vide*, también, GARCIA CALDERON, II, p. 1189.
428. GARCIA Y GARCIA, 20, 22, 40, 42, 43, 49, 109.
429. *Vide* GARCIA CALDERON, I, pp. 337-339.
430. GARCIA CALDERON, II, p. 696.
431. ARCA, ob. ctda., xxxi.
432. ARCA, xxx—xxxiv, ci—cxi.
433. ARCA PARRO, cx y cxi.

DIRINTEMAR

434. M.F. PAZ SOLDAN, *Diccionario...*
435. TAVARA, *Abolición*, 29.
436. *Vide* ROMERO, F., "El mestizaje negroide en la demografía del Perú", en *Revista Histórica*, Lima, 1965, t. XXVIII, pp. 231-248.
437. *El Peruano*, t. 28, n. 10, 23 de noviembre de 1854.
438. GARCIA CALDERON, II, p. 61
439. *Vide El Comercio*, Nº 3,477 y 3,480, de 8 y 12 de febrero de 1851.
440. HUTCHINSON, 24; STEWART, 70.
441. WARREN, 364.
442. NAUS. Department of State, Consular Despatches from Consul in Callao, M 155, r. 1, n. 8, Miles a Secretario de Estado, Callao, 31 de marzo de 1856.
443. HUTCHINSON, 24.
444. Anexo al documento M 155, r. 1, Nº 8, del NAUS.
445. GARCIA CALDERON, t. I, p. 483.
446. GARCIA CALDERON, t. II, p. 1196.
447. *El Comercio*, Lima, 13 de octubre de 1853.
448. *El Comercio*, Lima, 28 y 23 de mayo de 1853.
449. *El Comercio*, 28 y 30 de mayo de 1853.
450. NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T 52, r. 21, setiembre y noviembre de 1866 y Diplomatic Instructions to Peru, M 77, r. 131, n. 258.
451. AMNP. Misión a China y Japón de A. García y García. García a presidente Manuel Pardo. Tien–Tsing, 31 de octubre de 1873.–NAUS, T 52, r. 21 citado.
452. *El Comercio*, Lima, 21 y 24 de mayo de 1852.
453. *El Comercio*, Lima, 10 de diciembre de 1852.
454. *El Comercio*, Lima, 19 de setiembre de 1853.
455. LEUBEL, 4.
456. LEUBEL, 5.
457. ACEHM, 1854, carp. 55, leg. 14, doc. 195; *idem*, idem, leg. 24, doc. 159; *idem, idem*, leg. 16, doc. 174; *idem, idem*, leg. 25(a), docs. 289, 286; *idem, idem*, leg. 20 (b), docs. 838, 840; *idem, idem*, leg. 10, doc. 324; *idem, idem*, leg. 18, doc. 215.
458. NAUS. Notes to Foreign Legations in the United States, T 99, r. 78, Washington, 8 y 11 de octubre de 1866, Secretario de Estado a Federico L. Barreda; *idem*, Notes From Foreign Legations, T 802, r. 3, Washington, 9 de octubre de 1866, Federico L. Barreda a Secretario de Estado; *idem*, Diplomatic Instructions, T 52, r. 21, 20 de noviembre de 1866, ministro de los Estados Unidos en Lima a Secretario de Estado.
459. PORTELL VILA, II, p. 132.
460. Perú. *Memoria...de Relaciones Exteriores*, 1864, Anexo "Polinesios", pp. 10-14.
461. VELIZ, 147.
462. DERPICH, p. III, p. 1
463. WAGNER, 341.
464. ARONA, 86.
465. VELIZ, 146, 149, 150-152.
466. Ctdo. VELIZ, 149.
467. DERPICH, p. III.
468. ACEHM, 1863; carp. y leg. s/n. 28 de marzo de 1863. Ministro de Relaciones Exteriores a Ministro de Guerra y Marina.

DIRINTEMAR

469. ARONA, 87; DERPICH, p. III.
470. ARONA, 87.
471. NAUS. Diplomatic Instructions to Ministers in Peru, M 77, r. 130, 131, mayo de 1863.
472. NAUS. Despatches From United States Ministers to Peru, T 52, r. 18, 6 de mayo de 1863, Robinson a Secretario de Estado.
473. USNA. Despatches From United States Ministers to Peru, T 52, r. 19, Ministro en Lima a Secretario de Estado, 12 de setiembre de 1863.— *Vide*,también, NAUS. Diplomatic Instructions of the Department of State, M 77, r. 130, Departamento de Estado a Ministro en Lima, 8 y 20 de junio de 1863, y r. 131, *idem*, a *idem* 8 de setiembre de 1863.
474. AGNP, Hacienda, Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 465-313, 1864; VELIZ, 150.
475. *El Peruano*, t. 51, Nº 19, 6 de octubre de 1866, p. 89.
476. *Vide* STEWART, ed. en inglés, de 1851, p. 20.
477. ARONA, 244.
478. *Vide* BASADRE, II, pp. 952-954 y III, pp. 1307-1308.
479. ARONA, 243.
480. FANO Y SOROZA, 21.
481. FANO Y SOROZA, 24.
482. ESTEVES, 9.
483. *Ibidem*.
484. FANO Y SOROZA, 3-25.
485. ARONA, 133.
486. *Vide El Comercio* de las siguientes fechas: 12 y 14 de enero, 12 de febrero, 1º y 5 de abril, 19 y 25 de mayo, 8 de junio, 17, 20 y 22 de agosto, 2 y 9 de setiembre, 19, 20, 24 y 25 de octubre de 1853.
487. *Compañía Agrícola*, 4-6, 7-8, 14.
488. Ob. ct., 15.
489. *El Comercio*, Nº 4341, 18 de enero de 1854.
490. ARREE. Carp. 5-3, Nº 89, Tirado a Relaciones Exteriores, New York, 20 de agosto de 1854.
491. ARREE. Carpeta 5-3, Nº 43. Tirado a Relaciones Exteriores, Nueva York, setiembre de 1854.
492. NAUS. Department of State. Consuls, M 155, r. 2, despacho Nº 21, William Miles a Secretario de Estado, Callao, 27 de marzo de 1857.
493. *El Comercio*, 24 de setiembre de 1853.
494. *El Comercio*, 10 de octubre de 1853.
495. *El Comercio*, 11 de noviembre de 1852.
496. MENENDEZ, 144.
497. STEWART, 23.
498. UGARTE, 60-61.
499. ARONA, *Inmigración*, ed. 1891, p. 36.
500. ARONA, ob. ct., 111.
501. MENENDEZ, 144.
502. ESTEVES, 28-30.
503. ROMERO, F., *Rodríguez de Mendoza*, 380, 382; *vide* 379-382.
504. BASADRE, II, 887.

DIRINTEMAR

505. Vide ROMERO, F., *Evolución industrial y educación técnica*, 78-89; y GARCIA CALDERON, II, p. 1191.
506. MELO, *Callao*, 100.
507. Memoria de Guerra y Marina, 1851, pp. 18-19.
508. DENEGRI, 2, p. 31.
509. FLORES, 141-145.
510. ACEHM, 1856; carp. 57, leg. 3, docs. 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, fechados entre 4 de enero y 16 de diciembre de 1856.
511. DENEGRI, v. 2, pp. 343 y 370-371.
512. DENEGRI, ob. ct., 371.
513. ACEHM, 1856, carp. 57, leg. 3, doc. 32, Lima, 6 de mayo de 1856.
514. ACEHM, 1861; leg. 17, doc. 16, Guayaquil, 13 de abril de 1861.
515. LOHMANN, 278-279, 284, 286.
516. LASTARRIA, 33-34.
517. ACEHM, 1855; carp. 56, leg. 2(a), doc. 229, Lurín, 1º de enero de 1855; leg. 15, doc. 81, Chancay, 26 de enero de 1855; leg. 2, doc. 99, Lima, 31 de enero de 1855; leg. 13, doc. 77, Lurín, 6 de febrero de 1855; carp. 58, leg. 13, doc. 75, Chincha, 5 de setiembre de 1857; carp. 59, leg. 11, doc. 34, Piura, 13 de abril de 1858.
518. ACEHM; 1857; carp. 58, leg. 19, doc. 239, Cavero, 12 de enero de 1857; leg. 3, doc. 240, Ica, 23 de enero de 1857; leg. 20, doc. 180; Ica, 12 de febrero de 1857; leg. 20, doc. 302, Huarás, 20 de mayo de 1857.
519. *Vide* TSCHUDI, 194-201, 227; SKOGMAN, 230-231; TAVARA, *El Comercio*, 26 de junio de 1868.
520. WARREN, 365.
521. *Vide* HAWKS, 191, 195.
522. United States, *Papers Relating to the Foreign Relations*, 1870, Nº 297, Ministro en Lima a Secretario de Estado, Lima, 4 de setiembre de 1876.
523. RODRIGUEZ PASTOR, 10-11.
524. *Vide* United States, *Papers Relating to the Foreign Relations*, 1878, Nºs. 410, con tres anexos; 413, con un anexo; y 414, con un anexo.
Ministro en Lima a Secretario de Estado, 10 de setiembre de 1877 y 11 de febrero de 1878.
525. BERMUDEZ, 243; BILLINGHURST, 10.
526. P. PAZ SOLDAN, *La inmigración...*, 40.
527. OTIS, 35-36.
528. PORTELL VILA, II, p. 132.
529. ARREE. 1857, carpeta 5-3, J.I. de Osma a Relaciones Exteriores, La Habana, 22 de febrero de 1857.
530. AFFA. M.B. Ferreyros a comandante Manuel Ferreyros, Lima, 13 de junio de 1868.
531. MIDDENDORF, II, pp. 36, 211, 212.
532. *Vide* ROMERO, F., *Los descendientes de africanos...*, 19-26.
533. *Reglamento e Instrucción que ha de observarse en la formación de la Matrícula de la Gente de Mar que S.M. manda establecer en todos los Pueblos que bañan la Agua Salada en los de este Virreynato. Exercicios en que ha de emplearse fuero militar de Marina y Privilegios que ha de gozar.* Documento hallado en

DIRINTEMAR

Varia, Nº 5, de la colección privada del R.P. Vargas U., por el P. César A. Perales Mejía. *Vide* "Apuntes para la historia de la Escuela Naval del Perú", en *Revista de Marina*, La Punta, setiembre—octubre 1962, a. 48, Nº 5, v. 279, pp. 609-614.

534. *El Peruano*, t. 4º, Nº 13; *vide* FLORES, 109-110.
535. *El Peruano*, t. 4º, Nº 28; t. 7º, Nº 8, t. 19, Nº 37; y FLORES, 111-112, 112-113, 114.
536. *El Peruano*, t. 6º, Nº 12; FLORES, 115.
537. *El Peruano*, t. 14, Nº 27; FLORES, 116.
538. Perú, *Colección de leyes...*, artículo 11, pp. 117-118; FLORES, 116-117.
539. *El Peruano*, t. 19, Nº 8; FLORES, 141-145.
540. FLORES, 7-8.
541. Tarifas establecidas por la Comandancia General de Marina y aprobadas por un decreto supremo fechado el 20 de octubre de 1840. *El Peruano*, t. 4º, nº 36; *vide* FLORES, 88-91.
542. FLORES, 67-69.
543. FLORES, 75-76.
544. Memoria de Guerra y Marina, 1851, p. 20.
545. TOYNBEE, II, p. 27.
546. BUSE, v. 1, p. 466.
547. TOYNBEE, *Compendio*, I—IV, pp. 425-426.
548. TOYNBEE, III, p. 15.
549. BUSE, v. 1, pp. 469-472.
550. GOLDAMES, 61, 63, 65.
551. TOYNBEE, I, pp. 145-148.
552. TOYNBEE, II, 46, 48-49.
553. TOYNBEE, ob. ct., 302.
554. TOYNBEE, ob. ct., 303.
555. BUSE, v. 2, pp. 343-383.
556. BUSE, v. 2, p. 377. Los subrayados son del Dr. Buse.
557. BUSE, ob. ct., 378.
558. BUSE, v. 2, pp. 379-380. Los subrayados son suyos.
559. BROWSEN, 97, 98, 104; LOHMANN, 262, 268, 243, 278.
560. NAUS. Consuls, M 155, r. 3, despacho Nº 8, Miles a Appleton, Callao, 14 de enero de 1859; *idem*, United States Consulate at Callao, T 781, r. 47, del Cónsul en el Callao a Alsojo y Cía., Callao, 29 de setiembre de 1858; *idem*, *idem*, del Cónsul en el Callao a Gittings, Callao, 12 de octubre de 1858.
561. *Vide* FITZ—ROY, edición francesa de 1863, p. 129; y GARCIA Y GARCIA, 29.

DIRINTEMAR

Capítulo IV
LA INFRAESTRUCTURA

De lo que ha sido expuesto en los capítulos precedentes cabría deducir que cuando comenzó la segunda mitad del siglo XIX, al incorporarse el Perú a la economía mundial en una forma nueva, aparecieron elementos nacionales de incitación económica. Estos no pasaban desapercibidos para los extranjeros aun en el caso de aquellos que no se mostraban muy entusiastas sobre un futuro promisor del país. Tal actitud se percibe en la correspondencia oficial de un funcionario norteamericano. Al finalizar el año 1854, un cónsul de esta nacionalidad informaba a Washington que "anteriormente había existido un prejuicio contra toda innovación; pero ahora hay un apreciable progreso y crece la curiosidad hacia lo nuevo y hacia los cambios, [lo] que indica una situación de mejoramiento gradual en el país respecto a toda clase de actividades nacionales aunque esta nueva actitud no sea todavía digna de mucha consideración"[1].

Los elementos humanos y materiales con que el Perú podía contar para impulsar su desarrollo no aparecían en forma definida, con un valor claramente determinado. A algunos podría considerárseles de signo positivo; pero el de otros era de signo negativo. No es posible hoy, y parece que tampoco lo fue por entonces, valorar el resultado final al examinar esas diferencias. No es de creer que los dirigentes hicieran lo que ahora se denomina un "estudio de factibilidad", de cuyo resultado surgiera un conscien-

te impulso político hacia el mar. Pero no cabe dudar que la aparición del guano y del salitre, así como el rápido e inusitado crecimiento en los ingresos fiscales que la venta de esos productos produjo, obligaría a pensar en la conveniencia de que el Perú dispusiera de una marina capaz de llevar esos fertilizantes a los mercados transoceánicos de compra, trayendo de Europa y los Estados Unidos los artículos que aquí se necesitaban. Eramos un país pequeño y marginal. La utilización adecuada de esa riqueza, para conseguir un bienestar inmediato, así como su preservación durante el mayor tiempo posible, para desarrollar nuestra economía y para crecer en fortaleza económica, tenían que reposar en una marina mercante capaz de realizar el tráfico de esos fertilizantes, y en una marina de guerra que nos librara de un posible despojo, de esas depredaciones que por entonces se realizaban en Asia, Africa y Oceanía.

La tendencia nacional hacia el comercio, fortalecida mediante la posesión de productos que son deseables en un mercado mundial, había sido uno de los elementos más favorables para crear el poder marítimo, como era fácil apreciarlo en el caso de la Gran Bretaña colonialista. Este pudo ser, guardando las debidas proporciones, el caso del Perú con sus fertilizantes siempre que acicateara a un sector de su población a orientarse adecuadamente hacia el mar. Ello no quiere decir que fuese necesario que tal tendencia se hiciera general y avasalladora en el país. La historia había demostrado que, salvo muy contadas excepciones, siempre es sólo una minoría política la que entiende los problemas del poder marítimo. Una actitud seriamente reflexiva pudo haber llevado a nuestros dirigentes a recordar algo reciente y cercano. España había poseído elementos geográficos y una calidad y cantidad de población que le hubiera permitido ser durante cuatro siglos un peligroso rival de Francia, Inglaterra y Holanda, posibilidad que perdió a causa de un desinterés en el comercio marítimo que la llevó a calificar a Inglaterra y Holanda, en forma despectiva, como "países de horteras". Nunca había sido ese gran imperio un genuino poder naval porque nunca quiso ser comerciante marítimo. Los gobiernos estorbaron y esterilizaron la empresa marítima privada; pero, además, el genio del pueblo español lo condujo a buscar riqueza mediante otras actividades. Estas características la habían llevado a perder sus colonias, mientras Francia, Inglaterra y Holanda crecían en riqueza a base de los productos de sus territorios de ultramar que eran *explo-*

dos con criterio económico y vendidos merced a persistente y hábil actividad naviera.

La equivocada política marítima de nuestro colonia durante los finales del XVIII, a la cual la República no aplicó de inmediato medidas correctivas, en los mediados del siglo XIX nos llevó a una situación difícil. No resultó fácil, por cierto, satisfacer la necesidad que el país experimentaba de tener una marina mercante apropiada a nuestras aspiraciones y a nuestros nuevos y valiosos recursos. Esto se tratará de explicar en el próximo capítulo. Como requisito previo, en éste examinaremos los recursos infraestructurales existentes, con el fin de sopesar hasta qué punto eran capaces de servir de base a una política de desarrollo apoyada en un modesto poderío marítimo. Con este propósito estudiaremos los sistemas de comunicaciones que debían permitir que el contacto directo entre los individuos que habitaban el Perú, así como entre estos y los países del extranjero, hiciera posible el intercambio de informaciones indispensables para las transacciones comerciales. También vamos a examinar los existentes medios de transporte que facilitaban el movimiento de los productos y los viajes de los productores y compradores. La construcción y mantenimiento de las embarcaciones para el tráfico marítimo. Los elementos físicos y el personal técnico utilizables para la conservación y la reparación de esas embarcaciones. Los intereses económicos de las regiones litorales. Las facilidades portuarias que se ofrecían en el país a los buques de comercio, y las ayudas materiales y administrativas con que el navegante contaba para recorrer el mar y el litoral peruanos.

IV A. LAS COMUNICACIONES EN LA COSTA Y LOS MEDIOS DE QUE SE DISPONIAN

1. LAS COMUNICACIONES TERRESTRES EN LA COSTA

En 1861 un descriptor del Perú decía que "el ramo de caminos es aún en el Perú ...de los más desatendidos [pero felizmente] se ha creado hace pocos años un cuerpo facultativo de obras públicas que cuenta ya en el día once ingenieros, cuatro arquitectos [y tres auxiliares]... En toda la extensión de la República ...se advierte la falta de buenos caminos y de puentes..."[2]. Las travesías por la costa no se realizan, en realidad, por "caminos", como en otras partes del mundo. No hay amojonamiento ni señales de

ninguna clase que indiquen la ruta, sino se siguen las huellas que han dejado las recuas de mulas, las que pueden perderse a causa de los ventarrones, o no verse si hay neblina. De allí que las distancias sean aproximadas. Sólo después que se divulgaron los primeros mapas del Perú se pudo eliminar los registros escritos que informaban sobre las distancias: los "itinerarios" que sirvieron a los jefes de estado mayor de los regimientos patriotas durante las campañas de la revolución emancipadora, que el general Castilla resucitó en 1845-1846, durante su primer gobierno, disponiendo que de nuevo se hicieran[3].

Es Tschudi el viajero de los mediados del siglo XIX que deja las más detalladas descripciones de cómo se viajaba por entonces en nuestra costa, que son también las más amargas porque las escribe a través de sus experiencias. Viajar en esta región, dice "es difícil y tedioso. La ruta se sigue a través de llanuras de arena donde a menudo no hay una traza de vegetación ni un poco de agua a una distancia menor de veinte o treinta millas. Se encuentra deseable aprovecharse de la noche para escapar de los ardientes rayos solares; pero cuando no hay luna llena y, sobre todo, cuando húmedas nubes oscurecen las estrellas que nos guían, el viajero corre el peligro de perder su rumbo... En su mayoría los caballos no pueden resistir cuarentiocho horas el hambre y la sed sin sentirse tan exhaustos que al jinete le cuesta mucho trabajo mantenerlos en pie. Innumerables bestias mueren cada año... y sus huesos sirven para marcar el sendero... El camino cruza un empinado cerro de arena que se eleva trescientos a cuatrocientos metros y cae con un declive de más de sesenta grados hacia el mar..."[4]. Pocos años después de escritas estas impresiones, la situación comienza a variar para mejor. Hay que considerar que precisamente al llegar a la mitad del siglo XIX está ya en marcha la primera revolución de los medios peruanos de transportes y de comunicaciones, mediante la concurrencia, casi simultánea, de varios elementos: el descubrimiento del valor económico del mar; la transferencia del centro de riqueza nacional, de las zonas mineras serranas a las áreas de fertilizantes costeños; el uso de los buques impulsados por vapor, a lo largo del litoral; la construcción de algunos ferrocarriles; el tendido de líneas telegráficas y cablegráficas, así como la organización de un servicio de correos regular. Apenas aparece la primera línea de navegación a vapor, que va cosiendo entre sí puertos y caletas costeñas, se puede comenzar a abandonar el recorrido a caballo del

agobiante desierto africano que es nuestro litoral, dejando condenados a su calcinante existir a los aduares que viven del comercio de tránsito, entre los cuales se encuentran algunos de tamaño mayor, como Paita que ha sido a veces el comienzo de la ruta terrestre de los virreyes que se iniciaban en el Perú. Más aún: la seguridad y exactitud con que las bodegas de los vapores van pariendo cargas en cada puerto, permite transportar a menor costo, y sin tomarse los muchos afanes de conducirlos utilizando una recua de mulas, los panes de azúcar, las botijas de vino, pisco, o aceite, así como las mercerías, que se trasladaban de un lugar a otro de la costa. Esto significa que dentro de la revolución económica integral que ocurre en el país, el camino longitudinal del litoral va a perder toda vigencia, hecho que durará unos ochenta años (hasta que el automóvil avasalle el arenal), así como va a suceder con el camino longitudinal de la sierra una vez que se construyan los dos grandes ferrocarriles trasandinos.

2. LAS COMUNICACIONES MARITIMAS EN LA COSTA

No vamos a insistir aquí en las apreciaciones que en partes anteriores de este libro hemos hecho sobre el ansia de salida al Atlántico que experimentó el Perú decimonónico, y la satisfacción parcial de ese deseo que logró gracias al ferrocarril de Panamá y a una amplia apertura de esos que habían sido resquicios australes en Magallanes y Hornos. Nos vamos a referir al establecimiento regular de líneas de navegación en nuestra costa, y a los efectos que ello produjo. Esto nos obliga a ocuparnos de la P.S.N.C., compañía británica que inició el tráfico de vapores, experimentando dificultades económicas en el comienzo de su trabajo[5].

En 1847 la situación financiera de la P.S.N.C. era satisfactoria, y el Perú comenzó a tomar medidas destinada a desligarse del monopolio de la Compañía, aprobando el 26 de setiembre de 1849 una ley que establecía el principio de la libre concurrencia[6]. Mediante un decreto del 8 de noviembre de 1850, en vista de que el 26 del mismo mes llegaba a su fin el "privilegio exclusivo de que habían estado gozando los buques de vapor establecidos en la costa de la República", como "el Gobierno trataba de fijar un arreglo para... que continuaran prestando con regularidad el servicio" que habían hecho, se dispuso que si hasta diciembre no se había llegado a un acuerdo, se les recibiera en los puertos en

los términos y goces vigentes[7]. No obstante, por decreto del 23 de ese mes y año se declaró que el día 26 fenecía el privilegio[8]. Como anteriormente se ha dicho, Echenique y otros dirigentes miraban a la P.N.S.C. con malos ojos, lo que permite comprender que una solicitud de tal compañía para que se le volviera a conceder el privilegio exclusivo y por ocho años, el 23 de noviembre de 1858 se declarara sin lugar tal petición[9]. Ocho años más tarde la Compañía comenzó sus viajes en el Atlántico, obligada por los peligros que asomaban en el horizonte, de los cuales trataremos posteriormente. "En 1867 extendió sus viajes al Río de la Plata. Dos años más tarde... estableció como extremos de su línea, Panamá y Liverpool dividiendo el servicio entre la línea costanera (de Valparaíso a Panamá) y la transatlántica (de Liverpool a Valparaíso). El Perú quedaba incluido en el recorrido de la primera línea, por medio de la cual se porteaba entre Valparaíso y lugares del Norte, a los pasajeros y cargas de tránsito para el Estrecho. En 1870 la línea del Estrecho hubo de prolongarse hasta el Callao"[10]. El desarrollo que había adquirido esta compañía de navegación, así como las facilidades que nos ofrecía para comunicarnos entre nosotros mismos y con el mundo exterior pueden apreciarse leyendo la reproducción, que incluímos, sobre itinerarios y fletes, a fin de dar los más amplios informes respecto a su situación en 1867. Nos mueve a ello nuestra coincidencia con lo que el historiador chalaco expresó hace setentitrés años: "La 'Compañía de navegación á vapor en el Pacífico' fue bastante tiempo objeto de la odiosidad que enjendran los monopolios, pero ha sido también la balanza más fiel del desarrollo del comercio y demás industrias en el litoral peruano, con las que ligó sus intereses, aunque indudablemente preocupada sólo de estos últimos. Pero si de hacerlo retiraba un provecho legítimo y no pensaba en más, lo hacía manteniendo al servicio de esas industrias la fuerza del vapor y su imponderable aprovechamiento rotativo, que ella vulgarizó antes que nadie pensara en hacerlo. Aunque sólo haya hecho el bien por su bien, se le debe grtitud"[11]. No ha sido esta la razón que nos ha llevado a tratar aquí de la P.S.N.C. con alguna extensión, a pesar que lo relativo a otras compañías de vapores lo analizamos en diferentes partes. Hacemos esta excepción con la compañía nombrada, a causa del gran impulso que provocó en el tráfico de pasajeros y en el traslado de correspondencia, elementos de intercomunicación humana que sólo entonces comenzaron a adquirir la importancia que les corresponde.

Although eight days are allowed for the passage between New York and Aspinwall, the run is frequently performed in six days.

The passenger fares between New York and Aspinwall are as follows: Chief cabin, £16; second cabin, £10.

For the information of passengers coming to England *vid* New York, it may be mentioned that the steamers of the Cunard (British Mail) Line leave, every Wednesday, New York and Boston alternately for Liverpool, and those of the Inman Line sail from New York every Wednesday and Saturday.

The chief cabin fares per the former are from £22 to £26; ditto per the latter, £15 15s.

The Cunard vessels perform the voyage to Liverpool ordinarily in 10 days, and the Inman vessels in 12 days.

THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY,

Plying between PANAMA, CALLAO, VALPARAISO, and the INTERMEDIATE PORTS.

The steam-ships destined for the service are the following: Bogotá, 1600 tons; Lima, 1600 tons; Callao, 1200 tons; Valparaiso, 1200 tons; Guayaquil, 1000 tons; San Carlos, 1000 tons; Bolivia, 800 tons; Anne, 500 tons; Cloda, 900 tons; New Granada, 750 tons; Inca, 300 tons; Morro, 150 tons.

Voyage to the South.

		Days of each Month.
Departure from	Panama	9th and 24th.
Arrival at	Guayaquil	13th and 28th.
Departure from	Guayaquil	14th, 29th, and 2d.
Arrival at	Payta	15th, 30th, and 3d.
"	Lambayeque	17th and 4th.
Departure from	Lambayeque	18th and 5th.
Arrival at	Pacasmayo	18th and 5th.
"	Huanchaco	19th and 6th.
"	Santa	20th.
"	Samanco	7th.
"	Casma	20th and 7th.
"	Supe	21st and 8th.
"	Huacho	21st and 8th.
"	Callao	18th, 22d, 2d or 3d, and 9th.
Departure from	Callao	20th, 26th, 5th, and 11th.
Arrival at	Cerro Azul	27th and 12th.
"	Islas de Chincha	21st, 27th, 6th, and 12th.
"	Pisco	21st, 27th, 6th, and 12th.
"	Chala	29th and 14th.
"	Islay	23d, 30th, 8th, and 15th.
"	Arica	24th, 31st or 1st, 9th, and 16th.
"	Pisagua	1st or 2d, and 17th.
"	Mejillones	1st or 2d, and 17th.
"	Iquique	1st or 2d, and 17th.
"	Tocopillo	2d or 3d, and 18th.
"	Cobija	25th, 2d or 3d, 10th and 18th.
"	Caldera	27th, 4th or 5th, 12th, and 20th.
Departure from	Caldera	27th, 4th or 5th, 12th, and 20th.
Arrival at	Carrizal bajo	5th or 6th, and 21st.

		Days of each Month.
Arrival at	Huasco	5th or 6th, and 21st.
"	Coquimbo	28th, 6th or 7th, 13th, and 22d.
"	Tongoy	6th or 7th, and 22d.
"	Valparaiso	29th, 7th or 8th, 14th, and 23d.

Voyage to the North.

		Days of each Month.
Departure from	Valparaiso	3d, 11th, 18th, and 27th.
Arrival at	Tongoy	12th and 28th.
"	Coquimbo	4th, 12th, 19th, and 28th.
"	Huasco	13th and 29th.
"	Carrizal bajo	13th and 29th.
"	Caldera	5th, 14th, 20th, and 30th.
"	Cobija	7th, 16th, 22d, 1st or 2d.
"	Tocopillo	16th, and 1st or 2d.
"	Iquique	17th, and 2d or 3d.
"	Mejillones	17th, and 2d or 3d.
"	Pisagua	17th, and 2d or 3d.
"	Arica	8th, 16th, 23d, and 3d or 4th.
"	Islay	9th, 19th, 24th, and 4th or 5th.
"	Chala	20th, and 5th or 6th.
"	Pisco	11th, 21st, 26th, and 6th or 7th.
"	Islas de Chincha	11th, 21st, 26th, and 6th or 7th.
"	Cerro Azul	21st, and 6th or 7th.
"	Callao	12th, 22d, 27th, and 7th or 8th.
Departure from	Callao	14th, 24th, 29th, and 13th.
Arrival at	Huacho	25th and 14th.
"	Supe	25th and 14th.
"	Casma	26th and 15th.
"	Samanco	26th.
"	Santa	15th.
"	Huanchaco	27th and 16th.
"	Pacasmayo	27th and 16th.
"	Lambayeque	28th and 17th.
"	Payta	17th, 19th, and 1st or 2d.
"	Guayaquil	30th.
"	Panama	22d, and 6th or 7th.

Rates of Passage.

	First Saloon.	Second Saloon.		First Saloon.	Second Saloon.
Panama to Guayaquil	$105	$100	Panama to Islay	$220	$210
" Payta	115	110	" Arica	230	220
" Lambayeque	135	130	" Iquique	245	230
" Huanchaco	135	130	" Cobija	255	240
" Casma	140	135	" Caldera	265	250
" Huacho	145	140	" Huasco	270	255
" Callao	160	150	" Coquimbo	275	260
" Pisco	175	165	" Valparaiso	290	270

Passage for any of the above ports can be secured at the office of the Panama Railroad Company, 88 Wall Street, New York.

The Pacific Steam Navigation Company will issue *through bills of lading* for produce from the above-mentioned ports—To New York, to be conveyed from Aspinwall by sailing vessels of the Panama Railroad Company; to Liverpool, to be conveyed from Aspinwall by the vessels of the West India and

Pacific Steam-ship Company; to Southampton, to be conveyed from Aspinwall by steamers of the Royal Mail Steam Packet Company.

An arrangement has also been made by which produce can be shipped under *through bills of lading* from ports in Central America touched at by steamers Guatemala and Columbus to the above ports on the west coast.

Rates of Freight in Dollars from Panama to Valparaiso and intermediate Ports.

		Buenaventura.	Guayaquil.	Payta.	Lambayeque.	Huanchaco.	Casma.	Huacho.	Callao.	Pisco.	Islay.	Arica.	Iquique.	Cobija.	Caldera.	Huasco.	Coquimbo.	Valparaiso.
Panama	per ton.	20	25	25	25	25	30	30	30	30	35	35	40	40	40	45	45	45
Buenaventura	"		20	20	25	25	25	25	25	30	30	35	35	40	40	40	40	40
Guayaquil	"			12	15	15	15	15	15	20	20	20	25	25	25	25	25	25
Payta	"				15	15	15	15	15	20	20	20	25	25	25	25	25	25
Lambayeque	"					15	15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Huanchaco	"						15	15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Casma	"							15	15	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Huacho	"								12	15	20	20	20	20	20	20	20	20
Callao	"									15	20	20	20	20	20	20	20	20
Pisco	"										20	20	20	20	20	20	20	20
Islay	"											15	20	20	20	20	20	20
Arica	"												15	15	20	20	20	20
Iquique	"													20	20	20	20	20
Cobija	"														20	20	20	20
Caldera	"															12	12	12
Huasco	"																12	12
Coquimbo	"																	12

Rates of Freight in Dollars from Valparaiso to Panama and intermediate Ports.

		Coquimbo.	Huasco.	Caldera.	Cobija.	Iquique.	Arica.	Islay.	Pisco.	Callao.	Huacho.	Casma.	Huanchaco.	Lambayeque.	Payta.	Guayaquil.	Buenaventura.	Panama.
Valparaiso	per ton.	12	12	12	20	20	20	20	20	20	25	25	25	25	25	30	30	
Coquimbo	"		12	12	15	15	15	15	15	15	18	18	18	18	18	25	25	
Huasco	"			12	15	15	15	15	15	15	18	18	18	18	18	25	25	
Caldera	"				15	15	15	15	15	15	18	18	18	18	18	25	25	
Cobija	"					15	15	15	15	15	18	18	18	18	18	25	25	
Iquique	"						15	15	15	15	18	18	18	18	18	25	25	
Arica	"							15	15	15	15	15	15	15	18	25	25	
Islay	"								15	15	15	15	15	15	18	25	25	
Pisco	"									12	15	15	15	15	18	25	25	
Callao	"										12	12	12	12	15	20	20	
Huacho	"											12	12	12	12	18	18	
Casma	"												12	12	12	18	18	
Huanchaco	"													12	12	18	18	
Lambayeque	"														12	18	18	
Payta	"															15	18	
Guayaquil	"																15	18
Buenaventura	"																	18

Through Rates of Freight from New York to Valparaiso and intermediate Ports.

The Panama Railroad Company are now prepared to issue *through bills of lading* to all the ports touched at by the steamers of the Pacific Steam Navigation Company, at the following rates:

	To Buenaventura, Guayaquil, Payta, and intermediate.	To Callao, Valparaiso, and intermediates, south of Payta.
General merchandise, and all goods embraced in first class of Panama Railroad tariff, per ton of 40 cubic feet, or 2240 lbs. gross weight, at the option of the Company	$40 00	$50 00
Beef and pork, per barrel	5 00	7 00
" " per half barrel	2 75	3 75
Flour, per barrel	4 00	5 00
" per half barrel	2 25	2 75
Biscuit, per 100 lbs	2 50	3 50
Butter, lard, hams, bacon, cheese, salt fish, tallow, and rice, per ton of 2000 lbs.	30 00	40 00
Refined sugar, per ton of 2000 lbs.	40 00	45 00
Wines and other liquors, in boxes and barrels, per ton of 40 cubic feet	30 00	40 00
Manufactured tobacco, per ton of 40 cubic feet	30 00	40 00
Cigars, per ton of 40 cubic feet	35 00	45 00
Unbleached domestics, per ton of 40 cubic feet	25 00	32 00
Soap, per ton of 2000 lbs.	30 00	40 00
Candles, per ton of 40 cubic feet	30 00	40 00
Carriages and furniture, per ton of 40 cubic feet	30 00	40 00
Agricultural implements, per ton of 40 cubic feet	25 00	35 00
Pitch, tar, and rosin, per barrel	3 00	4 00
Earthen-ware and glass-ware (coarse), in crates and boxes, per ton of 40 cubic feet	25 00	35 00
Turpentine and oil in casks, per ton of 40 cubic feet	30 00	40 00
Turpentine and oil in tins only, per ton of 40 cubic feet	35 00	45 00

All weights to be the gross weight.

Articles not enumerated to be charged at rates assimilating to the above.

From New York to Aspinwall shipments are made by the sailing vessels of the Panama Railroad Company, leaving at intervals of from eight to ten days.

All freight to be prepaid.

No bill of lading signed for less than five dollars.

Farther particulars may be learned on application to the secretary at the office of the Panama Railroad Company, No. 88 Wall Street, New York.

Weekly Line between Callao, Lambayeque, and Guayaquil.

Departure from Callao	6th, 13th, 19th, and 24th	of each month.
Arrival at Huacho	7th, 14th, 20th, and 25th	" "
" Supe	7th, 14th, 20th, and 25th	" "
" Casma	8th, 15th, 21st, and 26th	" "
" Samanco	26th	" "
" Santa	15th	" "

Arrival at Huanchaco	9th, 16th, 22d, and 27th	of each month.
" Malabrigo	9th and 22d	" "
" Pacasmayo	16th, and 27th	" "
" Lambayeque	10th, 17th, 23d, and 28th	" "
" Payta	29th	" "
" Guayaquil	30th	" "
Departure from Guayaquil	2d or 3d	" "
Arrival at Payta	3d or 4th	" "
" Lambayeque	4th or 5th	" "
Departure fr. Lambayeque	10th, 17th, 23d, and 4th or 5th	" "
Arrival at Pacasmayo	18th and 5th or 6th	" "
" Malabrigo	18th and 5th or 6th	" "
" Huanchaco	11th, 19th, 24th, and 6th or 7th	" "
" Santa	20th	" "
" Samanco	7th or 8th	" "
" Casma	12th, 20th, 25th, and 7th or 8th	" "
Departure from Casma	12th, 20th, 25th, and 7th or 8th	" "
Arrival at Supe	13th, 21st, 26th, and 8th or 9th	" "
" Huacho	13th, 21st, 26th, and 8th or 9th	" "
" Callao	14th, 22d, 27th, and 9th or 10th	" "

Rates of freight: From Callao to Guayaquil and the intermediate ports, $8 per ton; from Guayaquil to Callao and the intermediate ports, $10 per ton; from Guayaquil, and the intermediate ports as far south as Callao, to Valparaiso, $15 per ton.

Semi-monthly Line between Valparaiso, Talcahuano, and Puerto Montt.

Departure from Valparaiso	10th and 30th	of each month.
Arrival at Constitucion	11th	" "
" Tomé	12th and 31st or 1st	" "
" Talcahuano	12th and 31st or 1st	" "
" Coronel	1st or 2d	" "
" Lota	13th	" "
" Valdivia	14th	" "
" Ancud	15th	" "
" Calbuco	16th	" "
" Puerto Montt	16th	" "
Departure from Puerto Montt	18th	" "
Arrival at Calbuco	18th	" "
" Ancud	18th	" "
" Valdivia	20th	" "
" Lota	21st	" "
" Coronel	1st or 2d	" "
" Talcahuano	22d and 2d or 3d	" "
Departure from Talcahuano	22d and 3d or 4th	" "
Arrival at Tomé	22d and 3d or 4th	" "
" Constitucion	23d	" "
" Valparaiso	24th and 4th or 5th	" "

Monthly Line between Panama and Guayaquil—Steam-ship Anna.

Departure from Panama	12th	of each month.
Arrival at Buenaventura	14th	" "
Departure from Buenaventura	15th	" "
Arrival at Tumaco	16th	" "
" Esmeraldas	17th	" "
" Manta	18th	" "
" Guayaquil	20th	" "

Departure from Guayaquil	24th	of each month.
Arrival at Manta	26th	" "
" Esmeraldas	28th	" "
" Tumaco	29th	" "
" Buenaventura	30th	" "
Departure from Buenaventura	31st	" "
Arrival at Panama	2d or 3d	"

Prices of Passage by the Anne.

	Buenaventura.	Tumaco.	Esmeraldas.	Manta.	Guayaquil.
From Panama to	$50 00	$60 00	$70 00	$80 00	$85 00
" Buenaventura to	.....	30 00	40 00	50 00	60 00
" Tumaco to	.....	.....	20 00	30 00	40 00
" Esmeraldas to	.....	.....	.....	20 00	30 00
" Manta to	.....	.....	.....	.....	25 00
	Manta.	**Esmeraldas.**	**Tumaco.**	**Buenaventura.**	**Panama.**
From Guayaquil to	$25 00	$30 00	$40 00	$50 00	$85 00
" Manta to	.....	20 00	30 00	45 00	80 00
" Esmeraldas to	.....	.....	20 00	35 00	70 00
" Tumaco to	.....	.....	.....	30 00	60 00
" Buenaventura to	.....	.....	.....	.....	50 00

Rates of Freight.

From Guayaquil and intermediate ports to Panama.....$10 00 per ton.
" Panama " " Guayaquil.. 12 00 "

The Pacific Steam Navigation Company was organized in April, 1839, but the charter of incorporation was not obtained until February, 1840. In November, 1839, the directors, under assurance that the charter would be granted, contracted for two steam vessels, which were completed and dispatched from England for service on the Pacific in July, 1840, and commenced their voyages on the coasts of the Pacific in November of the same year, since which time the line has been in regular and successful operation. Its business has increased to such an extent that a fleet of eleven large steam-ships, with a semi-monthly service, are now employed on the through route between Panama and Valparaiso, besides a monthly steam-ship (the Anne) plying between Panama and Guayaquil, a weekly line of four steam-ships plying between Callao and Guayaquil, and a semi-monthly line between Valparaiso and Puerto Montt, touching at the intermediate ports for the collection of freight, which, from the increase of the through business, caused too much delay for the ships of the through line.

The machine and repair shops, and other facilities for keeping the vessels of the Company in order, are very extensive and well appointed. They are situated on the island of Toboga, in the Bay of Panama.

The head-quarters of the Company are at
Liverpool..... WILLIAM JUST, *General Manager.*
Callao..... GEORGE PETRIE, *Resident Manager on the Pacific.*
Panama..... *Agent.*

Características de la *Pacific Steam Navegation Company*, servicios que rendían y cobros que hacía, según la historia de la misma escrita por Fesserden Nott Otis, en 1867.

3. LOS PASAJEROS

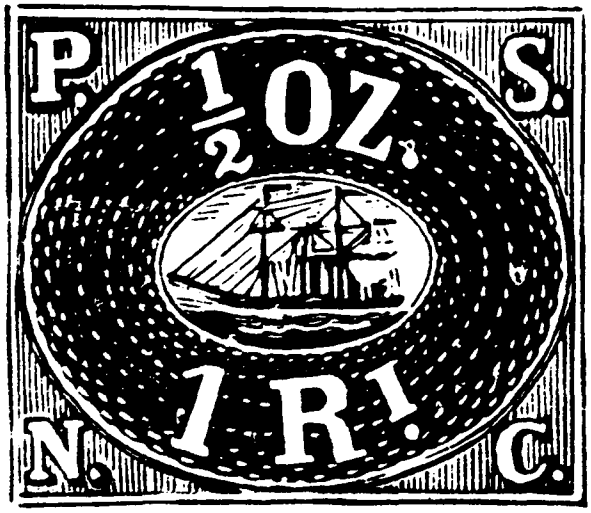
Poco es lo que hay que decir sobre el considerable aumento de número que se produjo en cuanto a los viajeros internos y del exterior, gracias a servicios como el de la P.S.N.C., ante la elocuencia de las cifras que muestran ese tráfico por el Callao, durante los años que se indican, las cuales no contabilizan a los "colonos" chinos que llegaron en ese período.

Tráfico de pasajeros en el Callao, 1860-1870[12]

Año	Llegada	Salida	Permanencia en el Callao
1860	7,200	7,100	200
1861	9,145	8,900	245
1862	10,401	10,106	295
1863	10,797	10,111	686
1864	13,507	12,109	1,398
1865	12,710	11,280	890
1866	19,810	19,375	435
1867	27,792	26,703	1,089
1868	26,504	21,866	4,638
1869	30,350	27,566	2,784
1870	38,559	32,845	6,074
TOTALES	206,775	188,041 *(sic)*	18,734

4. EL CORREO

Si algo más fuera necesario decir para demostrar el efecto estimulante que tuvo el mar en el Perú durante los mediados del siglo XIX, habría que examinar lo que ocurrió con el correo. "Desde que el Gobierno del Perú concedió el privilegio de navegación a la Compañía de Vapores, dice Rosas Siles, fue notable el desarrollo producido en el Ramo [de Correos] por la rapidez con que las cartas viajaban por el litoral peruano, aumentando considerablemente el volumen de las transacciones"[13]. Acertada observación es esta, a la que habría que añadir otra igualmente importante aunque no esté relacionada con asuntos comerciales: la forma en que el Perú se acercó a los grandes países extranjeros. Hay que advertir que hacia los finales de 1854 una carta procedente de Washington, por la vía de los vapores que salían de Nueva York podía llegar al Callao en diecisiete días[14].



El correo en la costa peruana

a) La primera de las estampilla que se emitieron en el Perú para la correspondencia. Se usaron del 1° de diciembre de 1857 al 28 de febrero de 1858. La ilustración que llevan es el vapor *Perú*, de la P.S.N.C. que fue la compañía que lo entregó al Gobierno pues tenía la contrata respectiva. (Reproducido del *Catalogue de Timbres—poste*. París, Yvert et Tellier, 1976, T. III).

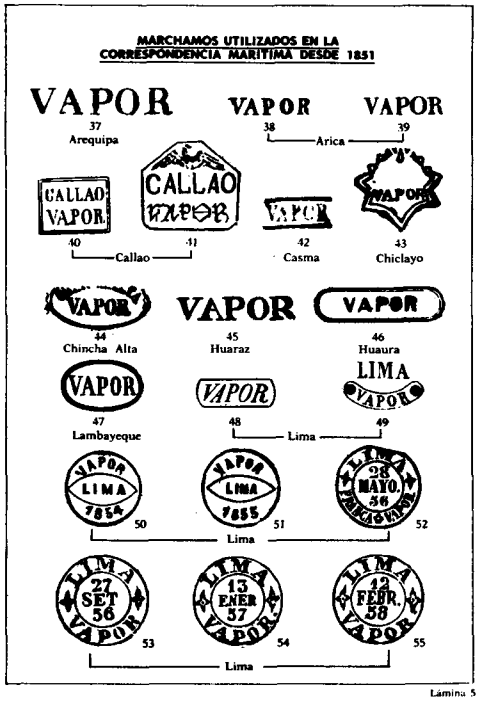


Lámina 5

b) Los marchanos utilizados en la correspondencia marítima, desde 1851. (Tomado de Rosas Siles, "Apuntes para la historia del correo en el Perú", en *Revista del Archivo General de la Nación*. Lima, 1974, 2 pp. 105—128).

Aunque se había ganado apreciablemente en celeridad, el servicio de correos era inseguro e inexacto a causa de un sistema inadecuado por parte de los oficiales de a bordo. De allí que se quisiera regularizarlo aprovechando la conclusión del antiguo privilegio que se había concedido a la P.S.N.C.. Esto llevó a un convenio, que se firmó el 30 de diciembre de 1850, que sistematizó los procedimientos y fue el primer paso para acabar, en pocos años, la completa transformación que había comenzado en 1849. Los vapores continuaron realizando el servicio, pero los administradores de las estafetas de los puertos fueron instruidos sobre la entrega y recepción de paquetes cerrados, las que se realizaban en el buque, pagándose a la empresa de vapores cuatrocientos pesos mensuales. Se puso a prueba el procedimiento por espacio de seis meses, y como dio resultado se concertaron posteriormente varios convenios[15]. El 24 de marzo de 1851 se estableció la tarifa general de portes, que comenzaba con un real "por cada carta que no pase de media onza de peso"; y el 18 de mayo de 1852 se firmó el segundo convenio con la P.S.N.C., que debía durar cinco años[16], concertándose el tercero el 24 de julio de 1857[17].

Al finalizar dicho año esa compañía de vapores propuso al Gobierno la utilización de estampillas, en lugar de que se tuviera que ir a las estafetas a pagar el porte y a que fuera la carta marcada en comprobación del pago. Aceptada la sugerencia se puso a la venta la estampilla llamada "real azul", por su valor y su color, en que aparecían representados los vapores *Perú* y *Chile*. El 22 de enero de 1858 se reformó la tarifa de portes, reduciendo los valores, y se estableció el franqueo previo por medio de estampillas, consiguiéndose de inmediato "un considerable aumento en la circulación de la correspondencia"[18]. Según un cuadro estadístico que Leubel consigna, durante el lapso del 1º de noviembre de 1859 al 30 de noviembre de 1860 pasaron por la Administración de Correos 418,208 cartas ordinarias (de las cuales 175,480 eran al o del extranjero), 1,548 cartas certificadas y 15,315 piezas de correspondencia oficial, cifras que según ese autor "hablan muy alto en favor de la creciente ilustración de sus [del Perú] habitantes"[19]. En julio—agosto de 1860 se concertó un nuevo contrato con la P.S.N.C., en el cual se establecieron medidas para evitar la demora de los vapores en los puertos por no hallar las valijas preparadas de antemano, y se elevó la subvención gubernativa a mil doscientos pesos mensuales. Puede decirse que en el primer lustro de la década de los sesentas el Perú contaba ya, gracias al mar, con un apropia-

CALENDARIO DEL PERU

PARA 1861.

VISITA DE CARCELES.

Las ordinarias—Se hacen los sábados de cada semana por el Vocal semanero de la Ilustrísima Corte Superior.

Las generales—Se hacen en las visperas de Ramos y Pascua de Navidad por el Presidente de la República y Ministros con las dos Cortes Suprema y Superior; y queda cerrado el punto en los Tribunales.

Dias en que asiste el Gobierno con todas las corporaciones á la Santa Iglesia Catedral.

El Jueves Santo, á la Catedral y estaciones.
El Viernes Santo.
El 19 de Marzo dia de San José, Patron de la República.
El dia de Corpus á la misa y procesion.
El 28 de Julio, fiesta nacional, Aniversario de la proclamacion de la Independencia.
El 30 de Agosto, dia de Santa Rosa, Patrona de Lima.
El 24 de Setiembre al templo de la Merced á la fiesta de Nuestra Señora de las Mercedes, Patrona de las armas del Perú.
El 9 de Diciembre, Aniversario de la gloriosa batalla de Junin y Ayacucho, fiesta nacional.

Entradas y salidas de Correos y Vapores.

DIAS.

1.° Entra el Correo del Cuzco.
2 ó 3 Entra el Vapor de Panamá.

3 Sale el Correo para el Cuzco.
5 Sale el Vapor para Valparaiso.
6 Sale el Vapor para Lambayeque.
7 ú 8 Entra el Vapor de Valparaiso.
9 Entra el Vapor de Guayaquil.
11 Sale el Vapor para Valparaiso.
12 Entra el Vapor de Valparaiso.
13 Sale el Vapor para Lambayeque.
14 Entra el Vapor de Lambayeque.
14 Sale el Vapor para Panamá.
17 Entra el Correo del Cuzco.
18 Entra el Vapor de Panamá.
19 Sale el Correo para el Cuzco.
19 Sale el Vapor para Lambayeque.
20 Sale el Vapor para Valparaiso.
22 Entra el Vapor de Valparaiso.
22 Entra el Vapor de Lambayeque.
24 Sale el Vapor para Guayaquil.
26 Sale el Vapor para Valparaiso.
27 Entra el Vapor de Valparaiso.
27 Entra el Vapor de Lambayeque.
29 Sale el Vapor para Panamá.

Los Correos de Pasco entran los Jueves y salen los Lunes, avanzando hasta Aguamiro en los primeros terceros Lunes de cada semana.

Del Callao y Chorrillos se recibe y despacha diriamente la balija por medio de los trenes.

La corrrespondencia para los Vapores se recibe el dia de la salida hasta la una; y la correspondencia por tierra hasta las seis de la tarde.

Tambien se recibe y despacha correspondencia por el Vapor Peruano, pero únicamente para los puertos.

Ferro-Carriles.

SALIDA DE TRENES.

Del Callao.	De Lima.
7½ de la mañana.	8 de la mañana.
9½ de idem	9½ de idem.

c) El servicio de correo marítimo en 1861, según la *Guía*... correspondiente a dicho año.

do correo nacional. La Ley del Presupuesto para el bienio 1861-1862 consignó un egreso de 263,448 soles para la atención de la administración central del Ramo y de los trece distritos postales de la República, considerando para ese lapso un posible ingreso de 132,800[20]. El 27 de enero de 1866 se dictó un reglamento que establecía "una legislación postal orgánica"[21]. Los itinerarios se daban a conocer al público en la *Guía...*, y en los diarios aparecía una columna informativa sobre entrada y salida de los vapores.

5. *EL TELEGRAFO*

No se conformaron los gobiernos de la segunda mitad del siglo XIX con mejorar y ampliar los antiguos sistemas de comunicaciones. Arrastrados por el impulso progresista europeo y norteamericano, introdujeron en el país los medios novedosos de trasmitir rápidamente ideas a distancia, y de movilizar a los individuos de uno a otro lugar de la tierra con un ritmo que hasta entonces no se había conocido.

El primer telégrafo que se estableció en el país, mediante una concesión por diez años, para unir Lima con el Callao, a partir de 1857, tuvo carácter privado hasta que se cumplió el plazo señalado. Durante ese lapso "sirvió al público con un celo y puntualidad digno de los mayores elogios", dijo Leubel en 1861, y agregó que el año precedente se habían trasmitido de Lima a Callao 2,962 telegramas comerciales y 361 privados, y del Callao a Lima 4,714 y 869, respectivamente[22].

Cuando, el 4 de setiembre de 1867, volvió la telegrafía a la administración privada, tomó impulso gracias a Carlos Paz Soldán y otras personas agrupadas en la Compañía Nacional Telegráfica, aunque también se otorgaron otras concesiones. El 14 de noviembre de 1868 se autorizó al Ejecutivo que contratara con la Compañía el establecimiento de líneas con las capitales departamentales, celebrándose al efecto un convenio el 25 de enero de 1869. El 12 de noviembre de este mismo año se reglamentó el servicio y el establecimiento de las líneas Lima—Ica y luego Lima—Paita[23].

6. *EL SERVICIO CABLEGRAFICO*

A la magnífica obra del cable submarino permanente que se tendió entre Inglaterra y Francia en 1851, habían seguido el so-

bresaliente trabajo de igual naturaleza realizado en 3,000 millas del Atlántico, para establecer un servicio intercontinental de prueba (1858) y el tendido del cable permanente, en 1866. No trascurrió ni un año sin que comenzaran las negociaciones para introducir en la costa del Pacífico sudoccidental este sistema de comunicación. En setiembre de 1867 J.M. Simonton, presidente de la *Hispano—American and Intercommunication Company* (Compañía hispanoamericana y de intercomunicaciones) se dirigió al Secretario de Estado pidiéndole que instruyera al representante diplomático de los Estados Unidos en Lima que apoyara a don Mariano Arosemena para que consiguiera una concesión y ayuda gubernativa para establecer un servicio telegráfico mediante cable submarino entre Chile, Perú y Panamá, que posteriormente se conectaría a la línea tendida ya entre la costa de Florida y la isla de Cuba[24]. Nuestro gobierno otorgó la concesión y el servicio cablegráfico se estableció durante la administración siguiente[25].

7. LOS FERROCARRILES

La costa, a través del tráfico del guano, resultó el elemento catalizador del esfuerzo, de la década posterior, admirable por su audacia, que fue el plan de penetración ferrocarrilera hacia las serranías, venciendo el sistema cordillerano de los Andes. Pero ella misma no se benefició con el tendido en su territorio de paralelas de hierro y con el pujar de locomotoras, porque su camino natural era el mar. Fue, ciertamente, el ferrocarril Callao—Lima el primero que se hizo en la República y en Sudamérica. Pero esto se debía a que el "prestigio" nacional necesitaba unir el primer puerto del país a la capital del mismo. Después, el ferrocarril de Arica a Tacna, se construyó por una razón de orden económico que era similar a la que impulsó la línea Lima—Callao: Arica era en importancia el segundo puerto de la República y su trascosta de Tacna resultaba valiosa en el tráfico del comercio boliviano. Hubo tras la creación de la línea Lima—Chorrillos una razón elitista ya que se trataba del balneario presidencial y de la alta burguesía; pero, por otra parte, el hecho que también Chorrillos solía convertirse a veces en el primer puerto (cuando era preciso cerrar el Callao) ofrecía una razón para tal preferencia. Todos esos caminos de hierro eran cortos, como también lo fue el del puerto de Iquique a las salitreras de La Noria, cuya construcción se autorizó el 1º de noviembre de 1860. Además, fueron fi-

nanciados con capital privado y, en todos los casos, constituyeron una buena inversión de este, desde el punto de vista económico. Pero cuando Diez Canseco después hizo que Enrique Meiggs viniera de Chile y aceptó su propuesta para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la costa llegara a Arequipa, segunda ciudad importante del país, y cuando la ley del 15 de enero de 1869, basada en otra de 1865, permitió a Balta impulsar la construcción de otras vías férreas, se abrió en el país una etapa audaz y costosa de obras públicas dirigidas por ese contratista norteamericano que resultó un hombre tan sobresaliente con respecto a los nacionales que lo rodeaban, que se convirtió en "el verdadero poder en la vida política, social y económica del Perú"[26]. Mas no es este un asunto que corresponda a nuestro cometido.

8. EL TRANSPORTE MARITIMO DE CARGA

Al llegar a la segunda mitad de siglo XIX, la parte principal de la carga se desplazaba a lo largo de nuestra costa en los vapores de la P.S.N.C., asunto de que trataremos en el próximo capítulo, cuando examinemos lo relativo al cabotaje. Precisa añadir que desde que comenzó el tráfico de nuestros fertilizantes los buques guaneros y salitreros participaron en el transporte del carbón y demás carga de importación.

Las embarcaciones medianas y pequeñas que formaban una apreciable mayoría de nuestra flota mercante, trataban de competir con la P.S.N.C. en el transporte de carga a longo de costa; pero infructuosamente. Tampoco dos compañías que se crearon, lograron luchar con ella durante un tiempo apreciable. A fines de 1853 el capitán Wright formó en California una compañía de vapores destinada al transporte de pasajeros, correspondencia, carga comercial y caudales. Originalmente la línea debía cubrir la porción de la costa occidental comprendida entre San Francisco y Panamá, con escalas en los puertos centroamericanos. No ocurrió así en el viaje inicial. El *Windfield Scott* naufragó en la costa de Santa Bárbara, el 2 de enero de 1854 y el *Primero* inauguró el tráfico también en enero de 1854. Llegó a Buenaventura. El 15 de ese mes salió de San Francisco el *Amazon*, con destino al Callao y el *Primero* fondeó en el puerto chalaco el 9 de junio de 1854. Este límite fue rebasado pues a poco la línea de vapores se extendió hasta Valparaíso[27].

La poca simpatía (que en algunos casos llegaba a hostilidad) con que tanto el Gobierno como el público miraban a la *Pacific Steam Navigation Company*, dio como resultado que la nueva línea americana de vapores fuera bien acogida. Se le pidió que ampliara sus servicios, lo que se propuso hacer en nuestra costa por medio del *Ohio*. Mediante un "comunicado" que aparece en *El Comercio* de esa época nos enteramos que el proyecto no pudo convertirse en una realidad a causa del mal estado en que se hallaban las calderas de ese vapor. Los términos en que está redactado el "comunicado" permiten apreciar que existía vivo deseo que el número total de vapores que recorrían nuestro litoral, permitiera que por lo menos dos veces al mes esos buques tocaran en los puertos comprendidos entre Casma y Pisco[28]. La aspiración de los habitantes de nuestra costa quedó insatisfecha pues pronto la compañía del capitán Wright se retiró del negocio. No la superó en buen suceso la Compañía Americana, formada en el Callao en 1860, a base de *El Peruano*, vapor de ruedas que medía 181 pies de eslora, 30 de manga y 10 de puntal, llevaba aparejo de goleta y tenía un andar de 9 a 11 millas. Sus viajes entre Pisco y San José, "repleto siempre de carga y pasajeros", sólo duraron un año. La P.S.N.C. compró el vapor "en magnífico precio, aparte de concesiones que alcanzaron hasta al capitán" del buque "que enarboló bandera inglesa"[29].

9. PROVISION DE EMBARCACIONES MENORES Y NAVES

La *Guía de forasteros...* de 1848, preparada por el capitán de navío Carrasco, informa como sigue respecto a las embarcaciones menores:

- Matrícula de Arequipa:
  buques huaneros matriculados = 8
- Matrícula de Moquegua:
  Embarcaciones menores: 13, de 6 a 15 t. suman 114
- Matrícula de Arica:
  Embarcaciones de 5 a 35 t. del cabotaje: 23
  Id. menores, de pesca: 8
  31
- Matriculados de Iquique:
  Embarcaciones de 5 a 40 t., de cabotaje: 8
  Id. menores, botes y chalupas de pesca: 20
  28

En cuanto a la matrícula del Callao y Chorrillos, expresa que tiene 21 lanchas, 16 botes y 146 canoas, con un total de 183 toneladas para las 183 embarcaciones[30].

La relación que el Dr. Denegri presenta[31] es muy útil para analizar cuál era la situación en cuanto a la provisión de embarcaciones menores a mediados del siglo XIX, si además se toma en cuenta el estado general de la matrícula, del 1° de agosto de 1851[32], a fin de obtener una computación que dé, con aproximación, valores nacionales. Si se procede de tal manera, y sin tomar en cuenta denominaciones sobre aparejos (bergantines, bergantines—goletas, pailebotes) que son algo arbitrarios y que, principalmente, no tienen importancia económica, se llega a la conclusión que en 1850 teníamos en los puertos que seguían al Callao en importancia, las siguientes embarcaciones menores:

En Paita: Doce de 10 a 35 toneladas, destinadas al tráfico de cabotaje y comercio con las costas del Ecuador y de Nueva Granada, que sumaban 300 toneladas; y treinta descubiertas, de 10 a 1 tonelada, dedicadas a la pesca. Esto daba un total de 42 embarcaciones y 465 toneladas.

En Arica: Cinco de 20 a 35 toneladas, y dieciocho de 5 a 28 toneladas, dedicadas al tráfico nacional del guano y al cabotaje. Esto daba un total de veintitrés embarcaciones y 406 toneladas.

En Iquique: Ocho de 5 a 40 toneladas, destinadas al tráfico nacional del guano, y veinte chalupas en la pesca y el tráfico costanero. Esto daba como totales veintiocho embarcaciones y 230 toneladas. Además, habría que agregar las cifras que la *Guía...* de 1848, que acabamos de mencionar, asigna a las matrículas de Arequipa, Moquegua, Callao y Chorrillos.

Paita era el puerto más preparado para construir embarcaciones menores, por tradición, proximidad a la madera de construcción y matrícula de mar adiestrada para el caso. No es de extrañar, por eso, la interesante información que contiene el registro de embarcaciones que da Denegri[33]. Este indica que de cuarenta embarcaciones con que ese puerto contaba en 1849, 27 habían sido construidas allí, habiendo algunas hasta de 50 pies de eslora. Del resto, 8 procedían de Guayaquil y las 5 restantes, de Nicaragua muy probablemente. Mas no debe suponerse que la proporción de carpintería de ribera que se ha mencionado, se encontraba también al Sur. Todo en Arica, y más aún en Iquique, debió llevar a que las embarcaciones menores matriculadas en esos puertos fueran de procedencia chilena.

No ocurría nada semejante con los buques. Quizás uno que otro (de los de 20 a 60 toneladas que figuraban en la matrícula general como "goletas") había sido hecho en el Callao o en Paita, mas esto hubiera constituido una excepción. "No se construyen naves en la costa del Perú", informa categóricamente al Departamento de Estado el cónsul norteamericano en el Callao, a fines de 1854, añadiendo que se compran del exterior buques en desuso, o se les adquiere en el Callao en remates, y se les repara aquí, donde son bien cuidados y por eso duran de 10 a 12 años, constituyendo el grueso de la marina mercante del Perú, en la cual la mayor parte de los buques han sido norteamericanos y británicos[34]. Esa información se certifica en gran parte al examinar la matrícula general de 1851. De los 107 buques que figuran en la lista, 17 han sido norteamericanos; once, chilenos; 8, británicos; 5, sardos; 4, franceses y 4 neogranadinos; 2, noruegos y 2, españoles, y 1 de cada uno de los gentilicios que siguen: ruso, ecuatoriano, danés, hamburgués, portugués, mejicano, bremense y centroamericano. En ese muestrario faltan designaciones pues no resulta posible averiguar qué bandera tenían previamente en la lista de matriculados que precedió a la que estamos analizando, los buques que figuran en ésta como "nacionales". Es de notar que de los buques peruanos, aproximadamente 16 registran menos de 100 toneladas, y 22 menos de 160 toneladas, es decir, del total de 48 naves nacionales, 38 son o muy pequeñas (hasta 20 toneladas) o pequeñas en comparación con las fragatas *Petronila* (670 toneladas) y *Jeneral Alais* (441 toneladas) que hace poco han adquirido en remate Tomás Conroy (hijo) y Felipe Revoredo.

Es de lamentar que no queden, al parecer, registros oficiales de las balsas, botes de totora ("caballitos"), de flotadores con cascos de calabazas, de odres de aire y otros tipos de pequeñas y magníficas embarcaciones menores de tradición aborigen. Prestaban un positivo servicio económico en el cabotaje y en los puertos, y la administración pública las utilizaba como podía hacerlo con un bote, a tal punto que hemos hallado dos documentos de 1861 que certifican el uno que el Mayor de Ordenes del Departamento de Marina contrata "pilotos prácticos" sechuranos para que tripulen dos balsas destinadas al servicio de playa de Camaná, y en el otro el prefecto Buendía da a saber al ministro de Guerra y Marina que ha dispuesto que el alcalde de Camaná se haga cargo de las dos balsas que le llevará a remolque el *Ucayali* y que están destinadas a "facilitar la exportación marítima de los pro-

ductos de esa provincia y al mismo tiempo proporcionar un nuevo ingreso a la Municipalidad, con que pueda atender tanto al fomento de las balsas como a las obras públicas que sean más urgentes"[35]. Esta función comercial de las peculiares embarcaciones aborígenes no les restaba la admiración que solían despertar en los extranjeros. El cónsul al que nos referimos en el párrafo inmediatamente precedente, en esa comunicación decía al Departamento de Estado, que "quedan las aborígenes balsas con velas y los catamaranes hechos de pieles o de troncos [y] las últimas las usan para el comercio de la sal, de Sechura a Paita ... Los catamaranes pueden tomar playa con oleajes peligrosos, en costas donde los botes se destrozarían con riesgos de hacer perder la vida". Añade que a los catamaranes se les impulsa con remos largos, como se hace con los botes fluviales de fondo plano en los ríos Ohio y Mississippi. No es demás agregar que el citado cónsul expresa que no existían personas interesadas en construcción naval.

Queda por añadir una información que respecto a la provisión de embarcaciones suministra el cónsul Miles. Da a saber que para su uso en el negocio guanero el Gobierno está importando de los Estados Unidos cuadernas y tablazón de 50 lanchas y falúas que almacena en el Arsenal, material que se armaba por entonces (en 1854) empleando carpinteros de ribera norteamericanos contratados por la Legación, en Washington. Añade que de Inglaterra se han importado planchas estructurales de lanchas de hierro que se unen, mediante remaches, en el Callao. A no dudarlo estas últimas embarcaciones eran parte de las veinticinco cuya adquisición se dispuso a finales de 1850, a petición de Gibbs y Co., para el carguío en las islas Chincha[36].

Con fines comparativos conviene consignar aquí que en 1865, de 259 buques que enarbolaban bandera chilena sólo 26 provenían de gradas nacionales de construcción (9 de Chiloé, 7 de Constitución, 6 de Valparaíso, 2 de Talcahuano, 1 de Valdivia y 1 de Lata), mientras que del resto 99 eran norteamericanos, 59 británicos, 23 alemanes, 10 franceses, 6 suecos, 5 daneses, 4 holandeses, 2 italianos y de 28 se ignoraba la procedencia. Durante el lapso 1850-1855 el tonelaje adicional neto llegó a un promedio de 7,419 toneladas, pero en los ocho años que siguieron el promedio de dicho tonelaje sólo alcanzó a 237, "un descenso de 96.8% con respecto a la cifra anterior"[37].

10. AVIO, RECORRIDOS, CARENAS Y REPARACIONES EN DIQUES

Durante el período virreinal el Perú descansó en el astillero de Guayaquil y en los de Chile en cuanto a la construcción naval, e hizo en España y en otros territorios de su imperio colonial, el avío necesario para mantener debidamente habilitados los depósitos del material usado en el mantenimiento y reparación de naves y embarcaciones menores, según se aprecia en el tomo presentado por el Dr. de la Puente. Como a partir de la guerra de la independencia se perdieron las relaciones comerciales con esas fuentes de abastecimiento y el tráfico marítimo se acentuó, en cambio, con Europa y los Estados Unidos, las compras del material que utilizaba la industria naviera se hicieron mayormente en esas zonas geográficas, pero en pequeña escala se continuó utilizando los mercados de Valparaíso y Guayaquil. El informe del cónsul norteamericano en el Callao, documento al cual ya nos hemos referido, nos va a ser útil para presentar la nueva situación que se creó, ya que ese funcionario responde a las cuarenta preguntas que el Departamento de Estado le ha hecho en 1854 sobre la industria de la construcción naval. Los datos que siguen provienen de ese documento.

Con referencia a los palos y vergas de arboladura, se abandona la antigua costumbre de utilizar los de buques en desuso, y se emplean los norteamericanos, por los que había que pagar de 80 a 400 dólares, prefiriéndose los de Oregón. Como a veces estos quedaban algo cortos, se adquirían los de pino y roble de 36 piezas, que llegaban a 85 pies; si tenían 24 pulgadas de diámetro costaban la muy apreciable cantidad de 2,200 dólares. El cordaje usado para la jarcia fija y la de maniobra se importaba de los Estados Unidos, Inglaterra, Rusia y Manila, con o sin alquitrán, costando ambas clases 20 a 25 dólares las 100 libras. La lona norteamericana para velas se adquiría, en todos los números, de 25 a 38 centésimos por yarda; pero se podía comprar la rusa, escocesa e irlandesa de 18 a 25 centésimos por yarda. Las anclas, cables de cadena, cuadernales, motones y las otras piezas de aparejo, llegaban de Inglaterra, los Estados Unidos, Hamburgo y otros lugares, internándose en los almacenes chalacos para su venta. Sólo se usaba la estopa alquitranada de los Estados Unidos e Inglaterra para el calafateo y su precio era 25 centésimos por libra. La brea venía de los Estados Unidos y Suecia, costaba 8 centésimos y se utilizaba para cubrir las costuras. El procedimiento que se em-

pleaba para el calafateado era el norteamericano y el resultado fue siempre bueno. Toda la madera para reparaciones era importada del Ecuador, Chile, Oregón, oriente de los Estados Unidos, Suecia y Noruega, para baos, vigas, armazones, tablazón de cubiertas, curvas y busardas, trayéndose además piezas de pino de 1 a 12 pulgadas y de roble, de 3 a 15 pulgadas. En cuanto a los remos de fresno, eran casi exclusivamente norteamericanos. Todo este material resultaba caro, y aun en ciertas ocasiones había que pagar precios de prima, como en el caso del roble americano. Las láminas de cobre para forro de casco costaban 50 centésimos por libra; las de metal amarillo, 43 centésimos; las de zinc, 9 centésimos, y venían de Inglaterra y los Estados Unidos. En cuanto a los otros elementos necesarios, la estopa se pagaba a 25 centésimos la libra, el alquitrán a 8 dólares la libra e igual precio tenía la brea; el cobre, de 45 a 50 centésimos la libra; los tornillos de cobre a 50 centésimos la libra. Se importaban, además, a precios que no se dan en el informe, clavos, cuerdas, pinturas, motones, barras y planchas de hierro, hojas de zinc, estaño y cobre, anclotes, cadenas y artículos de velería. El cónsul Miles dice (y no es cierto) que todos los carpinteros de ribera eran extranjeros y los principales, según él, eran el norteamericano Andrew Jackson Shute, el escocés David Laing y el irlandés Joseph Lyons. Expresa, también, que las personas más informadas sobre la industria marítima eran, además de los nombrados, el constructor naval Theodore West, que estaba al servicio del Gobierno; la firma comercial Alsoph y Cía.; Edward Mc Call; Lucius H. Richardson; John Bryce, Crosby y Cía,; los comandantes Carreño y Valleriestra y el *captain* Strong, de la marina británica, con varios años de residencia en el país[38].

Los avíos disponibles en el mercado facilitaban las tareas de mantenimiento de las unidades de la marina mercante y de guerra, tareas que se habían hecho más eficaces desde que comenzó a funcionar la que se designó como "Factoría de Bellavista", de cuya labor inicial se ha ocupado el Dr. Denegri[39]. Con el sentido práctico, la experiencia de vida civil y el conocimiento que Echenique había adquirido sobre labores mecánicas del trabajo industrial, esa fundición y amplio taller de inmediato rindió provechosa ayuda. Con buen criterio se determinó que el crecido gasto que la Factoría había significado, era una importante inversión en bienes de capital, que debía rendir al Perú un beneficio. Así fue. Las obras que hacía en bronce, cobre, hierro y madera, en sus

talleres de fundición, máquinas—herramientas, calderería y herrería, contribuyeron en mucho al mantenimiento y las reparaciones de piezas mecánicas de los buques y embarcaciones menores. Como la Factoría de Bellavista fue una dependencia naval, nos ocuparemos detalladamente de ella cuando tratemos específicamente de la Marina de Guerra.

Frente al progreso que significaba la Factoría de Bellavista, resaltaba a mediados del siglo XIX el atraso en que el país se hallaba en cuanto a lugares adecuados para realizar serias carenas y reparaciones de buques. Con el objeto de "favorecer a los individuos de la maestranza naval matriculada", una ley del 7 de enero de 1848 prohibía que ningún buque nacional "pudiera carenarse ni practicar otras obras de consideración en el extranjero, sino en el Callao, Arica o Paita"[40]. Pero las facilidades que estos puertos ofrecían para tales faenas eran peores, o iguales, a las que se encontraban a mediados del siglo XVIII en Europa, mientras que en otros lugares de la costa occidental americana los barcos hallaban la gran ayuda que significaban los varaderos con ranfla deslizante y tracción mecánica, o los diques de madera. En nuestra costa aún se empleaba el varias veces centenario método de dar a la quilla en las playas, a las embarcaciones menores y a los buques chicos, tumbándolos sobre uno de sus costados hasta que por el opuesto la quilla quedara descubierto, con el fin de carenarlo, recorrerlo o limpiarle los fondos. Además, en algunos lugares, en especial los principales puertos, se utilizaba otro método que no se podía llamar moderno porque databa de los mediados del siglo XVIII, pero que permitía mayor amplitud de maniobra con los buques de tamaño mediano. En imitación de lo que un oficial inglés había hecho en Cronstadt durante el reinado de Pedro *el Grande*, el carpintero norteamericano Schute, a quien ya hemos mencionado, tenía en el Callao cascos de buques fuera de servicio, a los que seguramente fijaba en la proa una puerta estanca, como lo hizo el oficial inglés, mediante la cual y con la ayuda de bombas podía dar admisión a un buque y, después de cerrar la puerta, achicar el agua, lo que dejaba bastante visible el casco de la embarcación que había entrado. Esto permitía repararlo, aunque a un costo elevado: 6,000 dólares, según Miles. En Arica también se lograba tumbar bastante los buques, sin varar-los en playa, empleando una chata. Aquí los resultados no estaban tan garantizados, si se juzga por la pérdida de la goleta guanera *Loreto*, que ocurrió en 1852[41]. Además, la P.S.N.C. tenía en

San Lorenzo un varadero en que se sacó el vapor *Huaraz*, en 1856, cuando aún pertenecía a la Compañía[42]. En los casos en que la reparación era más seria o el buque muy grande, había que mandarlo al varadero que la P.S.N.C. tenía en Taboga (Panamá), como se hizo con el mismo *Huaraz* en marzo de 1858[43], o a Valparaíso, como en el caso del *Tumbes*, en enero de 1861[44].

La situación que se ha dado a conocer, en 1851 llevó al gobierno de Echenique a renovar el deseo de establecer un dique en el Callao[45], sin que nada se hiciese en los años siguientes, a pesar de la insistencia con que el contralmirante Domingo Valleriestra hacía notar la necesidad de esa obra[46]. En 1855, por fin, se pidió propuestas para la construcción, obteniéndose siete, de Caverly, Rockie, la Compañía Blanchard y Widmore, Márquez, Ridel Meacle y Domínguez y Cía., de las cuales se eligió la última, concertándose un contrato el 20 de diciembre de 1855. Según los términos de este documento, el dique sería flotante, de hierro o madera, de por lo menos 255 pies de eslora, 90 de manga y 42 de puntal, con capacidad para "admitir dos buques medianos a la vez y uno grande solo y del porte de un navío de línea". Debía contar con dos máquinas de vapor de 15 H.P. cada una, y estar garantizado su buen servicio durante cincuenta años. Los contratistas podrían ocupar, para almacenes y dependencias, 10,000 varas cuadradas de terreno público. El dique debía alistarse en 20 meses, penándose el incumplimiento de este plazo. Domínguez y Cía. poseerían el dique durante 27 años, y después la propiedad pasaría al Estado, con almacenes, máquinas y astilleros. Quedaba especificado que no se concedía a la Compañía ningún monopolio, ni se obligaba a ninguna clase de buques a entrar contra su deseo en el dique. En cuanto al pago del servicio, sería contratado entre las partes al utilizarlo, pero a falta de contrata la empresa sólo podría cobrar, a lo más, cuatro reales por tonelada durante el primer día y tres reales en los siguientes, con buque descargado o en lastre[47]. Dos años nueve meses después de la fecha mencionada en líneas anteriores, como Domínguez y Cía. no hubieran cumplido con establecer el dique, en lo cual habían influido los acontecimientos políticos de ese período, el privilegio fue traspasado a don Tadeo Terry, el 9 de octubre de 1857, introduciéndose dos modificaciones de importancia en las cláusulas del contrato. El dique debía situarse en San Lorenzo, quedando listo dentro de quince meses.

Terry cumplió con las condiciones que se le habían impuesto. En la edición de 1859 de su derrotero, Fitz—Roy ya lo mencionó[48] y

en la edición en francés (1863) se expresa que puede recibir buques de hasta 1,400 toneladas y que todo el material se ha traído de los Estados Unidos. Tenemos constancia que utilizaron el dique para limpieza de sus fondos, el *Tumbes* en enero de 1860 y el *Huaraz* en marzo del mismo año[49]. Quedó situado "a un tercio de la costa N.E. [de San Lorenzo], viniendo del cabezo de la isla", en una caleta con buen fondeadero en 8 a 5 brazas cerca de tierra, que tomó desde entonces el nombre "del Dique", cerca del cual se levantó un edificio de dos pisos y un pequeño muelle de madera[50]. Su servicio no duró mucho. Los diques huecos hechos de madera estaban todavía en su etapa experimental, pues el primero se había construido solamente en 1848 en el arsenal de Portsmouth (Maine, EE.UU.). Encontraban dificultades para hundirse de una manera que el buque por carenar entrara fácilmente, a causa de la flotabilidad de la madera. Esto obligaba a construir en los costados y por encima del nivel de la línea de flotación una cámara cerrada que pudiera inundarse, peso alto algo peligroso. A causa de esa falta estructural, o "por defecto al acomodarla"[51], el 20 de octubre de 1860, en circunstancias que Terry metía al dique la hermosa y nueva fragata *Callao* (*ex—Apurímac*), "dio un fuerte bandazo, rompiéndosele las escoras y cayó sobre un costado volteando también al dique y no quedándole visible de la otra banda sino la obra muerta desde el trancanil"[53]. Según se refiere en el anecdotario del general Castilla, éste se hallaba presenciando la maniobra de dejar en seco la fragata, que desplazaba casi mil ochocientas toneladas, y fue invitado a verla desde el buque, pero contestó, con su criolla *cundería*: "No, no. El Gobierno ve de lejos". Esto lo salvó del desastre, que ocasionó cuarenta muertos y sesenticinco heridos, hallándose entre los últimos el capitán de navío Silva Rodríguez, que era comandante de la *Callao* que fue reflotada y vuelta al servicio años más tarde, como se verá en capítulos posteriores a éste.

Afortunadamente la carencia de dique no duró mucho y cuando se le reemplazó fue con ventaja. A los pocos meses que se perdió el de Terry, la P.S.N.C., por intermedio de su administrador general, George Petrie, se ofreció a construir un nuevo dique, esta vez de fierro y "a su costa y gastos", estableciendo para el Estado una tarifa de tres cuartas partes de los precios para particulares, recibiendo del gobierno terreno para "factoría, fábricas y almacenes" y liberación de derechos "aduaneros, fiscales u otros" para la maquinaria, materiales y repuestos. El 16 de agosto de 1861

CALLAO DOCK COMPANY.

DIRECTORS:

In England.	*At Callao.*
S. R. GRAVES, Esq., M. P. for Liverpool.	General MEDINA, Lima, Chief of the Staff of the Army of Peru.
CHARLES ROWE, Esq. (Messrs. Graham, Rowe, & Co., Liverpool.	FRANCIS BRYCE, Esq., Callao.
WILLIAM JUST, Esq., Managing Director of the Pacific Steam Navigation Company, Liverpool.	HENRY HIGGINSON, Esq., Callao.
	S. D. GREGORIO HURTADO, Callao.
	GEORGE PETRIE, Esq., General Manager of the Pacific Steam Navigation Company, Callao.

Principal Dimensions of the Iron Floating Dock.

Length	300	feet.
Extreme breadth	100	"
Inside	76	"
Height	38	" 3 inches.
Can be sunk to a depth of	33	"
And take in a ship drawing	21	"

Or weighing up to 6000 tons.

RATES FOR THE USE OF DOCK.

Steamers and Ships of War.

First day	1 sol per ton.
Four following days	75 centimes per ton.
All subsequent days	50 " "

Sailing Vessels.

First day	50 centimes of a sol per ton.
All subsequent days	25 " " "

The tonnage of a vessel will be reckoned according to the following rule:

Double-decked Vessels.

Take the length of every vessel, if double-decked, from the fore part of the main stem to the after side of the stern-post above the upper deck, the breadth at the broadest part above the main wales; and half such breadth shall be accounted the depth of every double-decked vessel. Then deduct from the length three fifths of the breadth; multiply the remainder by the breadth, and the product by the depth; divide the last product by 95, and the quotient is the true tonnage of such vessel.

Single-decked Vessels.

Take the length from the fore part of the main stem to the after side of the stern-post above the upper deck, and the breadth at the broadest part above the main wales, and deduct from the length three fifths of the breadth; take the depth from the under side of the deck-plank to the ceiling of the hold; multiply the remainder by the breadth, and the product by the depth; divide this last product by 95, and the quotient is the tonnage of such single-decked vessel.

[Ten tons of ballast, cargo, and (in the case of men-of-war) of guns and ammunition, will be allowed for every 100 tons of the above measurements; any excess being charged at the rate as tons' measurement.]

In docking and undocking, all vessels must conform strictly to the orders of the dock-master.

JAMES B. AIKEN, Secretary.

JAMES ANDERSON, Dock-master.

Características del dique flotante construído en el Callao por la *Pacific Steam Navigation Company* y puesto en servicio en 1866, según la obra en que Fesserden Nott Otis hace la historia de dicha compañía, en 1867.

se aceptó la oferta, con ligeras modificaciones en cuanto a la exención de contribuciones, la devolución al Estado del dique, fábricas, almacenes y demás establecimientos", así como el fuero de los tribunales de la República[54]. En la escritura del privilegio concedido a la P.S.N.C. quedó establecido que éste era por veinte años a partir del día en que el dique estuviera concluído, y que "terminados los veinte años quedaba la empresa en el goce de todas sus propiedades"[55]. La memoria de Guerra y Marina de 1864 anunció que el 14 de abril de 1863 se había fechado el decreto supremo de concesión y que el plazo de entrega establecido era de veinte meses[56].

El 30 de abril de 1866, en circunstancias internacionales muy serias que culminarían en el combate que tendría lugar en el Callao dos días después, se lanzó al agua el dique. "Se había armado cerca de la torre blindada La Merced y se temió con fundamento que le ofendieran con sus proyectiles los buques españoles que amagaban el puerto. Se le libró fondeándolo a sotavento"[57]. Afortunadamente nada le sucedió. Duró hasta bien entrado el siglo XX, y durante el anterior fue orgullo nacional pues el de Valparaíso no pudo suspender a las corbetas *América* y *Unión*, en 1866, y en la Argentina el primer dique flotante se instaló en Buenos Aires solamente en 1871[58]. En realidad, el nuestro sobresalía cuando comenzó su servicio. Los de hierro, debido a los diseños de George Banks Rennie y James Campbell, comenzaron a ser construidos precisamente en 1866. El de Bermuda, hecho por Campbell y que cuando empezó su servicio (en 1905) era el más grande del mundo, tenía una eslora de 381 pies, mientras la del nuestro era de 300 pies; y si el antillano levantaba 10,000 toneladas, el nuestro llegaba a 6,000. Presentamos aquí las características del "dique inglés" tal como las proporcionaba por entonces la P.S.N.C.

"El 16 de abril de 1863 Petrie registró *The Callao Dock Company* con un capital de 500,000 dólares (75,000 libras) en quinientas acciones de mil dólares cada una, de las cuales la mitad deberían ser ofrecidas al público del Perú. Cuatrocientas cuatro fueron rápidamente adquiridas aquí, y 250 en Inglaterra. El dique fue hecho en Glasgow por la firma Randolph Elder y Co., por una suma de 42,000 libras"[59].

IVB. LA COSTA HIDROGRAFICA Y LA COSTA COMERCIAL

La escasa cantidad y la reducida fuerza con que dañinos fenómenos meteorológicos y oceanográficos se presentan en la cos-

ta del Perú, reducen aquí la importancia que los puertos tienen en otros países como abrigados lugares de refugio contra la mar y el viento cuando se desatan los temporales, por ejemplo. De allí que el otro de los dos papeles de importancia que desempeñan en el mundo los puertos, sea entre nosotros el predominante: son los lugares destinados a facilitar las operaciones comerciales (carga y descarga, almacenaje, o trasbordo). Para mejor comprender la forma en que lo realizaban, es preciso recordar ciertas características geopolíticas que en páginas precedentes se han mencionado. Esto es, que la carencia en la costa de ríos y de canales regionales e interregionales navegables, en ambos casos, así como la presencia de un sistema cordillerano que obliga a utilizar las abras que permitan tramontar los Andes, habían impuesto un tránsito perpendicular a la costa realizado con recuas de animales de carga, y otro paralelo a la costa que se verificaba en embarcaciones. También hay que tener en cuenta que la topografía territorial había llevado a que en cuanto a las actividades económicas nacionales se constituyera un sistema de compartimentos estancos. Estos estaban formados, al Oriente, por la agresiva muralla de los Andes y lateralmente por las blandas y movedizas arenas de los tablazos o desiertos de arena. Tales compartimentos tenían la forma de embudos cuya parte más ancha se hallaba mayormente en una región metalífera serrana, y la más angosta en el puerto o caleta por donde salían al mar los productos de exportación, o venían al mismo los de importación, siendo de advertir que tales puertos no estaban, por cierto, estratégicamente situados pues el quebrado territorio imponía desviaciones y vueltas que alargaban el camino hacia la fuente de producción, o al mercado de compra. Conviene recordar continuamente, por último, que ese cuadro tradicional, que del comercio interno e internacional del Perú los doctores de la Puente y Denegri han presentado acertadamente en los tomos que han estado a su cargo, se comenzó a alterar desde la década de 1840. La producción serrana no cambió sino cuantitativamente. Pero si la agricultura costeña siguió su línea tradicional de comerciar en artículos de subsistencia, en cantidades no muy grandes y más o menos los mismos en toda la zona, las cosechas de la caña y del algodón comenzaron a tomar importancia como productos de exportación, y la explotación masiva del guano y del salitre apareció como factor económico determinante durante el lapso que nos ocupa.

En la "Introducción" al tomo que le ha correspondido, el Dr. de la Puente ha presentado al lector una sumaria descripción de los puertos, a base de las memorias de la época, los testimonios técnicos posteriores, las descripciones de los viajeros extranjeros y las disposiciones legales dictadas en los primeros años republicanos. Esto nos permite rastrear en esa obra los factores morfológicos, climáticos, ecológicos, económicos y humanos que habían llevado anteriormente a utilizar ciertos accidentes físicos de la costa como lugares de operaciones comerciales o de ingreso para penetrar al interior del país. Tal situación nos libera de dedicar un especial estudio de conjunto a lo relacionado con los fondos, tenederos, sondajes, orientaciones, aguadas, climas, elementos físicos de mantenimiento y habitantes de los puertos, asuntos que preferimos tratar, eventualmente, al ocuparnos de cada uno de ellos. Conviene sí insistir en algo expresado anteriormente. La aparición de incentivos económicos nuevos, así como el uso del vapor como elemento de propulsión que reemplaza al velamen, al disminuir la influencia que los factores naturales ejercen en el tráfico marítimo, y al establecer focos de productos comerciales como el guano y el salitre, llevaron a la creación o al desarrollo de nuevos puertos y al abandono, parcial o total, de algunos otros.

El criterio técnico con que hoy se evalúan los puertos se basa, principalmente, en las condiciones que ofrecen para las operaciones de carga y descarga, en cuanto a los espigones, muelles y mecanismos que en ellos se encuentran, los talleres de mantenimiento y de reparaciones que poseen, los varaderos y diques del área y el utillaje especializado[60]. Tal consideración no era aplicable por entonces sino a los países muy desarrollados. En lugares como nuestra costa los buques utilizaban en grado mucho mayor que ahora sus propias instalaciones para descargar y cargar. Salvo en el Callao, y aun aquí en forma limitada, los puertos no tenían rompeolas y otras obras de protección, ni muelles de amarre. Como los derroteros no daban todavía detalladas instrucciones para portear, dependían de la experiencia marinera de los capitanes la eficacia de las maniobras de entrada y salida, el abarloamiento a los pontones que existían en pocos lugares y en forma continua (Arica, Paita), así como el apropiado escogimiento del tenedero para evitar que el buque garreara o fuera sorprendido en lugar peligroso en aquellos sitios donde habían fuertes y ocasionales rachas de viento. Lo precedente llevaría a la presunción que en tales condiciones la clasificación de los

puertos se realizaba en función de las características naturales que poseían; pero mayormente no era así pues los mejores puertos de la costa, con excepción del Callao, casi no se utilizaban (Chimbote, Ancón, San Juan, San Nicolás). Esto se debía a consideraciones administrativas y a las corrientes de tráfico comercial interno.

Era antiguo el reconocimiento que se había hecho que "el tráfico portuario es un elemento indispensable para las economías nacionales"[61], y de acuerdo con tal principio correspondía a los gobiernos su administración a través de ciertos funcionarios públicos residentes en los puertos, así como le tocaba reglamentar las disposiciones legislativas y ejecutivas contenidas en los códigos y leyes de comercio, principalmente. Las autoridades portuarias estaban subordinadas a los ministerios de Guerra y Marina, y de Hacienda, según tuvieran carácter técnico o carácter administrativo, duplicidad directiva que llevaba a rozamientos y dificultades, como ha de explicarse en páginas posteriores. En cuanto a la legislación, aun en la etapa de cambio y renovación que significó el período de los mediados del siglo XIX, tenía pocas características promocionales y en cambio abundaba en características restrictivas. Estas tendencias resultaban del maridaje entre el afán monopolista y la justificada lucha contra el contrabando, heredados de la época colonial, y por otra parte el cerrado proteccionismo que prevaleció durante los primeros veinticinco años republicanos respecto al tráfico marítimo comercial. De allí que, de acuerdo con la legislación, los focos comerciales de la costa se clasificaran en *puertos, caletas* y *caletas habilitadas*, cuya recepción de visitas no era enteramente libre. La denominación tenía, salvo en los contados casos de Paita, Arica y el Callao, una validez variable, a tal punto que hasta Chorrillos fue promovido varias veces a "puerto" en reemplazo del Callao. No se tomaban muy en cuenta las características naturales del lugar, tanto que se podría decir que ciertos lugares de la costa llegaban a ser puertos "por nombramiento" (las resoluciones de 26 de enero y 16 de febrero de 1861 habilitaron para embarque y desembarque los puertos de Ilo, Cerro Azul, Chala, Huanchaco, San José, Pacasmayo y San Bartolomé de Chao, según Basadre) y que no era raro que por razones políticas se les "diera de baja". Parece que el criterio que prevalecía se relacionaba, más bien, con el monto de las operaciones comerciales que en tales lugares se producían en función del *hinterland*; y cualesquiera que estas fuesen se crea-

ban aduanas en cada uno de ellos. Los buques extranjeros no podían entrar en puertos menores sino con licencia[62].

Si se atiende a las características económicas, el sistema portuario del Perú resultaba muy peculiar en los mediados del siglo XIX. Esto se debía a la forma en que los productos naturales habían sido explotados durante el período colonial, creando una tradición comercial; así como a la dificultad que la complicada topografía de nuestro territorio significaba para que las diversas regiones de este amplio y rico país pudieran intercambiar sus productos como ocurría en Chile, por ejmplo; y, además, a que el Perú acababa de asumir el papel de gran exportador de sus materias primas que estaban al borde del mar. El resultado era que podía dividirse el litoral en cuatro zonas bien definidas si se atendía a las características portuarias que se presentaron en los mediados del siglo XIX como resultado del estado en que la economía costeño—serrana se hallaba por entonces:

1. *El área Tumbes—Piura.* Comprendía nuestro territorio más septentrional y tenía como traspaís la región meridional del Ecuador y algo de la costa meridional de Nueva Granada. Los lazos con que tal área se unía a esas porciones territoriales de nuestros vecinos eran una débil supervivencia del fuerte enlace que había existido hasta la supresión del tráfico a vela de Panamá al Callao, que obligaba a una escala en Paita. El tráfico de los balleneros era otro elemento de relación entre los tres países. En realidad, a mediados del siglo XIX el área Tumbes—Piura conservaba todavía su dimensión macrorregional.
2. *El área del Callao.* Centrada en el primer puerto de la República, era la más prominente zona importadora del país, así como la de la gran exportación del guano. Unida por tierra a la rica área mineralífera de la sierra central, y convertida su rada en obligatoria recalada de gran parte de los buques que venían al Perú, era el único puerto de interés general que por entonces existía, categoría que significaba un decaimiento con respecto al lapso histórico que terminó en los fines del siglo XVIII, durante el cual tuvo un rango de puerto de dimensión macrocontinental.

   En la costa comprendida entre Lambayeque, por el Norte, y Chala, por el Sur, existían varios puertos periféricos del área del Callao. En el sentido de su trascendencia en cuanto a la actividad económica del país, algunos eran "puertos de interés local", es decir, de limitada trascosta; muchos otros eran

"puertos de interés particular", debido a su menor impacto económico y a su ausencia de trascosta. Buen ejemplo de esto último es la apertura de Salinillas, en 1861, "a petición de D. Diego Echevarría, para extraer fácil y económicamente la sal que se cría y beneficia en un lugar situado a las inmediaciones"[63].

Aunque por la importancia del mercado de compra que representaba la Capital, toda el área costeña comprendida entre el límite meridional del desierto de Sechura y el puerto de Chala dependían de Lima—Callao, cabe hacer una distinción entre los elementos que la componían, estableciendo dos sectores:

2a. La importante subárea agro—industrial del Norte, formada por los departamentos políticos de Lambayeque y La Libertad. Además de que esta subárea poseía la más lograda agricultura del país y una industria que aunque incipiente era variada, tenía una rica trascosta en las serranías de Cajamarca y Amazonas, y hasta conservaba limitadas zonas de traspaís (en Panamá y Ecuador) en los que vendía algunas de sus producciones;

2b. La subárea de Lima que no solamente comprendía el Callao y el departamento político de su nombre, sino también los de Ancash e Ica que gravitaban en la supremacía de la capital del país. Se les considera una subárea de Lima porque los puertos en que había comercio dependían en una u otra forma del Callao, especialmente en cuanto al régimen aduanero. Para facilidad expositiva se ha dividido esta subárea en: a) la zona situada al norte del Callao, por una parte, b) el Callao, y c) la que se hallaba al sur del Callao, por otra parte.

3. *El área agrícola—ganadera y minera del Sur*, exportadora de lanas, cueros, cortezas y metales, e importante contribuyente al mercado interno de productos alimentarios, que comprendía:

3a. La subárea del puerto de Arica, sector macrorregional que abarcaba, hacia el Oriente, la exportación de Bolivia y su importación;

3b. La subárea del puerto de Islay, con una trascosta formada por un sector territorial de influencia, comprendido entre el departamento político de Puno, por el Este; el departamento del Cusco, por el Norte; y el departamento de Arequipa (parcialmente) por el Oeste, territorio todo que constituía su trascosta; y

3c. La subárea Matarani—Lomas, con la trascosta formada por las serranías meridionales del departamento de Ayacucho y noroccidentales del departamento de Arequipa, zona ganadera que aportaba productos agroindustriales que el comercio de cabotaje negociaba.

4. *El área salitrera (meridional) del Perú*, con una pequeña e inmediata trascosta, que confinaba con la costa boliviana, y que comprendía varios puertos de interés local, así como otros accidentes geográficos.

Para la presentación de las cuatro zonas geopolíticas costeñas no vamos a seguir el orden en que acaban de enunciarse. Adoptaremos, más bien, una metodología de didáctica expositiva que nos parece la más apropiada para el lector promedio.

IV C. LOS PUERTOS, CALETAS E ISLAS Y SUS AREAS COMERCIALES DE INFLUENCIA

1. EL AREA SALITRERA DEL SUR

Al llegarse a la segunda mitad del siglo XIX, los dos extremos de nuestro territorio costeño parecían destinados a desvincular sus intereses de los del resto de la costa peruana y a vivir dentro de una economía propia que se libraría de la aventura con final catastrófico que significó el negocio del guano. Esto, a pesar de las diferencias geopolíticas que entre esos dos sectores nacionales, el del Norte y el del Sur, existían, aunque se asemejaban en que socialmente ambos tenían una burgesía empeñosa y esforzada que se afanaba honradamente en producir bienes y servicios, con una actitud constructiva que difería de la flojedad burocrática de los limeños. Tarapacá, hundida como Piura en un quemante desierto, no había mantenido lazos muy fuertes con el Norte, y lentamente resultaba gravitando más bien hacia el Sur. Aunque Bolivia se hallaba de por medio territorialmente, era con Chile con quien más se había relacionado en lo comercial. Cierto que no sucedería en esta zona, como pasaba en el sector septentrional del país, que sus límites terrestres fueran hacia el Oriente y con tierras selváticas y desconocidas. Por el contrario, la estrecha franja costeña de Tarapacá tenía atrás ciudades bolivianas de importancia como Oruro, Sucre y Potosí. Pero para llegar a ellas había que dominar las cordilleras occidental y central, por fragosas rutas, sin que hubiera producciones locales, en uno y

otro país, que resultaran ventajosamente comerciables. Los minerales, primero, y el salitre, desde 1830, tenían en cambio puerta franca y amplia en el Océano Pacífico. Ocurrió, así, que mientras la zona de Arica sostuvo y estimuló el comercio peru boliviano tradicional, Tarapacá contribuyó a que Bolivia bajara de sus alturas occidentales, hacia la muy limitada porción litoral que poseía en el Pacífico. Este país se integró en los intereses salitreros del Perú y Chile y, extraño destino, fue a una guerra suicida, en defensa de sus derechos sobre el salitre. Así, este fertilizante químico resultó imperando en toda la región costeña comprendida entre el Atacama chileno y nuestra quebrada de Camarones, dando forma no sólo a la economía de esta área geográfica, sino a su vida. El tráfico comercial, el movimiento marítimo de la provincia de Tarapacá y todo lo que con estos dos fenómenos se relacionaba, quedaron independientes del gran negocio del guano peruano y subordinados al del salitre, con un éxito que nos benefició sólo durante un breve lapso. El pasado colonial de Tarapacá había determinado anteriormente la ocupación de ciertos lugares de la zona cordillerana del interior y de la costa, además del estacionamiento, variable en cuanto a duración, en las zonas metalíferas. Pero con la explotación del salitre fue la pampa la que se cubrió de *estacas* en las que se trabajaba el abono químico; en la costa se crearon puertos de exportación y, en varios casos, y antes que otras regiones importantes del Perú los tuvieran, los ferrocarriles unieron las *estacas* pamperas con los muelles que en los puertos entraban en el mar. Esto explica que la infraestructura de comercio marítimo en la región tarapaqueña, que presentamos a continuación, resultara una creación de empresa extractiva industrial cuyos viejos cimientos eran de negociación minera, argentífera sobre todo.

La costa tarapaqueña del Perú, de aproximadamente 143 millas náuticas de extensión entre la desembocadura del río Loa y la quebrada de Camarones, corría casi por completo en dirección del Sur al Norte, con estribaciones de la Cordillera Occidental que de manera general estaban sobre o muy cerca de la ribera marítima, subiendo de 2,000 a 4,000 pies de altura. El resto del Perú recordaba que este litoral existía, una vez que pasó a la historia la importancia de las *papas* de plata extraídas del suelo, porque de esta región se sacó tradicionalmente el guano para el consumo de la agricultura nacional. Del auge minero le había quedado un magnífico puerto. Este sirvió muy bien al comenzar la

exportación del salitre. Puede decirse que a partir de 1830 fue Iquique el catalizador del desarrollo costeño de Tarapacá que vamos a estùdiar con cierto detalle, por considerar que esta región geográfica peruana resulta desconocida para el lector nacional de hoy, puesto que nos fue arrebatada hace cien años como botín de guerra. Para nuestra descripción van a ser de utilidad los varios trabajos divulgatorios que Bollaert publicó en Inglaterra y que reunidos en un libro contienen valiosa información mineralógica, geográfica, económica y social, ya que el autor residió tiempo largo en esa provincia litoral. El lector ha de disculpar, seguramente, que en algunos casos aparezcan cabos sueltos en vez de una trabazón metódica y literariamente coordinada. Esto se debe a que en esta descripción, como en todo este tomo de la *Historia Marítima*, el autor se ha afanado en presentar la palabra viva de quienes actuaban por entonces en el escenario histórico, en lugar de glosas, interpretaciones o comentarios destinados a salvar el prestigio de quien esto escribe, en vista de los errores en que los testigos presenciales incurren. Nos ha parecido, y lamentaríamos estar equivocados, que tales faltas de los testigos constituyen parte importante de la historia que se analiza, y que corregirlos es cercenar el pensamiento de los expositores u ocultar la ignorancia en que, infortunadamente, podía hallarse la gente por entonces. Iniciamos la presentación de la materia con una sintética descripción de lo que constituía la provincia litoral de Tarapacá, que era el escenario en que actuaban los elementos marítimos que se presentan. Este procedimiento no será necesario con respecto a otras áreas y subáreas pero sí resulta indispensable en este caso, por el desconocimiento que puede haber sobre esta región geográfica, como lo hemos dicho en líneas precedentes.

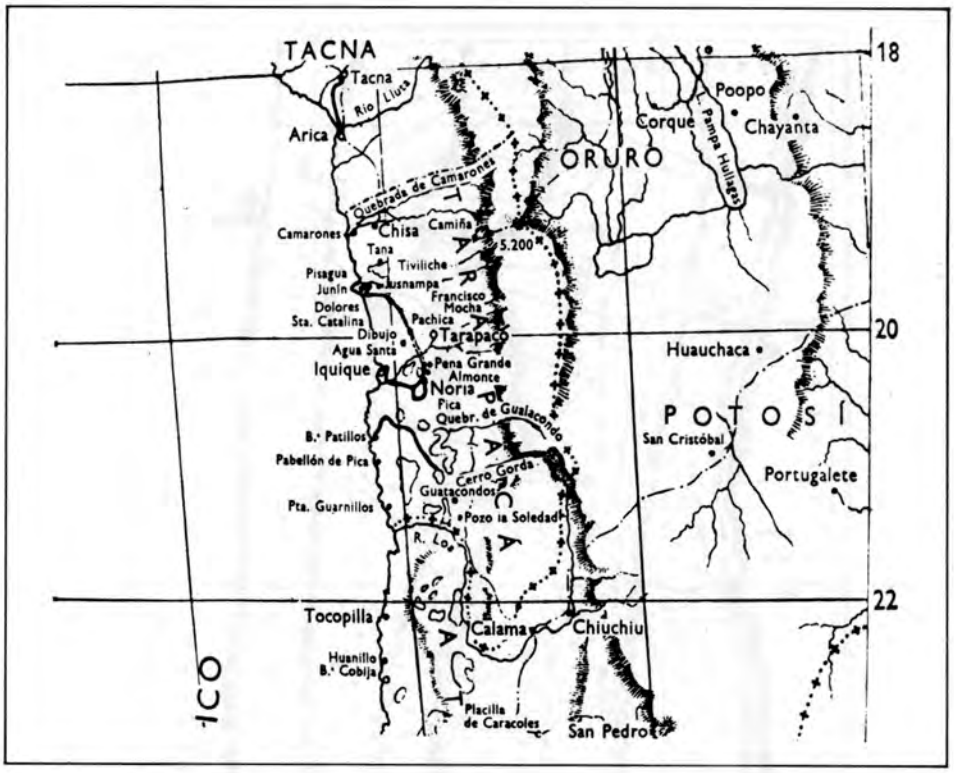
2. LA PROVINCIA LITORAL DE TARAPACA

Tarapacá, creada "provincia litoral" por una ley del 1º de diciembre de 1868, con los distritos de Sibaya, Iquique, Pisagua, Camiña y Pica, era la provincia más distante y extensa del Perú (aproximadamente 60,000 km^2); pero tan despoblada y sin los medios de cultivo fue en el pasado, que resultó casi desconocida desde la época de los españoles descubridores, quienes cuando eran preguntados acerca de ella contestaban que "su ruta estaba entre montañas rocosas; desiertos arenosos, deshabitados y sin

lluvias, cubiertos de sal y sin agua; con calor excesivo durante el día y frío en la noche". Los "caminos van por arenales, cuestas, salitrales y despoblados sin agua y sin víveres... Las bestias se arruinan y los caminos están sembrados de osamentas"[64], decían.

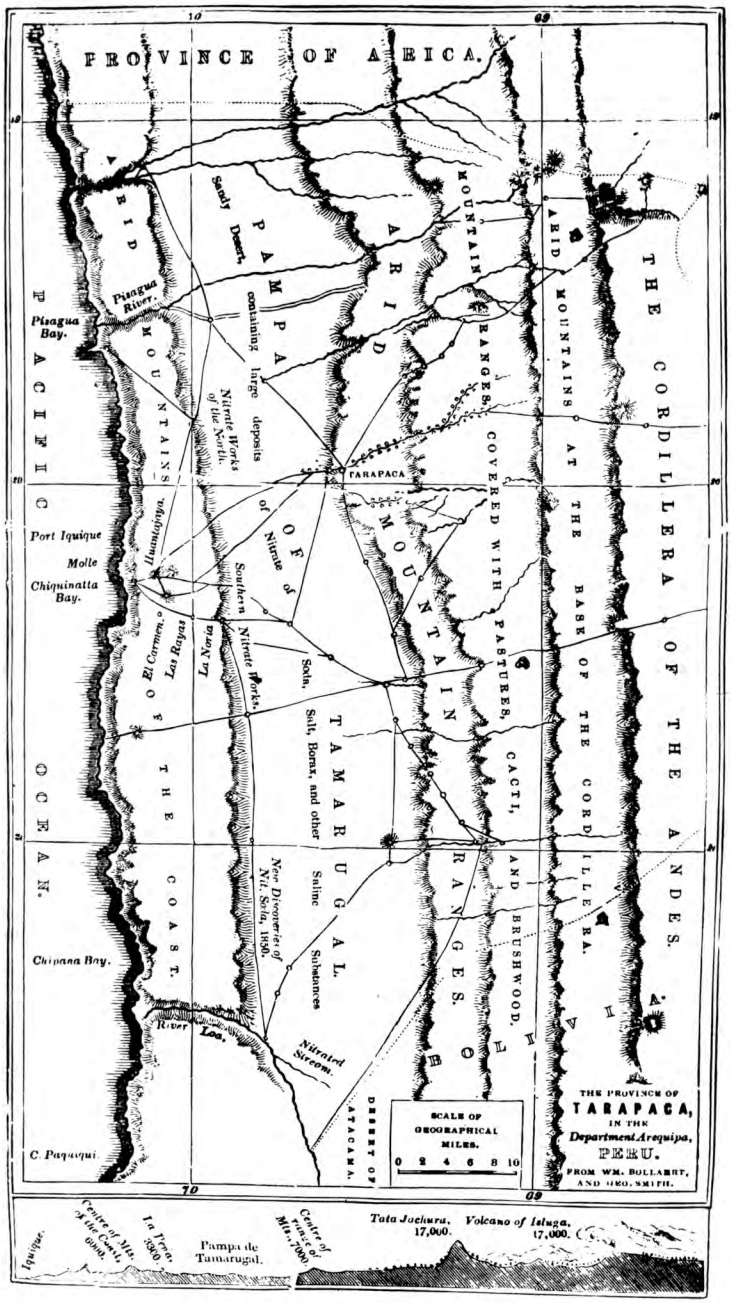
Las características físicas de esta provincia pueden describirse como sigue, de acuerdo con Bollaert, quien divide su territorio en las seis zonas diferentes[65] que se enumeran:

1º) La ribera marítima se compone de montañas áridas que van de Norte a Sur, elevándose a veces abruptamente del mar, de 3,000 a 6,000 pies. Tiene aproximadamente 30 millas de ancho, con extensas hondonadas y ondulaciones, sin vegetación, y con la mayor parte de su superficie cubierta de arena, sal y nitrato de soda que cuando se le encuentra mezclado se le llama *caliche*;
2º) La pampa, o la gran llanura de Tamarugal, de 3,000 a 3,500 pies sobre el nivel del mar, que viene del Norte en la provincia de Arica y va al Sur en el desierto de Atacama. Tiene alrededor de 30 millas de ancho. Gran parte de ella está cubierta con arena, sal, nitrato de soda, particularmente en su margen oeste, y otros cuerpos salinos. El agua que recoge de las montañas del Este se encuentra a varias profundidades. En la pampa crecen algunos tamarugos, algarrobos y otros arbustos; pero lo importante en ella es el salitre que, en promedio durante el lapso que nos ocupa, era explotado en unas 10,000 "estacas" de las cuales algo más de la mitad eran peruanas. Debe tenerse presente que una "estaca" comprendía casi 28,000 m^2, lo cual equivalía a un contenido de 14,000 m^3 de materia prima. Hasta 1868 el Estado adjudicó gratuitamente las "estacas" y el salitre se exportaba sin gravamen alguno; pero después del terremoto y maremoto que asoló la región en agosto de ese año, se prohibió la adjudicación de estacas y se estableció un impuesto de 4 centavos por quintal exportado;
3º) A continuación se presenta una extensión de montañas desiertas, de alrededor de 7,000 pies de elevación sobre el nivel del mar y de 20 millas de ancho;
4º) Luego viene una elevada región, muy floreciente. Aquí por primera vez se ven pastos ordinarios, matorrales y grandes cactos. Los pastos mejoran conforme están en terrenos más elevados, hasta que por la severidad del clima disminuyen y finalmente desaparecen a una altura de 16,000 pies;
5º) Se llega enseguida a la base de la Cordillera Occidental,

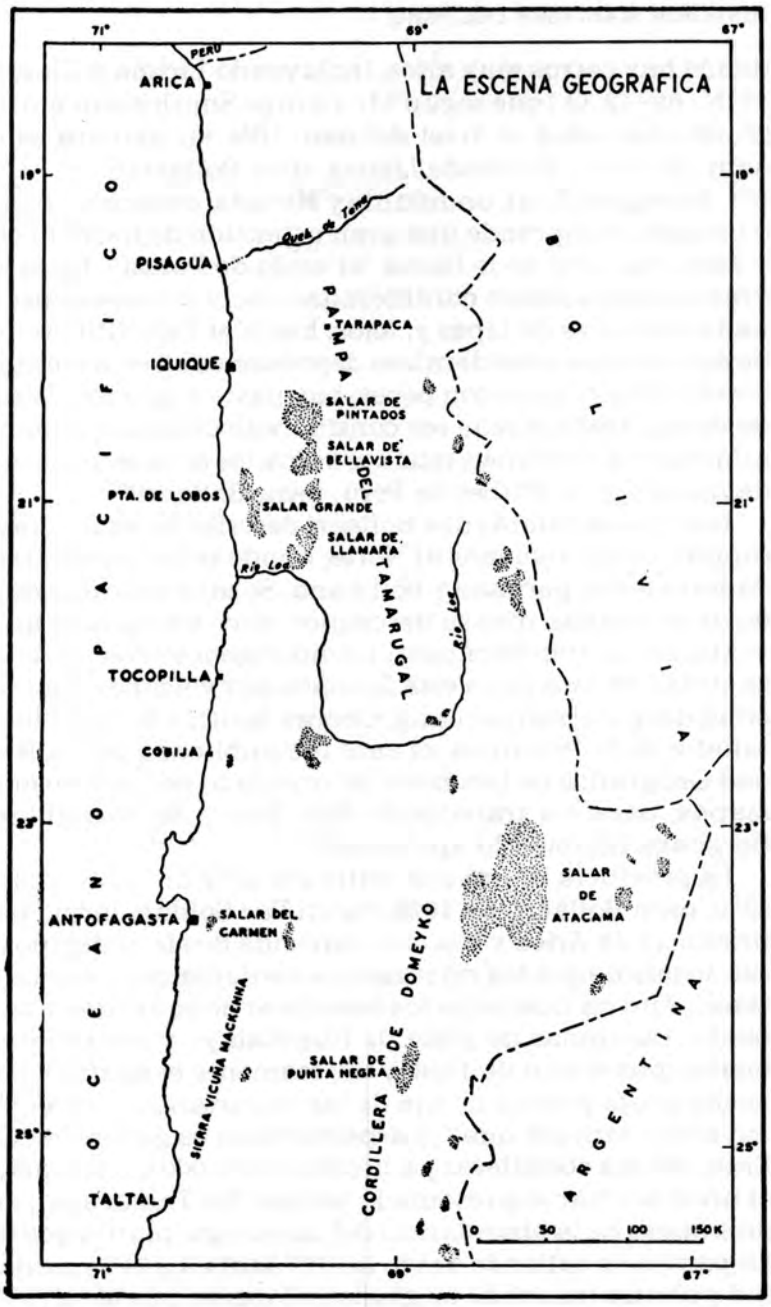


La costa y el litoral

El departamento peruano de Tarapacá. (Archivo de *El Comercio* de Lima, 1979).



La provincia litoral de Tarapacá tal como lo presenta Bollaert en su precursor libro. (*Vide* bibliografía).



La zona del salitre tarapaqueño según Oscar Bermúdez en *Historia del salitre.*

donde hay cerros muy altos, incluyendo Lirima o Chuncura (19° 47' N., 69° 12' O.) que según Mr. George Smith están entre 24,000 y 25,000 pies sobre el nivel del mar. (*Ille*, en Aymara es nieve; de aquí *Illi—rima*, de donde Lirima, dice Bollaert);

6°) La región final, ondulante y elevada, conocida como la puna o páramo, comprende una gran extensión de tierra al Norte, Sur y Este; y a veces se le llama "el nudo de Potosí". En él aparecen grandes extensiones cordilleranas, incluyendo las alturas coronadas de nieve de Lipes y, lejos, hacia el Este, Illimani y Sorata. Se encuentran considerables depresiones en esta elevada región donde existen lagos con peces; hay pasto y quinua. Este gran nudo de los Andes puede ser considerado como uno compuesto de alturas que contienen muchos volcanes activos y un sinnúmero de inactivos: el Thibet de Perú, para Bollaert[66].

Las dos cordilleras que Bollaert describe no están muy bien definidas, como algo más al Norte, donde se les puede llamar, verdaderamente, peruana y boliviana. Se sabe poco de este gran nudo de montañas, dice su descriptor, pero sin duda es un lugar de continua acción volcánica: los aborígenes creen que una gran cantidad de esos picos está formada por volcanes. En 1828, a solicitud del gobierno peruano, George Smith y Bollaert hicieron un estudio de la Provincia, el cual fue publicado por la Real Sociedad Geográfica de Londres e incorporado por Arrowsmith en sus mapas, para los trabajos de Fitz—Roy y Sir Woodbine Parish. Berghaus también lo aprovechó[67].

La provincia litoral está entre los 19° y 21° 30' S, y 68° 15' y 70° 22' 0, para Bollaert. En 1628, según Paz Soldán, formó parte de la provincia de Arica y "ha sido conocida desde el tiempo de los Incas, lo mismo que las riquezas que contenía; pero nunca se explotaron. Aún en tiempo de los españoles no se encontraba muy poblada. Las minas de plata de Huantajaya y Santa Rosa, descubiertas por el año de 1556, y últimamente el salitre y bórax han hecho a esta provincia una de las importantes y ricas"[68]. El mismo autor expresa que "el aspecto físico es generalmente árido. Entre las dos cordilleras y a la altura de 1,000 a 1,100 metros sobre el nivel del mar se presenta la pampa del Tamarugal, así llamada a causa de la abundancia del tamarugo, planta que crece allí. La pampa se extiende desde los 19° hasta los 21° y medio de latitud y abraza menos de un grado en longitud, de 69° a 70°". En esta pampa es donde están las ricas producciones de la provincia, el salitre, bórax, sal común, "y en algunos lugares, añade Caplan,

los *gramadales* que sirven de forraje". "Sus dimensiones son enormes, pues por el Sur va a unirse al desierto de Atacama y por el Este se divisa a lo lejos la gran cordillera de los Andes que con sus picos nevados parece ir hasta el cielo. Es una de las más lindas perspectivas"[70]. En las tierras que la rodean, a pesar de la poca agua de que se dispone, los indígenas han cultivado alfalfa, trigo, maíz, papas y árboles frutales desde los tiempos de los atacameños y coyas, frutos agrícolas que no alcanzan para la población de la provincia litoral[71].

Una vez que empezó a desarrollarse la actividad salitrera en el lado norte de la provincia, los pobladores indígenas de las quebradas pusieron interés en el cultivo de la alfalfa y en la ganadería menor, para suministrar forraje y carne a las salitreras comprendidas en la descripción metalífera que Caplan consigna en su libro, que en lo que sigue resumimos. Dice que una zona de Mamiña, en las faldas de la Cordillera Occidental, a unos 4,000 metros de altura y al Oriente de Iquique hacia el pozo Almonte, presenta vetas "superiores de cobre", mientras en Paiquina las hay de oro y en el cerro Chuchulay, de plata y de cobre. En Chanabaya, añade Caplan que hay "cerros corpulentos matizados de vetas de oro y plata". En cuanto a Huantajaya, Santa Rosa y El Carmen, refiere que "los operarios fueron encontrando en varios puntos del cerro las que llaman *papas* (que son trozos de plata pura... y que han pesado hasta 800 libras) ...". Añade que "las vetas de la cordillera no son tan ricas, pero por esto no son despreciables, especialmente las de Maní y Challacollo", lugar el último que quedaba en la quebrada de Huatacondo, en el paralelo del Pabellón de Pica, unas 19 leguas al sur de Pica. Del Hujina, llamado también cerro de Pereira, dice que tiene cobre y oro "en afrecho"; y en sus faldas el mineral de Chislea y el de Sigua, en Capaquiri. En cuanto a los de Yauricocha y Picuntiza, "tienen vetas de plata, oro y cobre". También Caplan se explaya sobre el descubrimiento del bórax hallado en la pampa del Tamarugal, bajo la capa que contiene el salitre, y que por entonces (1859) se ha "mandado a Europa de contrabando", refiriendo que en los terrenos de donde se ha sacado se dan buenas cosechas de maíz, trigo, cebada y papas. No deja de mencionar el peróxido de manganeso de los cerros Granado y Chiclia[72].

Dice Bermúdez que "entre los salitreros peruanos que se iniciaron a principios del siglo XIX, muchos de ellos se instalaban en la ciudad capital tarapaqueña, levantando allí residencias lu-

josas que dieron nuevo aspecto a la vieja villa colonial. Cuando el rico salitrero de 1840-1850, después de pasar días de descanso en el oasis, partía a caballo o mula de regreso a Negreiros o Zapiga, refiere, su esposa no experimentaba el desamparo que hubiese sentido viviendo en una oficinita de *paradas*, cerca del peonaje cerril, o la intranquilidad de la vida iquiqueña. Podía asistir a la vieja iglesia colonial y de pasada ver a las mujeres de los funcionarios públicos. Las principales construcciones eran el edificio de la Intendencia, la iglesia parroquial, la casa de don Ramón Castilla que habitaban sus familiares, la de don Atanasio Tinaxas, la de la familia Vernal y las de otros productores salitreros y agricultores. El doctor Federico Bockenham tenía también su residencia en la aldea, instalándose años después en Iquique. El interior de esas casas estaba arreglado con lujo. Arboles centenarios esparcían sobre ellas sus sombras refrescantes que, por contraste violento, con la luz solar toman color casi violado. En el patio de la casa del Dr. Bockenham, según anota Bollaert, había un viejo algarrobo de 60 a 70 pies de altura y 6 de circunferencia"[73]. Otra es la visión de la pampa, donde hay médanos, puesto que el viento sopla con toda fuerza en un desierto como este. En 1830 hubo un huracán que llegó del Sur y que elevó la arena a 100 metros de altura, en tanta cantidad que obscureció el sol, refieren los vecinos.

"El clima es variable, templado en la costa; en los distritos salitreros el calor es fuerte de día, y de noche el frío. Tarapacá, Pica y los pueblos del interior son cálidos. A pesar de todo es muy sano", dice Paz Soldán. En cuanto a la población, era en 1859 de 11,000, según Caplan[74]; pero unos seis años después llegó a "18 a 20,000 almas en toda la provincia"[75], de las cuales la mitad, aproximadamente, eran peruanos y el resto lo formaban bolivianos, chilenos y europeos (italianos, franceses, alemanes, etc.). No había mucho trato social, refiere Bermúdez: "Cuando los dueños de las salitreras de Zapiga, Negreiros y otras pampas del lado Norte querían darse unos días de descanso, iban a pasarlos en la aldea de Tarapacá, a unos 30 ó 40 kilómetros de esos yacimientos y a menos de 120 de Iquique. Después de recorrer inmensos arenales calientes, avistaban el color verde de la vegetación que se extiende al fondo de una suave hondonada y que parece cortada en secciones pequeñas y regulares. Un sendero zigzagueante los llevaba a las primeras casas del pueblo"[76].

Desde el punto de vista eclesiástico, dice Bollaert, se divide la provincia en cuatro "curatos", a saber, Tarapacá, Pica, Sibaya y Camiña, con una población mixta de alrededor de 11,000, consistente en españoles, sus descendientes, indios aymaras y algunos negros. Esos indios, informa, que poseen tierra pagan un tributo anual o impuesto igual a £ 1 ; otros indios sin tierra, 16 chelines; la población blanca, 12 chelines; los últimos pagan también un impuesto a la propiedad. El ingreso total de la provincia está por debajo de los £ 3,000. Bollaert describe como sigue los lugares poblados de la costa.

Curato de Tarapacá: La ciudad de Tarapacá, nos dice, dista 40 leguas de Camarones y 40 del Loa, y está a 4,796 pies sobre el nivel del mar, en las faldas de las alturas de Sillajhuay (5,996 m.) en que por el Oeste termina la pampa de Tamarugal, ligeramente al norte del paralelo de 20°, a 12 millas geográficas de la costa (19° 56' S, 69° 35' 0). Es la sede del gobierno provincial cuyo jefe es el subprefecto. Llega hasta la ciudad un riachuelo que baja de la cordillera. Pero rara vez hay allí agua suficiente para irrigar toda la tierra (la cual es cuidadosamente abonada con guano) en forma adecuada para el cultivo en esta quebrada, como sucede en otras; pero cuando las "tronadas", con sus fuertes lluvias, ocurren en los Andes, torrentes o avenidas se precipitan en las hondonadas, llevando consigo masas de rocas, árboles, chozas, ganado, en realidad todo lo que pueda haber a su paso, dejando después de una de estas destructivas inundaciones, nada más que una capa de piedras. Las casas están hechas de adobes, y rara vez son de más de un piso, como precaución contra los frecuentes terremotos. La producción de la tierra es maíz, trigo, alfalfa, fruta y algunos vegetales. Cerro arriba del barranco, en las serranías de Sillajhuay, están los pueblos indios de Pachica, Laonsana y Puchurca; en los alrededores hay algunas minas de oro, plata y plomo. En el camino de Guantajaya a Tarapacá está el cerrito de Huanca, que es una montaña rumorosa cuyos sonidos generalmente se oyen al amanecer porque esta loma está en un llano desierto y durante el día la tierra que la rodea se halla expuesta a un fuerte calor y en la noche disminuye considerablemente la temperatura. Conforme aparece el sol el aire se hace más caliente; se forman entonces corrientes y hasta ráfagas de viento, que al golpear los lados de la montaña, ponen en movimiento la arena y es esta muy probablemente la causa de los sonidos en cuestión.

Mamiña: (20° 4' 48" S). Situada un poco al sudeste del pueblo de

Tarapacá y a 3,500 metros, es una aldea aborigen bastante grande donde la papa se produce muy bien. Está provisto de agua que viene de claras fuentes sulfuradas y en ebullición. En sus cercanías hay mucho yeso, alumbre y carbonato de soda. Hamitca se halla en los alrededores, donde hay una veta de oro. Al este de Mamiña está el pueblo indio de Macaya y luego la gran extensión de Yabricoya, abundante en cobre, plata y oro, todo ello en las alturas de Sillajhuay. Cerca a Quipisca hay muchas quebradas desiertas y arenosas y aquellos que no están acostumbrados a viajar en estos países estarían alarmados a causa de los temibles precipicios. El camino de Mamiña a Pica pasa a través de muchas hondonadas profundas, sin agua. El Pozo de Ramírez es una fuente de 210 pies de profundidad, sumida en la pampa para el uso de los viajeros. En estas regiones nadie empieza un viaje por tierra sin llevar un par de cuernos de buey llenos de agua, puestos delante de su silla de montar, así como provisiones en las alforjas y un grueso poncho, o dos, que sirvan como frazadas, ya que a veces un recorrido será por días sin hallar agua o una choza[77].

Iquique: (20° 12' 47" S y 70° 14' 0). Es el puerto principal de la provincia y el único pueblo situado cerca de la costa; los otros lugares nombrados en los mapas son meramente puntas, playas, islas, etc., visitadas por pescadores en busca del pez llamado congrio, así como de focas y de nutrias de mar, en sus balsas ingeniosamente construidas con pieles de foca infladas con aire. Durante su estada en tales lugares, viven en cuevas o cabañas miserables, construidas con costillas de ballenas, cubiertas con pieles de foca, y subsisten con agua, maíz y pescado. Sin embargo, es zona promisora. "Con la actual navegación por vapor a lo largo del Pacífico, que facilita el transporte de mercaderías y provisiones, creo, dice Bollaert, que ésta, tal vez la costa más estéril del mundo, tarde o temprano será explorada cuidadosamente a causa de sus minas, y no me sorprendería oír hablar de importantes descubrimientos de metales preciosos y otros, así como también de valiosas materias salinas. Luego, aunque no se levanten grandes ciudades, lugares de importancia comercial se alinearán en la costa. Mencionaré algunos puntos, añade, que merecen un examen adicional. Alcaparosa, al norte de Pisagua, por su oro, pues el Norte y Sur del puerto tiene vetas de plata. Chanabaya (20° 40' S) es una importante localidad, y si se pudiese colocar allí agua y provisiones a una tarifa razonable, es opinión general que se le-

vantaría del desierto otra Huantajaya. Aquí se han trabajado parcialmente vetas de plata y oro. Chuchulai, en 21° 8' S, contiene venas de plata. En Paiquina y Chipana, al Norte de Loa, se ha hallado oro. Al sur de Loa hay mucho guano, particularmente en Paquique, en 21° 56' S. Diez millas al Sur están las ricas vetas de cobre de Duendes y Tocopillo".

Huantajaya: Estas celebradas minas de plata están como a 7 millas del puerto de Iquique, y en 20° 14' S, 70° 7' 0, a 2,877 pies sobre el nivel del mar, para Bollaert. Se llega a ellas desde el puerto mediante un camino sobre el llano, a través del cual corren muchas colinas de arena. La carretera sigue a lo largo del declive de las montañas, hasta el escarpado camino en zig—zag que está a 1,760 pies. En la cima la tierra es arenosa, suelta y completamente cubierta por piezas angulares de roca, algunas en avanzado estado de degradación, a las cuales el calor solar ha dado una apariencia calcinada, habiéndose desmenuzado algunas. Aquí hay mucha sal, y parece como si hubiera manado fuera de la tierra y se hubiera cristalizado por el sol, expresa Bollaert. A distancia tiene la apariencia de una colección de huesos, y la escena es de absoluta esterilidad. "Aparecen las alturas de Huantajaya, y Santa Rosa sobresaliendo de la tierra circunstante. Todo es de un color marrón muerto, excepto las cadenas azulinas de la cordillera, que se ven a la distancia, cubiertas de nieve"... "Las minas de Huantajaya han hecho a la provincia de Tarapacá tan célebre en el Perú, que a veces se le ha llamado el Potosí del Sur. Fueron descubiertas alrededor de 1556 por españoles provenientes de Arica, quienes las trabajaron en un punto llamado los Chiflones, pero luego las abandonaron. Resultaron redescubiertas por un indio llamado Cucumate, durante uno de sus viajes a la costa, por guano, quien las dio a conocer a Juan de Loayza, el cual empezó a trabajarlas, pero falleció sin obtener mucho beneficio. En 1718 el hijo de Loayza, don Bartolomeo, encontró un rico mineral en la veta de San Simón, y en 1727 se descubrió el *paniso* o roca no consolidada (compuesta principalmente de piedra caliza arcillosa conteniendo conchas fósiles) al pie de la montaña donde se obtuvieron las *papas* o masas aisladas de plata. Una hallada en 1729 pesó 800 libras; otra, en 1794, 400 libras. En 1746, habiendo sondeado completamente el paniso, se halló la veta principal, lo que condujo al descubrimiento de muchas otras. En 1826 se calculó que la cantidad media anual de plata extraída hasta ese momento, desde 1726, era de 750,000 dólares, lo que daría un total de

Buques en la bahía de Iquique. (Reproducido de la *Historia del guano y del salitre*, de López).

aproximadamente £ 15'000,000. Desde 1826 la producción de las minas ha sido muy irregular, sin promediar más de 30,000 dólares al año. Existen alrededor de 50 minas; y sólo en una se ha hallado agua, tan impregnada de materias salinas y metálicas que no es adecuada para beber. En este lugar desierto la mano de obra es muy cara, y las operaciones de explotación de minas generalmente se realizan sólo en las vetas, sin trabajar mediante pozos y socavones, siendo el sistema extraer rocas pequeñas o no sueltas y, conforme se abren nuevos trabajos, arrojar el material desprendido a las más antiguas; esto ha hecho que a las minas se les llame "aterradas" o "colmadas". Transcurren períodos en que se extrae poca plata, luego se hace un rico descubrimiento; uno entre estos fue una masa de plata, casi pura, de 15 yardas de largo por una yarda de grosor. En tiempos florecientes se emplearon unas 4,000 personas en estas minas". Bollaert dice haber visto sólo 150. "Las viviendas están por lo general construídas de caliche, añade, o sea de arena y sal, algunas de madera, proviniendo el material de Chile. El agua para beber es transportada desde los pozos de Almonte, distante 21 millas, en pieles de llama que contienen 14 galones, y que se venden a 4 chelines. Cuando escasea es mucho más cara. Por un carnero vivo se ha pagado £ 10 y £ 20 por un buey. A veces es penoso ver a los mineros retornando de

la mina sofocante, cuya temperatura es a menudo 100°F (la más alta temperatura a la sombra es 78°), y que están obligados a ir a pie a Almonte por agua. El calor medio de invierno es de 53° a las 8 a.m., 64° al mediodía y 56° a las 8 p.m. El del verano es de 73° a las 8 a.m.; 76° al mediodía y 64° a las 8 p.m. Las minas de Santa Rosa y El Carmen, descubiertas alrededor de 1778, distan 5 millas de Huantajaya. Además de producirse la clase de minerales semejantes a aquellos de Huantajaya, existe mucho sulfuro de plata y cobre (*cochiso*). De 1815 a 1825 una mina dio £ 600,000; y una boya en la mina Arcos, de 3 yardas de largo y 20 de alto, dio £ 100,000".

"*Pintados*: (Al Sur de Santa Rosa). Es un sitio curioso debido a 'Las Rayas' llamado así por un primitivo trabajo indio cincelado en la superficie de una montaña".

"*Salinas de Cermeno*: Son depósitos de sal a 15 millas al Sur de Iquique. Se halla la sal en una pampa a 15 a 20 pies sobre el nivel del mar y a 1,500 yardas desde la costa rocosa. La sal, que es cristalina, está en capas, entre estratos irregulares de roca en los que hay grietas perpendiculares llenas también de sal, comunicándose una capa con la otra. Cuando las capas son gruesas, están formadas por 5 ó 6 más pequeñas. Tienen una inclinación hacia el mar de 2° a 3° y contienen abundantes sulfatos. A veces se llevan cargas en los buques, hacia Chile. No es difícil comprender la existencia y origen de la sal cerca al océano; pero cuando se le encuentra en la extensión montañosa de la costa, en y cerca a la pampa de Tamarugal, junto con el nitrato, sulfato, carbonato de soda, borato de soda y cal, así como en las alturas de los Andes, a 15,000 y 16,000 pies y tal vez más alto, es un curioso asunto digno de especulación, pues hace a uno presumir que tanta sal en posiciones tan elevadas puede derivar su origen de fuente diferente del océano, a saber, de la descomposición gradual de las rocas que contienen las bases de materiales salinos". Refiere que Mr. Smith escribió a Bollaert en 1850: "Los grandes salares parecen ser sacados de la tierra mediante un poderoso sol que actúa sobre la superficie humedecida por un fuerte rocío. Yo creo que casi desnudamos las montañas de Santa Rosa cuando vendí una cantidad de sal al capitán Bowers, en 1827".

Curato de Pica: "Está a 4,290 pies sobre el nivel del mar (20° 30' 8" S, 69° 24' O.). La iglesia se halla en el margen oriental de la pampa, en un terreno muy arenoso, en la base de alturas áridas, sobre el cual hay una elevada región donde la humedad del aire y la lluvia ocasional producen el pasto (*ichu, iru* y *sajana*) y se alimentan

Huantajaya. (Reproducido de la obra de Bollaert).

las domésticas llamas y alpacas, las ovejas y, en las partes más retiradas, las salvajes vicuñas y guanacos. La tierra cultivada en la quebrada de Pica es limitada, viniendo el principal suministro de agua de insignificantes fuentes termales que varían de 55° a 98°F de temperatura. El agua se recoge en *cochas* o reservorios y se distribuye cuidadosamente a los viñedos y otros cultivos, a algunos de los cuales se les suministra agua mediante socavones o terrazas colocadas en una pendiente ligera; algunos de estos accesos tienen más de 2,000 yardas de largo y probablemente fueron empezados por los indios antes de la llegada de los españoles. Las propiedades en Pica consisten en pequeños viñedos, huertas de vegetales y parcelas de alfalfa. Entre las frutas se da la uva (de la que se hacen buen vino y aguardiente), higos, guayabas, melones, chirimoyas, peras, duraznos, membrillos, limones chicos pero fuertemente ácidos, granadas, tunas, la fruta del nopal, dátiles, pacay (*prosopis dulcis*, el árbol más grande del país) y el favorito ají o pimiento que los peruanos utilizan en casi todos los platos. También se cultivan aceitunas, caña para empajar, un poco de algodón, camotes, ricino, capulíes y otras plantas. Las principales casas son de adobes, pero de un solo piso por los terremotos. La mayoría de las viviendas son meramente chozas de bambú cubierto con lodo y tienen techos planos. Las calles son hondas, con arena suelta que en el día, durante el verano, se vuelve muy caliente y se hace tan penoso caminar sobre ella que los habitantes mantienen un caballo o mula ensillada a la puerta para ir de casa en casa. En este sitio se sufre de fiebre palúdica (*"ague"*), tabardilla, *chuicchuic* y aun de peste. Las langostas hacen grandes daños a veces y la vinchuca es común. El cerro de Chuchulai es famoso por sus buenos panisos y por mostrar favorables señales de oro y plata".

"*Mantilla*: (20°). Está 31 millas al SO, del pueblo de Pica, explica Bollaert. A sus haciendas se les provee de agua desde el valle de Quisma o Chintaguay. Este lugar era comparativamente populoso antes de la conquista, pues se ven muchas tumbas antiguas en las cercanías".

"*Pampa de Tamarugal*: Esta interesante planicie, según Bollaert, toma su nombre del tamarugo o árbol tamarisco, de la familia del algarrobo, que aporta el principal combustible de la zona y crece donde quiera que el agua llegue a la pampa desde las hondonadas del Este. Aquí también hay enterrados, debajo del suelo, grandes conjuntos de madera petrificada, de los árboles citados,

llamados algunas veces madera fósil. Mr. Smith escribió en 1850: 'Se han desenterrado bosques de madera fósil en la pampa; y es sintomático que todos los árboles aparecieran tendidos en la misma dirección, como si hubiesen sido barridos al mismo tiempo por un huracán o un torrente de agua proveniente de las hondonadas de las montañas'".

"La pampa se extiende en toda la longitud de la provincia, sigue describiendo Bollaert, y parece que se eleva en el Norte. Su altura sobre el nivel del mar es de 3,000 a 3,500 pies y constituye una continuación del desierto de Atacama. Su superficie está salpicada aquí y allá de guijarros, parches de arena, sal, nitrato de soda, boratos de soda y de cal y otros cuerpos salinos. Hay muchos terrenos gredosos que serían aptos para el cultivo si hubiese agua. Por último, se encuentra roca porfídica. Abriendo pozos se obtiene agua a varias profundidades. Cerca del lindero oriental el agua no está lejos de la superficie de la tierra; pero hacia el Oeste queda más profunda. Aun entre los hoyos, más hacia el Oeste, como en La Noria, Cocina, etc. está en lugares cercanos a la superficie. Esto se debe a la diferencia de niveles", cree Bollaert. Opina que "un asunto curioso acerca de la mayor parte del agua de la pampa es que aunque allí hay tanto material salino que cubre la llanura, no se encuentra mucho diluido en el agua. En el Este algunas hondonadas descienden hacia la planicie desde los Andes, mientras que hay otras pampas bastante secas. Sólo tres de estas quebradas llegan al mar, a saber, Loa, Pisagua y Camarones. La vista de la cordillera, desde el borde occidental de la pampa, es muy hermosa. El cielo generalmente está sin nubes y el calor del día es intenso; pero las noches son frías, aun en el verano, debido a la radiación y al terral. Estrellas fugaces o meteoros se ven perfectamente en la noche precipitándose hacia la pampa y paralelos a la misma; y el espejismo ilusorio atormenta al sediento viajero. Aunque es una llanura a nivel, cuando la lluvia ha sido abundante en los Andes y ha escapado por las quebradas hacia la pampa, se forman corrientes de agua que producen irregularidades. Cerca al medio día, durante el verano, algunas veces sopla fuertemente el viento desde el Sudoeste, sucediendo que la arena y la tierra seca (*carauso*) son llevados en grandes cantidades, lo que es muy molesto para el viajero. En la pampa se ven también torbellinos de esta arena. En 1830 hubo una terrible tormenta a causa de un huracán del Sur. La arena se elevó más de cien yardas en el aire, el sol se oscureció, la gente en el pueblo se alarmó

grandemente, corriendo a las capillas para abrazarse a las estatuas de los santos y rezarles para que les dieran protección[78]. Es en esta parte de la provincia donde más se mueren las 20,000 bestias con que se transporta todo el material de exportación de las empresas salitreras.

Morro Grande de Tarapacá: Está a 5,780 pies sobre el nivel del mar, expresa Bollaert. "Al ascender, lo que es muy fatigoso, desde la cima se ve una escena del más desierto carácter. Las garúas en los meses de invierno producen escasos pastos en las cuestas de tales masas de montaña. De vez en cuando se halla un poco de agua en ranuras rocosas, en lo alto. En esta estación de pastos del desierto, se puede encontrar un indio cuidando sus asnos y mulas que se recrean en la grama. Luego es posible ver algunos guanacos alimentándose; a veces, un zorro merodeando y algunos pájaros apizarrados y verdosos. Hay varias clases de plantas (incluyendo unas bulbosas azules y blancas), siendo la principal una acedera. También se encuentran algunos cactos gigantescos, de 30 a 40 pies de alto y 15 de periferia"[79].

Bermúdez refiere que "los españoles hicieron de la villa indígena a la que bautizaron con el nombre de San Lorenzo de Tarapacá, la capital de la jurisdicción; y al establecerse el régimen republicano las autoridades peruanas mantuvieron su asiento en el mismo pueblo, a 1,160 metros sobre el nivel del mar. El más rico minero de Huantajaya durante la segunda mitad del siglo XVIII, fue don José Basilio de la Fuente, hijo de otro minero opulento (don Agustín) que residió y murió (1774) en San Lorenzo de Tarapacá dejando bienes cuantiosos y numerosa descendencia. En los últimos tiempos coloniales un hombre inteligente y esforzado salió del pueblo para ir a trabajar en los buitrones de La Tirana. Poco tiempo después se convirtió en un industrial. Su hijo, nacido en 1797, fue don Ramón Castilla. Como tarapaqueño, Castilla liberó a los salitreros de los derechos de exportación. Los primeros elaboradores de salitre, que se iniciaron en los días de don Sebastían de Ugarriza, trabajando las paradas de Zapiga, Pampa Negra y Negreiros, eran en su mayoría nativos de la quebrada de Tarapacá. Lo mismo los pequeños salitreros de raza indígena y mestiza de la década del 30 y aun después de mediar el siglo. Hacían vida pampina, trabajando sus paradas minúsculas; pero no olvidaban la aldea tarapaqueña, en la que conservaban sus tierras agrícolas. Fueron los primeros descubridores de terrenos salitrales importantes en el norte de la provincia. A veces los aban-

donaban por considerar más cómodo el cultivo de la alfalfa, maíz y frutales en la quebrada. En la segunda mitad del siglo, algunos de esos yacimientos, apenas desflorados por el trabajo, iban a ser adquiridos por empresarios capitalistas". "La familia Vilca, nativa de esa quebrada, llegó a hacerse propietaria de tierras y de un estacamento de caliche en la región del Norte. La explotación de esas paradas estaba dirigida por una mujer, doña Anda (o Ana) Vilca, que vigilaba las faenas de extracción del caliche, la elaboración en los fondos y el transporte a lomo de burros. Según tradiciones de la familia Vilca, conservadas en la aldea, parece que esta amazona del salitre había organizado el trabajo en forma colectivista con los indígenas que la secundaban y los numerosos Vilcas que eran sus familiares"... "Atanasio Tinaxas era un nativo de San Lorenzo de Tarapacá nacido a fines del siglo XVIII. Ya en 1810-1821 había participado en la producción de salitre. En la década del 30 don Atanasio reanudó con éxito esas actividades y en la del 40 se le consideraba un industrial acaudalado"[80].

Además del constante tráfico que la provincia tenía con los puertos chilenos, y que progresivamente había ido en aumento, comerciaba también con algunos puertos peruanos y Basadre dice que especialmente lo hacía con Pisco y con Tambo de Mora[81].

A continuación se mencionan los principales accidentes geográficos costeros de la provincia litoral, que están relacionados con el tráfico marítimo, aunque sin entrar a menudos detalles. Los datos se han sumarizado a base de los derroteros de Fitz—Roy y García y García, de las geografías escritas a mediados del siglo XIX, del libro de Bollaert y de otras fuentes menos importantes.

3. LOS PUERTOS TARAPAQUEÑOS

Loa

Loa, a 21° 30' S, es la morada de algunos pescadores[82] y está a la vera de uno de los tres riachuelos que en Tarapacá llegan a la ribera marítima, de los cuales éste baja de las alturas de Calama. En cuanto a la quebrada de Loa, límite sur con Bolivia, se halla situada a los 21° 28' de latitud sur, y se forma por barrancos que cortan perpendicularmente los cerros altos y áridos de la costa que corren casi paralelamente al mar, y que terminan, a poca distancia, en un cerro oscuro[83]. Delante de la quebrada es la playa arenosa y baja, y forma una pequeña caleta que se denomina del Loa. En ésta puede fondearse, en siete a diez brazas, a un tercio de milla de tierra[84]. El riachuelo del Loa es muy escaso de

agua; corre por el fondo de la quebrada ya descrita y a consecuencia de bañar terrenos salitrosos trae un agua amarga y dañina a la salud. Al Norte están las desoladas minas de oro de Chipani y Marejo, así como las de plata de Paiquina. Al Sur se hallan las minas de oro de Guachán[85]. Es un lugar falto de todo recurso[86]. Por el Sur, a poca distancia de la playa, se ven unos ranchos que habitan pescadores, así como una iglesia abandonada. El desembarcadero más seguro es por esta parte, varando en la playa[87].

Quillagua

Quillagua se encuentra en el valle, aguas arriba del Loa, y es sitio donde residen algunos indios. Como se ha dicho, la corriente de agua a la que se considera el límite sur del Perú con Bolivia, generalmente tiene 5 pies de ancho y cinco pies de profundidad, y es salada; su volumen aumenta durante la estación lluviosa en los Andes.

Se estaba proyectando abrir un canal arriba de la ciudad, a fin de irrigar la pampa vecina. En esta zona se experimentan severos terremotos[88].

Chipana

Cuando se deja la caleta de Loa y se navega hacia el Norte, "la costa sigue alta, saliendo al Oeste y terminando, a la distancia de cinco millas, en la Falsa Punta de Chipana". Dos millas después se halla la bahía, que dista unas cuatro millas de la verdadera punta de Chipana que la cierra por el Norte. La punta se ve al este de la caleta referida. De ésta se desprenden varias rocas desparramadas en las que siempre revienta la mar. Una de ellas se eleva más que las otras y se separa cerca de media milla para el Norte. Debe pasarse a sotavento de todas para evitar peligros. Doblando por la punta nombrada, hacia el Este se encuentra la bahía de Chipana. Su playa es de arena y su fondo de once a nueve brazas, a dos cables de tierra. A sotavento de la punta de Chipana hay un regular fondeadero en la caleta, de nueve a seis brazas, muy cerca de tierra. Es un lugar inhabitado y sin recursos.

En la bahía de Chipana se halla un pequeño depósito de guano que es el primero viniendo del Sur, mientras que el segundo se encuentra en la punta de Guanillo, a 6 1/2 millas al Norte. Este

lugar y la punta Lobos o Blanca fueron muy mencionados en 1858 porque en ellos buques extranjeros tomaron guano cuando las fuerzas de Vivanco se apoderaron de las Chincha. También en los islotes de Los Pájaros (10 millas al norte de Guanillo) habían depósitos de guano, además que abundaban en lobos marinos[89].

Caplan expresa que "según tradición" había vetas de plata en el puerto[90].

Pabellón de Pica

La caleta de Pabellón de Pica está dos millas al Norte y es muy conocida porque tradicionalmente se han extraído allí grandes cantidades de guano para el consumo nacional[91]. Pabellón de Pica, propiamento dicho, es el punto más notable de toda la ensenada que se forma cerca a la quebrada de Pica y se encuentra en el fondo de ella y casi al medio, a distancia de cinco millas de la quebrada. Es una especie de morro o promontorio que avanza sobre el mar, con una base semi—circular. Presenta el aspecto de un pabellón o tienda de campaña armada. Su superficie está cubierta de manchas amarillas y blancas. Se eleva a mil cuarenta pies sobre el nivel del mar, y queda muy por debajo de los cerros de Carrasco, situados al Este, de cinco mil quinientos pies de altura[92].

El golfo de Pica, al abrigo de la punta de su nombre y situado sesenta y siete leguas al sudeste del puerto de Arica, constituye la ondulación más meridional de la costa peruana conocida con el nombre del "litoral de Tarapacá", en el cual no se halla puerto alguno que merezca una mención especial[93]. El mejor fondeadero para cargar es frente al pabellón, al Oeste. Muy cerca de tierra, a cable y medio o dos cables, hay de trece a quince brazas. El embarque es bastante fácil: puede hacerse por medio de andariveles que de las rocas bajan sobre el mar. Se fondea un anclote, y al pie de él pueden las embarcaciones recibir los sacos. Los buques que no se dirijan a cargar guano deben fondear en la caleta, en nueve a diez brazas de agua, a dos cables de tierra[94].

Pabellón de Pica contiene gran cantidad de guano, sin embargo de haberse extraído mucho, desde tiempo inmemorial, para la agricultura del país. "Es el quinto depósito de este abono. En la pequeña caleta de Pabellón se carece de todo recurso"[95]. En el interior, sin embargo, se halla la aldea de Pica (antes Tica, *flor en*

arena) con viñedos no abundantes pero que permiten obtener un vino que es "de los mejores del Perú". El cultivo se realiza en forma semejante a como se procede en Nasca: recojo del agua subterránea de las filtraciones, por medio de zanjas soterradas también[96]. En la parte norte se halla la pequeña caleta de Pabellón, en la que existen algunos ranchos[97].

Para venir por tierra al desierto tarapaqueño desde Arica, dice Bermúdez, los españoles utilizaban el Camino del Inca, que pasaba por Tacna y recorría toda la "provincia de Tarapacá", en la que el punto más importante era Pica[98]. Agrega Bollaert: "La primera vez que fui a Iquique, en 1826, había allí algo más de 100 personas. Era una aldea muy saludable durante todo el año; pero en Pica y Tarapacá, en el interior, y también donde había agua y en consecuencia vegetación descomponiéndose, se producía la terciana o fiebre intermitente. En aquellos tiempos todos los extranjeros eran buscados como doctores y cuando uno poseía un botiquín, ese era un diploma suficiente... El tratamiento nativo de las tercianas era como sigue: primero una dosis de sulfato de soda, luego una cucharada de cáscara de árbol peruano [quina] en polvo, en un vaso de vino, luego un vaso de limonada, generalmente repetida dos o tres veces"[99]. Nuestra información se completa con datos de García y García, así como de Caplan. Dice el primero que este paraje es habitado por los pocos individuos que se ocupan en la carga de guano de los buquecitos nacionales que allí concurren, y por algunos pescadores[100]. Según Caplan, en 1859 tenía 1,000 almas[101]. Da a saber aquel marino peruano que tanto en Pabellón de Pica como de la punta de Lobos, se prohibía la exportación del guano al extranjero. El que se embarcaba para la agricultura del país debía ser en buques nacionales y con la licencia de una de las aduanas de Iquique, Arica o Islay[102]. Sin embargo, como ya se ha dicho, a fines de la revolución de 1858 se dirigieron algunos buques norteamericanos a cargar en estos puntos, mediante contratas que celebraron con las autoridades revolucionarias, pero ninguno llegó a completar su cargamento por haber sido apresados cinco de ellos por el vapor de guerra *Tumbes*. Estos buques fueron declarados buena presa en el juicio que al efecto se les siguió[103].

El teniente 1º de la Armada Ildefonso Loayza, de la Capitanía del Pabellón de Pica, en 1853 fue nominado para que se encargara de la gobernación de Iquique, por el desarrollo de su comercio y el incremento en la exportación de salitre[104].

Patillos

Once millas al norte de la caleta del Pabellón de Pica, y a unas cuatro millas al sur de la caleta de Leña (que tomó su nombre por haber sido lugar de exportación de leña de tamarugo) se encuentra la caleta Patillos, que debía su habilitación como tal al hecho de que cuando se comenzó a vender el salitre, por este sitio y por Caramucho (en el mismo seno que forma la caleta de Leña) se empezó a sacar el producido del centro de la provincia; mientras las caletas de Junín y Mejillones se utilizaban con el mismo fin en la zona septentrional[105].

Chucumata

Doce millas al sur de la punta Gruesa y abrigada por otra punta, pequeña, que en el sur abre el seno donde se encuentran las caletas de Yapas y Leña, se encuentra también la caleta de Chucumata, con fondeadero de 6 a 9 brazas cerca de tierra. No tiene ni recursos ni población pero su nombre se hizo conocido porque facilitaba los embarques del salitre de las cercanías.

Molle

La caleta de Molle, que se halla en el seno que en esta parte forma la costa, es muy fácil de reconocer: hacia el fondo de ella y en los cerros que están a su respaldo se distingue a gran distancia, con bastante claridad, el camino que en zig—zag baja de los altos. El fondeadero es de nueve a cuatro brazas muy cerca de tierra. Existe un muelle al que pueden atracar embarcaciones hasta de cuatrocientas toneladas.

Tanto esta caleta como las demás del Sur carecen de agua y se encuentran desprovistas de toda clase de recursos. Es el tercer lugar de embarque de salitre[106].

Iquique

Iquique (20° 12' 47" S, 70° 14' O) es el puerto, formado por una ligera indentación de la costa y una pequeña isla[107], que resultaba el principal de la provincia litoral de Tarapacá. Está protegido por una isla (antes cubierta densamente con guano) y ubicado en la extremidad noroeste de una baja región de tierra rodeada de cerros altos y áridos. La ciudad se halla sobre un estrato de

Una vista de Iquique. (Reproducido de Mariano Paz Soldán). (*Atlas...*).

conchas rotas, de varios pies de grosor en algunos lugares. La opinión general, decía Bollaert, es que hubo un levantamiento gradual de toda la línea de la costa, que se extiende a alguna distancia tierra adentro. Sobre este asunto Mr. Blake observaba que se habían hallado fragmentos de conchas recientes en la pampa de Tamarugal, entre 3,000 y 3,500 pies sobre el nivel del mar, y distantes 30 a 40 millas[108].

Según García y García el desembarcadero principal o de mercaderías está delante del muro de la Aduana, en una caletita que allí se encuentra. Para llegar a ella debe tomarse el canal que media entre la costa y la isla, procurando aproximarse más a ésta hasta enfilarse con el edificio de la Aduana. Sobre la falda del cerro que corre hacia el Norte, en la ensenada, se descubre una gran mancha de arena clara, que se extiende por algunas millas. El excelente puerto de Iquique se encuentra a su pie. La pequeña islita de Iquique se separa muy poco de la costa. No deja paso sino para embarcaciones menores. Es baja en casi toda su extensión, pero tiene un mogote que se eleva cincuenta pies. Varias rocas la rodean, y hay que cuidarse de las que demoran al Oeste. Algunas de estas rocas no velan en la pleamar y se extienden hasta dos cables de distancia. Las que demoran al Norte o sotavento de la isla se separan poco menos de un cable. El puerto está al Norte, a sotavento de la islita mencionada, que lo defiende de la marejada del Sur por esta parte. Su fondo es de arena y piedras, en diez a cinco brazas de agua. Hay bastante seguridad con un ancla y dos grilletas de cadena[109].

"Iquique es el primer puerto importante de la costa del Perú, entrando en ella por el Sur", dice el citado autor[110]. Por allí se efectuaba la exportación de unas 50 empresas salitreras. "A pesar de ser Iquique un puerto menor tenía en 1850 ingresos apreciables que superaban los de Arica", nos da a saber un documento[111], y otro nos dice que el capitán del puerto de Arica, José de la Haza, solicitó en 1850 al prefecto del departamento de Moquegua que los buques extranjeros pagasen sus derechos en el puerto de Arica y no en el puerto de Iquique, porque a pesar de ser este último un puerto menor, gozaba de mayores entradas económicas, lo cual al final le permitía tener sobrantes, después de haber realizado sus gastos[112]. Iquique desapareció, prácticamente, con el maremoto y terremoto de 1868. Nuevamente los tarapaqueños tuvieron ocasión de mostrar su reciedumbre, al reconstruirlo rápidamente, ampliándolo para los 10,000 habitantes a que llegó en la década de los setentas.

García y García recomienda como sigue la recalada: "Los buques que se dirijan a este puerto procurarán reconocer la costa por el Sur, no acercándose a ella a menos de cuatro millas, antes de descubrir el seno de Iquique. Hágase luego rumbo sobre la islita, que se distingue a regular distancia así como la torre de la iglesia, y de este modo se llegará bien al puerto. Es muy común quedar en completa calma, sin viento, cuando se está muy cerca de la isla; en tal caso conviene echar los botes al agua y dar remolque con ellos, pues si no se hace así, es seguro aparecer a sotavento del puerto, por efecto de la fuerte corriente"[113]. A este respecto se recuerda que en setiembre de 1854 la corriente de Humboldt, frente al puerto de Iquique arrastró al *Guise* 15 millas hacia el Noroeste. Así, "cuando las naves de vela llegan a sotavento de un puerto en estas latitudes, pueden estar muchos días moviéndose para llegar a su destino"[114].

El citado marino nacional informa que "la compañía británica de vapores tiene establecida en esta isla una luz que sólo se enciende las noches que por allí pasan los vapores de la carrera. Muchas piedras bajas se separan de la costa hacia el canal, las que suelen cubrirse en pleamar. Conviene evitar un choque con ellas, particularmente en las noches y en las bravezas de mar que se experimentan de junio a agosto, porque de no hacerlo, pueden verse en peligro los botes. Existen varios muelles de madera, de propiedad particular, y sus dueños permiten el desembarque de pasajeros por ellos sin imponernos gabelas personales. Debe preferirse el de Mr. Smith porque está fuera del canal, al norte de la población, y ofrece gran comodidad por esta circunstancia y en las noches a los oficiales de los buques. Al Sur de la isla no hay fondeadero seguro, tanto por las muchas piedras desparramadas en esa parte, como por carencia de abrigo"[115]. En 1830 los salitreros "empezaron a construir pequeños muelles en distintas caletas de Iquique", según Bermúdez[116]. "Los primeros muelles de embarque habían sido del Morro, de la Aduana y de la Puntilla. Más tarde iban a surgir nuevos muelles en la caleta del Molino de Flores, y en las de Gibraltar y de la Nievería y posteriormente en la caleta de Barrenechea"[117].

Las opiniones sobre Iquique no son muy bondadosas. "Este es un hoyo miserable, comenta Warren, sin una gota de agua apta para consumo humano ni alimento"[118]. Bollaert dice que el agua para beber se destila del océano y que antes era traída en botes desde Pisagua. Informa que se han cavado pozos cerca de las al-

turas, en Iquique, pero sólo se ha obtenido poca, muy salina y desabrida. "No se ha efectuado ninguna perforación artesiana y el carácter geológico de las rocas, granitos y pórfidos, y la pequeña cantidad de agua de infiltración que pueda haber, tal vaz salada, ofrecen poco aliciente, aunque un pozo artesiano que produzca buena agua daría £ 10,000 en un año. Las provisiones y el carbón son suministrados principalmente desde Chile; sin embargo, se utiliza mucho carbón inglés en las refinerías"[119]. Añade nuestro amigo inglés: "Aquí no hay madera, agua ni vegetación. Las provisiones vienen del interior, de otras partes de la costa y de Chile. La población se ocupa del comercio, del embarque de nitrato de soda y de la pesca. Hay inmensas congregaciones de pájaros marinos, incluyendo cuervo marino o cormorán, pelícano, pájaro bobo, gaviota, corvejón, etc., aves a las que se les debe la existencia de tanto guano en la costa y en las islas del Perú. De las aves de tierra, los cóndores, buitres, halcones y gallinazos son muy numerosos. Hay algunos murciélagos, ratas, ratones, pulgas y mosquitos, siendo los últimos engendrados por maleza marina húmeda. Ocasionalmente se ve una vinchuca; y hay algunas variedades de pequeñas lagartijas"[120]. Cornwallis informa que "el puerto, una mera entrada de la costa, totalmente desamparado, estaba lleno de pequeños botes de caña o *caballitos* de los pescadores, llamados así porque sus dueños se sientan en ellos a horcajadas, como lo hacen los hombres que van a lomo de caballo, mientras sus piernas y sus pies chapotean en el agua, dando esto por resultado natural que la piel de estos últimos sea muy pálida. "Había un hueco a ambos extremos de los botes, en los que depositaban el pescado conforme era cogido en las redes de estos indios, que parecían ser tan anfibios como marrón era su piel"[121]. Volviendo a Bollaert nos informamos que "Iquique es el principal puerto de la provincia de Tarapacá para la exportación de nitrato de soda. En 1825 era el lugar de desembarque para las minas de plata de Huantajaya y Santa Rosa. Las minas habían sido mal trabajadas y como la mano de obra era costosa, estaban casi abandonadas. La existencia de nitrato de soda en esta región atrajo nuevamente la atención pública. Se halló que su extracción y refinamiento necesitaban poco capital y era más provechoso que la explotación de las minas"[122].

García y García trata a Iquique más bondadosamente. "No hay en el puerto de Iquique ni en sus inmediaciones vegetación de ninguna clase. Tampoco hay agua potable producida natu-

ralmente. Sin embargo de estas desventajas físicas, se encuentra toda clase de provisiones en consecuencia de su progreso mercantil, aunque a precios subidos. El agua que allí se consume es tomada del mar y se destila por medio de máquinas de condensación. Este método hace caro el artículo, pero no tanto que se llegue a hacer insoportable su costo. Los buques, en caso de necesidad, pueden surtirse de ella en el muelle del señor Smith, adonde la máquina expide cañerías al efecto. Iquique es el centro principal de depósito de nitrato de soda o salitre. Este producto se extrae y elabora en diferentes puntos de la provincia de Tarapacá, a que pertenece el puerto. Hace pocos años se ha descubierto en esta provincia una nueva sustancia conocida con el nombre de bórax; y de ella se espera sacar varias grandes ventajas, tan luego como se alcance nivelar con provecho los precios de Iquique con los que se obtienen en Europa, donde hay fuerte consumo. Se reputa hoy en más de cuarenta leguas cuadradas el territorio que contiene dicha sustancia. Se halla por ahora prohibida su exportación. Sólo se permite que se saquen pequeñas cantidades en calidad de muestras, previo permiso del Gobierno Supremo. Los antiguos y célebres minerales de plata de Huantajaya se hallan hoy casi abandonados, sin embargo de estar a corta distancia del puerto. El aumento de la población y de la actividad mercantil, es indudable que hará revivir esta antigua e importante industria. En el puerto de Iquique, así como en casi todas las caletas de esta costa, se usan unas balsas muy particulares, que sirven tanto para el embarque de salitre a las lanchas, cuando éstas no pueden varar, como para la pesca. Son formadas de dos partes separadas cada una de las cuales se compone de dos pellejos unidos de lobos marinos, los que están perfectamente cosidos y terminados en punta sus extremos. Estos se inyectan de aire por medio de una tripa a la que está adherida una boquilla de hueso. Unense luego las dos secciones, una al lado de otra, por medio de ligeras amarras del mismo cuero. Colócanse sobre ellas algunas débiles tablas que hacen una pequeña plataforma; encima de ésta van la carga y el hombre que dirige la balsa, el cual se pone de rodillas regularmente para bogar, y desempeña su labor con un doble canalete. En estas frágiles embarcaciones suelen hacer viajes sus patrones, desde las caletas de más al Sur hasta los puertos de Arica o Islay: en cuyo caso usan un palo ligero y una pequeña vela de tocuyo"[123]. La misma actitud benévola se halla en Caplan: "El puerto de Iquique (latitud 20° 12'), el principal de la provincia, es-

tá en medio de un distrito tan estéril como el desierto de Sahara. No hay ni vestigio de vegetación, ni gota de agua potable en una distancia de 10 leguas, causa que impide mucho su engrandecimiento. El único alimento obtenido se saca del mar, donde se hace pesca de tollo y congrio, cuyo abasto es excelente y abundante. A pesar de la aridez que lo rodea y de la desventaja de tener que traer el agua potable de Pisagua o usar la que se obtiene por las máquinas de destilación establecidas en el lugar, que se vende a 4 y 6 reales el barril, Iquique va en rápido aumento desde el descubrimiento de sus salitres, que forman su único artículo de exportación. No faltan nunca buques en su hahía para tomar cargamentos. Chile lo provee de los comestibles necesarios y forrajes indispensables para el gran número de bestias de carga que se emplean y llegan por recuas de la provincia de Tacna y del departamento de Arequipa y Chincha, y Arica de frutas y hortalizas. Su temperamento es extremadamente sano"[124].

En Bermúdez y en Bollaert se hallan referencias históricas. El primero dice que los aborígenes "abonaban la tierra con el guano que obtenían de la costa, donde los depósitos se sucedían casi sin interrupción en las islas —principalmente la de Iquique— y promontorios rocosos que orillan el mar"[125]. Bollaert expresa: "Esta ciudad, ahora considerable, con moradas bien construidas y almacenes, un establecimiento para la mezcla de minerales de plata provenientes de una mina en Huantajaya, así como para los desmontes o desechos de las minas, se halla en un desierto completo"[126].

Durante el lapso que estudiamos se procuró mejorar las condiciones locales. Con fecha 22 de febrero de 1861, desde Lima, Miguel del Carpio, presidente del Senado, comunicó al Presidente de la República que el Congreso había concedido a los empresarios del ferrocarril que iba a construirse entre Iquique y las salitreras de Noria, la garantía del 6% de interés sobre el capital que invirtieran en él, bajo las condiciones siguientes: 1º) que dicho capital ascendiera a lo sumo a 1'250,000 pesos. 2º) que la garantía del 6% sólo empezara a hacerse efectiva desde que esté en servicio el camino, y terminara a los 25 años. 3º) que tan luego como los productos de dicha vía férrea llegaran a más del 6%, la décima parte del exceso sobre este interés se aplicara al Erario, en reembolso de lo que antes hubiese tenido que pagar, por razón de la expresada garantía.— Que el Poder Ejecutivo debía asegurar el enunciado reembolso y adquirir conocimiento exacto de lo que

importara la construcción del ferrocarril, a fin que se cumpliera debidamente las anteriores prescripciones[127]. La Noria era el centro salitrero de mayor importancia y quedaba a 12 leguas de Iquique, contando con poco menos de 3,000 habitantes. El 15 de octubre de 1864, desde Lima, el general Castilla, presidente del Senado, comunicó al presidente de la República que el Congreso había autorizado al Poder Ejecutivo para que concediera a los empresarios del ferrocarril de Iquique a las salitreras de la Noria, la garantía del 7% sobre los 2'400,000 soles que importaba dicha vía férrea[128].

Las condiciones climáticas, habitacionales y de población se conocen a través de Bollaert, Cornwallis y otros autores. "El 21 de abril de 1854, en Iquique, la temperatura era de 66°F, 30 1/10 barras a las 8 a.m.; de 67°, 30 1/10 2/3 al mediodía y del 30 1/10 3/4 a las 9 p.m., con alguna regularidad todo el mes", dice Bollaert, añadiendo que por cierto el barómetro cambia muy poco a lo largo del año. "En este período cae mucho rocío en la noche y aun algunas gotas de lluvia ligera con vientos provenientes del Norte. El gigantesco cactus prospera en las lomas o alturas. Algunas plantas bulbosas y flores aparecen en mayo, y este es el 'Tiempo de Flores' para los habitantes de estos desiertos, quienes ascienden a las montañas de paseo, recogen flores y una acedera con la cual se prepara una buena ensalada"[129]. "Durante 3 años de residencia en Iquique, sólo una vez vi una lluvia ligera. Calor medio de invierno: a las 8 a.m. 63°, a las 8 p.m. 67°; calor de verano: 72° a las 8 a.m., 78° al medio día y 74° a las 8 p.m."[130]. Cornwallis dice: "Un día después de salir de Cobija [Bolivia] llegamos a Iquique, en el Perú, un pueblo de apariencia triste, pequeño y de menor importancia, excepto por su exportación de salitre"[131]. Warren expresa que el puerto de Iquique tiene alrededor de 1,000 habitantes[132], y otros creen que la población es mayor: "Iquique, de una mera colección de chozas de pescadores que era, posee ahora una población cercana a las 5,000 personas"[133].

Debemos a Bollaert y a Bermúdez la mejor información sobre las condiciones en que se explotaba el salitre. "Conforme el nitrato embarcado en Iquique se lleva a las refinerías mediante mulas y asnos, el número de animales muertos, moribundos y extenuados en y alrededor del pueblo, es considerable. Los animales agonizantes, cubiertos con llagas, son perseguidos por moscas y mosquitos; y cuando mueren, su carne es consumida pronto por los cóndores, águilas y gallinazos. Cuando estuve por primera

vez en Iquique, en 1826, dice Bollaert, sólo había algo más de 100 personas allí que estaban muy sanas durante todo el año... Hace algunos años, alrededor del mes de junio, Iquique, donde no hay vegetación, fue terriblemente azotada con lo que se llama peste y fiebre amarilla. Se ha pensado que esta fiebre fue traída de Panamá por los vapores, pero creo que se originó en Iquique. Hay ahora una crecida población. El terreno es arenoso y no hay saneamiento; a esto se debe añadir el excremento de miles de animales que llevan el nitrato a las refinerías; luego un fuerte sol que cae sobre un terreno impregnado de suciedad, gran parte del año. Creo que esto es suficiente para causar la peste en Iquique, la cual es a veces fatal. En 1854 murieron 100 personas de ella. Cuando se llega del interior y se ingresa a Iquique alrededor del amanecer, el hedor es a veces muy fétido y conocido como el "barbero"[134]. Bermúdez, por su parte, expresa: "En Iquique no se disponía de agua dulce y acaso no era deseable la presencia de negros africanos y de changos, todos los que formaban en la caleta una minúscula población, habitando chozas miserables que hedían a pescado. Algunos de ellos se ocupaban en el embarque de los minerales de plata y en la recepción de las mercaderías que llegaban de Chile; otros viajaban a Pisagua en busca de agua dulce; muchos se dedicaban a la extracción del guano de la isla, y casi todos eran mariscadores y pescadores"[135].

Antes de ofrecer al lector algunas informaciones que hemos recogido sobre el interesante asunto del comercio marítimo en la zona salitrera, parece conveniente reproducir el resumen de un trabajo que en 1860 apareció en *El Comercio* de Lima, en el cual Jorge C. Hilliger presentó un panorama económico del litoral de Tarapacá, ensayo que fue reproducido por Leubel en su libro. "Esta provincia, dice Hilliger, es puramente minera y por consiguiente su comercio consiste en la exportación de esos productos y en la importación de los víveres y demás artículos de consumo general. 1º —Los productos de la minería son una pequeña cantidad de plata, de las minas de Huantajaya que se hallan hoy en su mayor parte abandonadas a causa de que se han agostado las vetas superficiales, de la escasez de trabajadores, y del alto precio de los jornales, por cuyo motivo es imposible a los particulares trabajar en busca de las vetas que deben hallarse en más profundidad. 2º— Una pequeña cantidad de cobre, y cobre fundido. Este metal se halla en toda la serranía de la provincia, tanto de la costa como del interior; pero aquí también es la esca-

sez de brazos y más que todo del capital, junto con el alto precio de los fletes del interior a la costa, los que impiden que la industria obtenga aquellas riquezas.3º — El bórax o borato de cal se halla en una pampa de grande extensión, a una profundidad de 4 a 6 pies bajo la superficie empapada en una tierra barrosa. La explotación es sumamente fácil y en ella se ocupa la gente pobre, mujeres, niños y personas débiles, que ganan de este modo de 2 a 3 pesos al día. Su consumo en Europa se estimaba de 2 a 3 millones de kilogramos, que son 40 a 60,000 quintales, y la mayor parte extraído de Toscana, en Italia, y se obtiene de las fuentes termales saturadas con ácido bórico que hay en aquel país. Se emplea principalmente en las manufacturas de porcelana y en las fundiciones, y su consumo ha crecido, según noticias recientes, hasta 4 millones de kilogramos o cerca de 100,000 quintales. Un decreto que permitiese la libre extracción, por un derecho de 2 reales quintal, haría que el mineral rindiera en el Perú por lo menos 4 reales por cada quintal más de lo que actualmente recibe. Parece que la suma de quintales exportados de ese artículo no pasa de 20 a 25,000, que equivale, más o menos, a 100,000 $ de valor, o sea 16,000 $ para utilidad del que lo exporta, lícita o ilícitamente, 30,000 $ para los arrieros, 36,000 $ para el minero y 2,000 $ de gastos. El 4º y más importante artículo de la exportación de la provincia es el salitre o nitrato de soda, llamado a reemplazar algún día los guanos en los mercados de Europa; y cuando estos se hallen exhaustos durará todavía siglos el salitre, y la Europa estará obligada a comprarlo para alimentar sus tierras empobrecidas por la agricultura. Por eso se debe favorecer todo lo que dé impulso al comercio del salitre. Un medio grande y eficaz es la mejora de los caminos por donde baja este artículo importante. Un camino carretero sería ya un gran alivio que probablemente daría por resultado una baja de 38 por ciento en los fletes y llenaría completamente la necesidad que hay de hacer fácil y barato el trasporte. [A tiempo de escribirse este artículo el Congreso Nacional había concedido a los empresarios del ferrocarril de Iquique a la Noria, la garantía de 6 por ciento de interés sobre el capital de 1'250,000 $ por 25 años]. Otro obstáculo para la prosperidad de la provincia son los derechos sobre harina, galleta, arroz, azúcar y otros víveres que forzosamente deben ser importados del exterior, que pesan especialmente sobre la clase pobre y trabajadora. Igualmente los derechos sobre útiles para la fabricación del salitre como barretas, bateas, palas, cacerolas, etc., que contra

las intenciones benévolas del Gobierno, que se cobran en Iquique. Además, los precios de víveres de primera necesidad son tan subidos en Chile, nuestro único mercado, que comerciantes y consumidores se arruinan; y el crédito de los últimos ha recibido fuertes golpes en otros mercados. Iquique necesita un muelle para el uso de la Aduana y del público. En el día tanto las personas como las mercaderías sufren muchos riesgos en el embarque y desembarque; y si con frecuencia éstas reciben averías que las desmejoran, aquéllos suelen perecer en medio de las olas. Con 50 ó 60 mil pesos podría hacerse un muelle bastante bueno y seguro, que llenaría completamente esta falta. Entre Iquique y las caletas de Mejillones y Pisagua se hace el tráfico por cabotaje, y esto a costo de la misma población. Todo lo que va allí (cebada, víveres y útiles) debe descargarse y embarcarse de nuevo en Iquique, de lo que resulta un gasto de 100,000 $ que sola y únicamente deben soportar los productores del salitre que bajan su producto a esas caletas. Dándoles el derecho de puertos menores se evitaría ese gasto, y la población lo aprovecharía; para lo que bastaría el permiso de llevar de Iquique (no del extranjero) efectos libres en buques extranjeros que van a cargar salitre; y quedarían muy agradecidas miles de personas que comprarían sus víveres 4 reales más barato que ahora. Ojalá que algunas de estas necesidades que acabamos de enumerar, sean remediadas por el Supremo Gobierno. Pronto se vería el desarrollo de la provincia; los capitalistas que ahora se retiran, y que con una buena administración tendrían una garantía moral, vendrían a invertir sus capitales en las minas y demás operaciones industriales; el bienestar de la población se restablecería, y por resultado final, el fisco tendría mayores entradas que en el día"[136].

Son varios los viajeros y autores (Cornwallis, Warren, Bollaert, García y García) que mencionan el tráfico comercial tarapaqueño así como el brillante porvenir que espera a la zona salitrera. Sin embargo, no suministran información estadística. Felizmente Leubel toma esto a su cargo, proporcionando datos que resultan bastante interesantes[137].

Con referencia a 1859, da las exportaciones al extranjero e importaciones que se han hecho, como sigue:

Exportaciones e importaciones por Iquique, en 1859[138]

Puertos	Artículos exportados	Cantidades	Valores
Iquique	Salitre	1'574,199 qq.	3'148,898
	Bórax	6,161 qq.	123,220
	Algodón en rama	492 qq.	4,924

En cuanto a las importaciones, señala las siguientes:
"Iquique... sedas: 2,208 6 1/2 — linos: 5,065 2 1/2 — algodones: 13,138 1/2 — lanas: 20,451 — ropa hecha: 204,818 5 — víveres: 765,994 1 1/2 — mercería: 383,510 5 — mercaderías diversas: 860,807 5 1/2
Total: 2'255,994 2 1/2 [139].

Con respecto a tales compras del exterior, entre las cuales las de alimentos tienen un alto porcentaje, insiste en suministrar una información que ya se encuentra en el artículo de Hilliger que anteriormente resumimos. Dice Leubel: "Entre Iquique y las caletas de Mejillones y Pisagua se hace el tráfico por cabotaje, y esto a costo de la misma población; todo lo que va allí (cebada, víveres y útiles) debe descargarse y embarcarse de nuevo en Iquique, de lo que resulta un gasto [inútil] de S/. 100,000 que sola y únicamente deben soportar los productores de salitre que bajan su producto a esas caletas"[140].

La información estadística sobre el año 1860 es más abundante que la precedente. Comienza ofreciendo el siguiente cuadro de la exportación de nitrato de soda, por meses, en 1860.

Exportación de nitrato por Iquique, en 1860

Mes	*Quintales*
Enero	116,144
Febrero	124,520
Marzo	190,500
Abril	140,684
Mayo	60,974
Junio	65,860
Julio	144,836
Agosto	62,573
Setiembre	118,826
Octubre	164,826
Noviembre	93,818
Diciembre	86,810
Total	qs. 1'370,248 *(sic)*

Luego relaciona esas cifras con el pasado, ofreciendo un cuadro que contiene interesante información cronológica:

Exportación anual de salitre, 1851-1860[141]

	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860
Inglaterra	271,137	360,703	431,929	428,267	334,745	221,622	318,060	379,780	447,887	426,978
Francia	154,331	60,561	150,493	98,924	172,036	185,408	223,868	297,827	304,025	185,193
Alemania	44,671	44,627	171,940	73,609	176,723	142,527	163,662	102,485	166,763	129,188
EE. UU.	33,136	38,436	48,682	48,509	45,519	49,101	64,240	70,767	100,380	133,128
Italia	7,399	"	10,200	"	7,000	"	20,045	"	11,570	"
Holanda	26,912	7,876	14,000	6,687	8,900	5,500	6,038	"	38,408	10,515
N. del Perú	3,178	6,090	2,581	"	750	207	521	225	6,294	1,800
Chile	3,180	8,346	2,000	15,283	15,458	11,000	5,995	12,047	"	"
España	"	"	17,138	"	6,000	"	20,300	4,500	8,470	"
Suecia	"	4,700	"	"	"	"	"	"	"	"
Bélgica	6,447	"	"	8,000	"	6,085	"	"	"	"
Antillas	9,709	2,287	"	"	"	"	"	"	"	"
Diversos	39,807	29,647	17,038	38,924	164,677	184,048	270,007	352,697	484,202	483,446
California	"	"	"	5,262	5,077	8,300	3,597	"	6,200	"
Australia	"	"	"	7,000	"	"	"	"	"	"
	599,907	563,273	866,001	730,465	936,885	813,798	1'096,333	1'220,337 *(sic)*	1'574,199	1'370,248

Importación por Iquique, en 1860[142]

Mercaderías	Primer trimestre	Segundo trimestre	Tercer trimestre
Algodonería	2,915 1 1/2	3,372 4	2,480 7 1/2
Lanería	436 1	2,062 4	1,592 4
Lencería	135 6	926 1	497 6
Sedería	300	43	195
Ropa hecha y otros artículos costurados	30,241	20,560 6	13,856 1/2
Mueblería	1,894	894	1,468
Mercería, ferretaría y mercaderías diversas	52,395 4 1/2	20,655 1/2	22,029 3 1/2
Carbón de piedra	102, 044	52,515	14,038
Víveres	65,196 3 1/2	73,146 1 1/2	63,689 4
Cebada	193,368	80,004	59,358
Vinos y licores	11,932 5 1/2	13,095 3	8,322 1/2
Drogas y artículos diversos	3,810 1 1/2	959 1 1/2	1,678 5 1/2
Plata sellada	28,040	88,247	72,380
Total	493,208 7 1/2	356,480 5 1/2	261,585 7 1/2

RESUMEN

Primer trimestre de 1860 ..... 493,208 7 1/2
Segundo trimestre de 1860 ..... 356,480 5 1/2
Tercer trimestre de 1860 ..... 261,585 7 1/2
Total importación en los nueve primeros meses de 1860 ..... $ 1'111,275 4 1/2

Añade a ese cuadro la siguiente nota: "Si a esta cantidad se agrega 400,000 pesos que es el término medio de las importaciones de un trimestre, tendremos por resultado una suma de 1'511,275 4 1/2 que podemos considerar como el valor total de las importaciones por este puerto en el año de 1860. Comparando esta cifra con la referente a las importaciones de 1859, resulta lo siguiente:

Importaciones en 1859[143] ..... $ 2'255,994 2 1/2
Id. en 1860 ..... 1'511,275 4 1/2

Diferencia a favor en 1859 ..... 744,718 6 "

En cuanto a los ingresos de aduana de Iquique, dice: "La misma disminución que se nota en el valor total de las importaciones en 1860, se percibe en las entradas que ha tenido la aduana general de Iquique en el referido año, comparándolas con el producto del anterior. El siguiente estado manifiesta las entradas de esa aduana en los dos últimos años:

Ingresos de la aduana de Iquique, en 1859 y 1860[144]

1859		1860	
Enero	22,558 2 1/2	Enero	15,238 3 1/2
Febrero	15,940 1	Febrero	15,834 1 1/2
Marzo	14,603 4 1/2	Marzo	10,923 5 1/2
Abril	21,073 2 1/2	Abril	11,647 4
Mayo	20,227 3 1/2	Mayo	12,597 6 1/2
Junio	18,703 7 1/2	Junio	16,206 7 1/2
Julio	14,930 7	Julio	12,481 3 1/2
Agosto	18,131 3 1/2	Agosto	10,319
Setiembre	15,720 1/2	Setiembre	10,810 2 1/2
Octubre	16,962 5	Octubre	8,425 2
Noviembre	14,669 1	Noviembre	10,373 6
Diciembre.	12,489 1 1/2	Diciembre	12,108 5 1/2
	216,010		146,167 1

RESUMEN

Derechos cobrados en 1859 ..... $ 216,010
Id. Id. en 1860 ..... 146,167 1
Diferencia a favor del año anterior ..... 69,842 7"

Completa Leubel su información sobre 1859 y 1860, mediante el siguiente cuadro que da las banderas, el número y los tonelajes de los buques que durante esos años entraron en Iquique.

Movimiento marítimo de Iquique, en 1859[145]

Nacionalidad	1859		1860 (incompleto)	
	Nº	Toneladas	Nº	Toneladas
Hamburgueses	27	8,346	25	7,392
Chilenos	65	18,954	32	10,005
Ingleses	64	34,449	54	22,197
Norteamericanos	13	18,363	10	6,080
Franceses	19	11,349	17	7,912
Daneses	7	1,866	14	3,507
Bremenses	7	2,687	1	330
Españoles	4	1,780	3	1,074
Oldemburgueses	2	616	1	284
Mecklenburgueses	1	423	1	231
Suecos	2	847	3	884
Holandeses	5	1,121	3	819
Hanoverianos	1	409	1	308
Prusianos	1	448	1	818
Sardos	1	370	„	„
Peruanos	15	2,066	8	1,164
Neogranadinos	„	„	1	88
Belgas	„	„	1	349
Total	234	94,104 *(sic)*	176	63,442

RESUMEN

En 1859 entraron 234 buques con 94,104 toneladas.
En 1860 „ 176 „ „ 63,442 „

Para terminar, resulta beneficioso añadir algunos datos sueltos sobre la historia del puerto y su relación con el salitre. Según Bollaert y Leubel, Iquique debía su importancia al embarque que se hacía allí del nitrato de soda; y de algo de plata proveniente de las minas de Huantajaya y Santa Rosa[146]. "En 1764 Antonio O'-Brien elevó al rey, informa Raúl Porras, un plano de la mina de Huantajaya y del puerto de Iquique, situado en la costa del Perú en los 21° 45' de latitud (Archivo de Indias, Torres Lanzas N° 43)"[147]. Por su parte, Bollaert dice: "Mr. Smith, mi viejo amigo, fue uno de los que primero se refirió al nitrato, y gracias a su perseverancia e infatigable esfuerzo las exportaciones que sólo eran en 1835 de un monto de 18,700 cwt., ascendieron a 61,000 en 1858", añadiendo luego, con satisfacción, que "Iquique tiene ahora [1860] su propio periódico, el Mercurio de Tarapacá"[148]. Bermúdez se remonta más en el pasado. Dice que en la época de los incas los pobladores de Camiña, Tarapacá, Chiapa, Mamiña y Huatacondo descendían a la costa en busca del preciado abono [guano] y lo transportaban a lomo de llama hasta sus lejanas quebradas. Conocido el guano desde tiempo inmemorial, se intensificó su empleo durante la dominación incaica, siguiendo después en el período colonial. "Pero no era ese el único fertilizante empleado por los precolombianos, dice, ya que acudían, en las regiones costeras, al pescado descompuesto, del que disponían en gran cantidad y, probablemente, a otros medios de fertilización. ¿Empleaban los indios de Tarapacá, además del guano, el salitre en su estado bruto, esto es, el caliche?"[149]

La historia de Iquique se había arrastrado calladamente a todo lo largo del período colonial. Recién en 1788 (según la Memoria del Intendente de Arequipa) se mandó construir en Iquique una bodega a fin de depositar en ella los efectos que se desembarcaban, para evitar el riesgo de tenerlos en la playa. En esta bodega, primer esbozo de la futura aduana de Iquique, se depositaron desde entonces las mercaderías que en lentos y escasos barcos llegaban de Valparaíso. En un documento de 1811, "citado en otra oportunidad, dice Bermúdez, se menciona un cargamento de salitre en bruto despachado a Chile por don Matías de la Fuente, fletado en Pisagua y con registro de la aduana de Iquique".

Agrega este autor: "Por 1815, o antes, don Sebastián de Ugarrisa y otros salitreros instalaron bodegas para el depósito de mercaderías, improvisaron muelles para el embarque del salitre al Callao, y luego surgieron las primeras habitaciones para los empleados fiscales que vigilaban los embarques. Doscientos cincuenta años de la historia minera de la provincia, pasando por los períodos de auge y decadencia de Huantajaya, no habían formado una población en Iquique. Cuando la industria salitrera surgió de su anonimato, casi al terminar la Colonia, la caleta empezó a salir de su sueño compartido con los changos y los negros. Entre 1820 y 1830 han seguido apareciendo nuevas casitas, mejor construidas, algunas de ellas de extranjeros que tenían minas en Huantajaya; otras, de los flamantes salitreros que porfiaban por extraer nitrato y venderlo en Europa"[150]. Este mismo autor presenta como anexo una lista cronológica de ocurrencias, de las que seleccionamos tres de importancia:

"1828-1830: Primeros decretos del gobierno del Perú autorizando la exportación de salitre por el puerto de Iquique".

"1830: (junio y julio). Se inicia la exportación a Europa y los Estados Unidos. Se declara la libertad de derechos a la internación de máquinas para la industria salitrera".

"1831: Habilitación de las caletas de Pisagua y Mejillones del Norte para el embarque salitrero".

Hay que añadir que fue el 26 de junio de 1855 que se declaró a Iquique puerto mayor, para favorecer el comercio del salitre[151].

En 1847 se había dispuesto: "la capitanía del puerto de Iquique será servida por un oficial de la Armada de la clase subalterna. Tendría para el desempeño de aquel servicio un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos sus útiles navales necesarios, y dotado con un patrón en la clase de artillero ordinario que a la vez sirva de cabo de matrícula, y seis grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Estarán alojados él y su gente, del mismo modo que los demás capitanes y percibirá para gastos de escritorio la mitad de la cantidad designada por reglamento"[152].

"Iquique necesita un muelle para el uso de la Aduana y del público, decía Leubel en 1861. En el día tanto las personas como las mercaderías sufren muchos riesgos en el embarque y desembarque; y si con frecuencia reciben éstas averías que las desmejoran, aquéllas suelen perecer en medio de las olas. Con 50 ó 60 mil pesos podría hacerse un muelle bastante bueno y seguro, que llenaría completamente esta falta"[153].

Mejillones del norte

Dice Dahlgren que "la costa, como ocurre en esta zona, es una extensión de montañas áridas y descubiertas. La bahía forma una semi—elipse abierta al Norte, siendo la única dificultad la profundidad del agua, ya que hay que entrar muy cerca a la orilla. De aquí se levanta la estribación cordillerana completamente desnuda"[154]. García y García añade que pasada que ha sido la quebrada de la Aurora, milla y media a sotavento está el morrito de Mejillones. Doblando el morrito para el Norte se encuentra la pequeña caleta de Mejillones, con fondo de once a nueve brazas cerca de tierra. Su mejor fondeadero está a sotavento de un islote que se ve al medio de la caleta, en frente de los ranchos. Es lugar estrecho y molesto y cuando se encuentran más de tres o cuatro buques grandes, se hace indispensable acoderarse[155].

Los depósitos de guano están localizados a aproximadamente 1,500 pies sobre el nivel del mar y se extienden como una cobertura de tierra blanda en las faldas, sin mezclarse con ninguna otra sustancia. Dahlgren refiere: "A 1,800 pies sobre el nivel del mar vimos pozos abiertos a 20 ó 30 pies con el fin de examinar el terreno. Por doquiera había el mismo sedimento rojizo"[156].

El lugar se halla escaso de recursos, dice García y García[157] y Bermúdez explica: "Hijos legítimos de la industria salitrera eran, lo mismo que Iquique, los puertos de Pisagua y Mejillones del Norte y las caletas de Junín, Patillos y Caramucho, habilitadas para el embarque"[158]. Por su parte, Dahlgren puntualiza que la presencia de la compañía de guano está señalada por unos edificios, un muelle y vestigios de caminos, y que al lado de la montaña se ha recortado la roca blanda para formar un camino no muy ancho, bien trabajado. Añade que después de avanzar tres cuartos de milla, uno se atasca en el abra de la montaña y, ascendiendo gradualmente, luego de una hora de cabalgar, se llega a los yacimientos de guano[159].

Por esta caleta se hacen fuertes embarques de salitre, con cuyo motivo siempre se encuentran en ella buques cargando, informa García y García, añadiendo: "Es pues el quinto punto de exportación de dicho artículo"[160].

Junín

Nueve millas al norte de la caleta de Mejillones del Norte está la caleta de Junín que no ofrece abrigo ni comodidad alguna. Su

fondo es de diez y nueve, a diez brazas, muy cerca de tierra. Se encuentra expuesta a bravezas[161].

Los barcos dedicados al transporte salitrero, generalmente de 500 a 1,000 toneladas, eran en su mayoría de matrículas europeas, siendo pocos los de banderas chilena y peruana[162].

Huaina–Pisagua

Se trata de una bahía espaciosa y cómoda, que pasó a llamarse Huaina–Pisagua para distinguirla de Pisagua viejo, situada un poco más al sur de esta primitiva caleta que resultó inadecuada cuando aumentaron los embarques de salitre. Las nuevas explotaciones dieron al antiguo Pisagua un impulso que, como se dijo antes, obligó a habilitar para el embarque la bahía nueva, o Huaina–Pisagua[163]. García y García da sobre ella valiosa información hidrográfica. Doblando la punta Pichalo hacia el Norte, dice, para entrar en Huaina–Pisagua hay que cuidarse de una roca que sobresale un cable. Después de salvado este inconveniente, es limpia la punta y puede barajarse a muy corta distancia. Desde allí va abriéndose la espaciosa bahía de Huaina Pisagua, que se encuentra rodeada de cerros muy altos. Por la parte del Este, o al fondo de la ensenada, está el fondeadero, delante de la población del mismo nombre, con fondo de quince a nueve brazas cerca de tierra. Debe evitarse una piedra oculta en la que no siempre rompe la mar y que sale a un cable de la playa, frente al centro de la población. Para obtener este resguardo se fondeará al extremo oeste de las casas, hasta reconocer la piedra y tomar el lugar que convenga para cargar. Advierte el marino peruano que la bahía se encuentra expuesta a muy frecuentes rachas de viento que vienen de los cerros. Hacen estas garrear, dice, o causan averías, hasta el punto que se puede caer intempestivamente en fondo de mucha agua y hallarse obligados los buques por esta causa a darse a la vela. Conviene, pues, tender las mejores amarras para evitar tales conflictos. Las ráfagas varían a diferentes rumbos, de un instante a otro y siempre con fuerza; por tal motivo es necesario que al doblar la punta se deje muy poca vela. Es suficiente alistar las gavias para estar listo a todo cambio y para evitar un desarbolo de masteleros. Tal precaución no debe omitirse ni aun en el caso frecuente de tener afuera calma[164].

Este puerto tiene una pequeña población de 800 habitantes. Después de Iquique, fue el lugar por donde se hicieron más fuer-

tes embarques de salitre de aproximadamente 20 negociaciones, y casi siempre había más de tres buques grandes cargando. Era, por consiguiente, el sexto punto de exportación de este artículo[165]. Aunque todo tiene que ser traído de fuera, y en consecuencia resulta caro, se encuentran provisiones frescas y agua, dice García y García[166].

Pisagua

La antigua caleta de Pisagua, casi abandonada desde que se abrió Huaina–Pisagua, queda frente a la desembocadura de la quebrada de Tana, que desciende del interior, por la cual corre un poco de agua durante el verano. La caleta está rodeada de altos cerros que se levantan desde muy cerca del mar.[167] Durante el comercio de la explotación salitrera tuvo, con Mejillones del Norte, más importancia que Iquique[168].

La punta de Pisagua limita por el Norte, dos millas distante, con la bahía de Huaina–Pisagua, que está a sotavento de esta punta y delante de la quebrada que se abre en esta parte. El fondo es de diez a seis brazas muy cerca de la punta[169], y el fondeadero y el pueblo de Pisagua se hallan al norte de la punta Pichalo. Al doblar la punta, como a medio cable, se encuentra una roca sumergida, la que debe buscarse pues es necesario pegarse bien a tierra a fin de entrar con seguridad al fondeadero del puerto; son frecuentes los vientos imprevistos que pueden arrastrar hacia la playa pero esto no tiene importancia porque la mar es tranquila y la costa a pique. El mejor fondeadero es marcando el extremo de punta Pisagua al Norte 3/4 Oeste, a un cuarto de milla del pueblo, en 8 brazas. De este modo se quedará libre de una roca con 4 pies de agua sobre ella, la que está frente a la arenosa caleta, a la distancia de 2 cables exactos[170].

Dice Caplan que en este puerto se encuentran provisiones frescas y agua, aunque caras por ser todo traído de afuera. Al Oriente, sobre el río de su nombre, Camiña (a 30 leguas) producía trigo y maíz pero sus frutos agrícolas se negociaban en la ciudad de Tarapacá[171]. Como el riachuelo que corre por el centro de la quebrada durante el verano es de buena agua, la conducción de ésta a Huaina–Pisagua constituía el principal comercio de los pocos individuos que habitaban los ranchos situados en la orilla. En el invierno llega a secarse completamente el agua corriente del riachuelo y entonces se hacen pozos para extraerla[172].

No contándose con molos de atraque, el embarque salitrero hasta el costado de los buques debía hacerse en lanchas, y en Pisagua y Mejillones hasta en las pequeñas embarcaciones de cuero de lobo. La curiosa balsa hecha de pellejos inflados y pintada de rojo resultaba irremplazable cuando las lanchas no podían varar debido a las bravezas de mar, frecuentes en Pisagua[173].

Cerca de este puerto empiezan los distritos de los nitratos de soda (Zapiga, San Roberto, San Antonio, Taspampa). Ligeramente más al Sur se halla Mejillones del Norte, que es un lugar insignificante. De aquí partió más tarde un ferrocarril a Tarapacá donde se encuentra el mejor establecimiento que existe de nitrato de soda[174]. Este lugar, así como Mejillones del Norte, se relaciona con Iquique mediante el comercio de salitre, y es visitado por naves que llegan para cargar ese artículo, dicen los hidrógrafos británicos[175].

Como asiento de indígenas, los orígenes de Pisagua son tan remotos que, según la cronología de Max Uhle se utilizaba ya hace unos mil años. Sólo un puñado de pescadores vivía allí durante la Colonia, cerca de los antiguos panteones de sus ascendientes precolombinos. Pero a partir de 1830, bajo el aliento del comercio salitrero, empezaron a surgir nuevas oficinitas de paradas en el interior, y sus propietarios decidieron embarcar el producto por Pisagua, mucho más cerca que Iquique. La ley de 13 de setiembre de 1831 habilitó Pisagua y Mejillones del Norte como puertos de exportación. Años después, con el aumento de actividades productoras, Huaina—Pisagua se llevó el tráfico.

Camarones

El límite entre la provincia de Tarapacá y la de Arica queda a seis y media millas al norte de la quebrada del mismo nombre[176]. Camarones es una de aquellas profundas y estrechas hondonadas que dividen los altos barrancos que forman la cordillera de la costa, y Pisagua es otra. Aquí y en Alcaparosa, dos leguas al Norte, hay tumbas y ruinas de indígenas[177].

Ni la costa sur de la quebrada, hasta Punta Gorda, ni la que sigue al Norte, hasta la quebrada de Vítor, dejan playa ninguna porque llega el mar al pie de los cerros. La entrada al puerto tiene de ancho casi una milla, y hay una caleta con regular fondeadero, en once a nueve brazas, cerca de tierra; pero no posee atracadero seguro a causa de la fuerte marejada que allí existe[178].

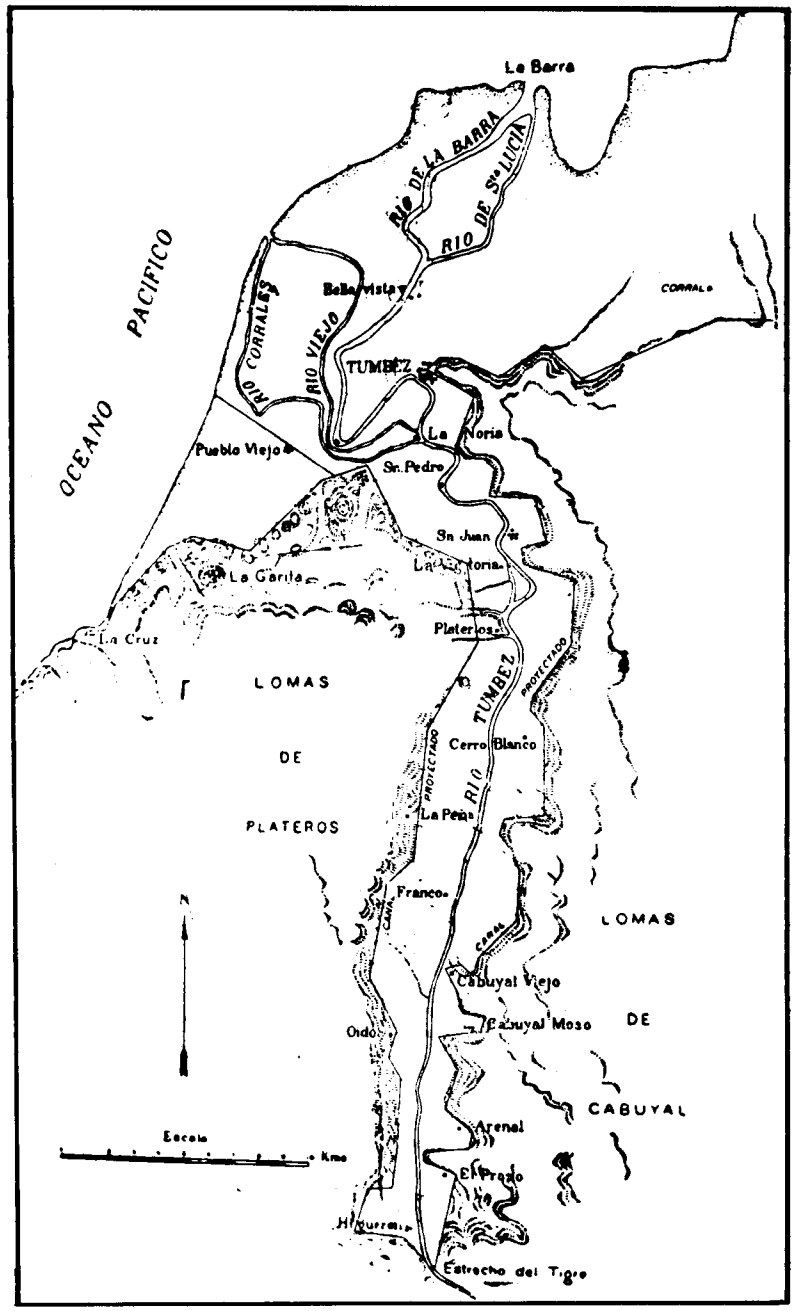
El agua es salada, y cerca a la costa es frecuente la fiebre palúdica. Una acequia de buena agua baja generalmente a una legua del puerto, en verano; pero durante la época de lluvias o del deshielo en los Andes, llega a veces al Pacífico[179]. En la quebrada se halla mucho óxido de arsénico negro. Chisa es un pequeño viñedo ubicado en el valle del mismo nombre en el cual está también Miñimiñi, un pueblo indio que produce trigo y frutas[180]. En la caleta de Camarones se cultiva, en la mayor parte de los valles, maíz, trigo, ají, olivos y uva[181].

La Puntilla

La nueva población peruana de Iquique, al instalarse en El Morro, desplazó de aquí a los indígenas y continuó avanzando hacia la ensenada de La Puntilla y cubriendo el espacio que mediaba entre esos dos lugares, donde existía un pequeño panteón de aborígenes. En La Puntilla se instalaron algunos de los nuevos, y todavía muy pequeños en número, "magnates salitreros" de la época. Los primeros muelles de embarque habían sido construídos por estos en las caletas del Morro, de la Aduana y de La Puntilla. Más tarde iban a surgir nuevos muelles en las llamadas caletas del Molino de Flores, de Gibraltar, de la Nevería y posteriormente en la de Barrenechea[182].

4. EL AREA DE TUMBES–PIURA

Pronunciadamente prognata con respecto a la línea de la ribera que corre entre Arica y Chiclayo, la porción más septentrional de nuestra costa no presenta características que difieren de las que asumen las costas en los "valles" septentrionales y las costas "intermedias" meridionales. Al Norte se encara esa porción con la exhuberante vegetación ecuatoriana. Al Sur, el más grande desierto arenoso del Perú la separa en forma tajante del resto de la costa. Al Oriente se halla muy cerca de la cuenca del Marañon, de sus importantes afluentes occidentales y de la parte en que este gran río se hace navegable; pero la cadena andina, que poco al Norte va a amarrarse en Loja, opone su pétrea muralla impidiéndole que se integre al por entonces desconocido Perú nororiental y montañoso. Tales características topográficas hicieron, a mediados del siglo XIX, de la zona comprendida en el extremo meridional del desierto de Sechura y la boca del río Tumbes, una por-



Tumbes. (Reproducida de la *Historia de la Marina* de Melo).

ción del terrritorio nacional flojamente unida por el mar al resto del Perú, y con vida propia aunque no muy cómoda desde el punto de vista económico.

Hasta llegar a los mediados del siglo XIX el algodón, la cascarilla, el ganado cabrío, la leña y el carbón de los bosques de algarrobos, las lejías, los pabilos, lonas y costales, unos cuantos minerales, los condobanes, el jabón, la brea y la cera, todo lo cual encontraba mercado no sólo en Lambayeque, en Ica y en Lima, sino en el Ecuador y hasta en Panamá, le habían dado al extremo Norte un buen pasar mientras su prestigio, por otra parte, descansaba en que era la puerta de entrada del Perú en los días de las largas navegaciones a la vela que predisponían a mirar con ojos bondadosos cualquier lugar terrestre. Pero cuando el vapor dejó a trasmano los puertos de tal área, su decadencia se acentuó. Sobre Piura quedaron buenos y malos recuerdos. Macera menciona algunos de estos. Las sequías que a veces podían durar ocho a diez años dejando sin agua las vegas de los ríos Piura, Chira y Tumbes. La gran cantidad de ciegos. La abundancia de enfermedades venéreas[183]. Fue extraño al pasado histórico y económico de esta región, que el dinero que le trajeron los balleneros, no muy abundante, por cierto, aliviara durante algunos años la crisis que sufría. Durante el período que estudiamos parece que los dos principales productos de exportación de la zona fueron los mangles de Tumbes y la leña y carbón de palo que salían por Paita, que años más tarde serían fuertemente reforzados con las ventas del algodón.

5. *LOS PUERTOS NORTEÑOS*

Amotape

Sobre el tablazo, a dieciseis millas al este de la punta Pariñas y extendiéndose cuarenta millas al Noroeste de manera que sobresalen claramente en la costa gracias a sus 4,000 pies de altura, están los cerros de Amotape o Brea, en cuyas faldas quedaba una aldea indígena del primer nombre. Los viajeros nunca paraban sus cabalgaduras más de 2 ó 3 horas para beber unas aguas salobres y encharcadas que son las que se suele encontrar. Fue en esa aldea donde desde el comienzo del coloniaje se halló la brea que durante largo tiempo se extrajo de los pozos abiertos que abundaban allí y se exportó, principalmente a Ica, para las botijas de la industria de los aguardientes.

Era un lugar de tránsito, infestado de mosquitos. Cuando Ulloa pasó por allí, a mediados del siglo XVIII, no vio más de 30

casas cubiertas de pajas y pequeñas chácaras de semillas, raíces y frutales. Algunos de sus pobladores habían elegido el oficio de guías por el desierto contiguo, donde hasta los mejores y más viejos indios solían perder la pista. Hallaban los caminos por el sol o las estrellas. Toda la región de Amotape era poco poblada y sabemos que el repartimiento de Amotape y Tumbes no contaba en el tiempo del Marqués de Villagarcía más de 105 indios. Se les tenía por expertos y laboriosos pero también por ser de "complexión ardiente, desconfiados y dados a las mujeres"[184].

Tumbes

Dice Middendorf que "el último puerto y el más septentrional del Perú es Tumbes, situado a los 3° 33' de latitud Sur, a 125 millas marinas (280 kilómetros) de distancia de Paita. La pequeña ciudad de Tumbes está cerca de la frontera ecuatoriana, pero esta no se forma por el río del mismo nombre que pasa delante de la ciudad, sino que la línea limítrofe la cruza y termina algo más al Norte, en la bahía en que desemboca el río Jubones. El Tumbes es caudaloso y navegable en su curso inferior, pues en esta región caen abundantes lluvias, y la orilla derecha del río está cubierta de tupida vegetación"[185]. Los hidrógrafos británicos, por su parte, explican: "El río nace en la extremidad de la punta Malpelo y desde allí, por espacio de un cuarto de milla, se extiende un arrecife. Este lugar es muy frecuentado por los balleneros para abastecerse de agua dulce, ya que pueden llenar sus botes a aproximadamente una milla río arriba, pero teniendo mucho cuidado al cruzar el banco de arena debido a que sobre él corre un oleaje fuerte y peligroso que hace esa operación difícil en toda estación... Para ingresar se puede distinguir la entrada al río buscando una cabaña que se halla al lado Este, la cual se divisa inmediatamente al dar vuelta a la punta Malpelo. Como 6 millas río arriba se hallaba el pueblo de Tumbes, habiendo allí ahora apenas unas cuantas cabañas, escasamente suficientes para suministrar frutas y vegetales a los balleneros. Estos fondean en cualquier lugar de la punta, en 6 ó 7 brazas. Hay varios esteros que penetran poco; y algunos de ellos en épocas de avenidas se comunican con los brazos del Tumbes. El brazo norte del río, es el límite de la costa del Perú con la República del Ecuador"[186].

García y García dice que "doblando la punta de Malpelo hacia el Este se encuentra la espaciosa bahía de Tumbes... El río no es

bastante profundo en todas partes, por cuya razón es preciso conocer los buenos canales para no varar. Si se sigue su curso para adentro, se puede llegar hasta el pueblo de Tumbes que dista seis millas. Las orillas están completamente cubiertas de vegetación y manglares y ofrecen una vista muy pintoresca. Para salvar la demora de los botes, se llega regularmente sólo a las quintas de la margen izquierda y allí se toman caballos para marchar a la población"[187]. Y el comandante del U.S.S. *Nyack* añade: "El puerto es excelente y el banco de arena del río perfectamente seguro para botes, ya que una nueva desembocadura ha sido abierta, que contiene 1 1/2 pies de agua baja, pero sin ningún peligro en absoluto"[188].

Según García y García "el mejor tenedero está al centro del seno, a las tres millas y delante de la boca del río. A este lugar lo llaman El Pozo. Se halla a media milla de distancia y posee buen fondeadero El río abre varias bocas durante las crecientes: son peligrosas las de más al Este. La más ancha, o del fondeadero, es tan tranquila y segura, que no forma barra y se entra por ella en botes con toda comodidad"[189]. Este marino peruano sigue proporcionando los siguientes informes: "La aguada se hace con toda comodidad, echando las pipas al río y conduciéndolas a remolque, hasta milla y media o dos millas en que el agua es muy buena. En la boca del río se encuentran muchas tintoreras y dentro de él bastantes caimanes, por lo que no es prudente meterse al agua. En el pueblo se hacen grandes acopios de orchilla, cuyo artículo se principió a recoger y utilizar en este lugar hace poco tiempo. Hay al interior del río abundantes maderas de construcción, que pueden utilizarse. El resto de costa que sigue para el norte de la bahía, es igualmente fértil. Está cubierta de manglares y otros árboles"[190].

Sobre los abastecimientos que se hallaban en el puerto, el comercio que se hacía y el movimiento marítimo, García y García, Hutchinson y varios documentos oficiales contienen datos de interés. Dice el marino peruano: "Esta facilidad [la aguada] y la abundancia de camotes y verduras que hay en Tumbes hacen que el puerto sea el 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, en cuanto, al canje de ciertos efectos por productos: es muy raro no encontrar alguno y a veces llegan veinte y más. Se ejecuta también gran comercio de leña de alga-

rrobo para el Callao, y de manglares para los balleneros"[191]. Hutchinson expresa que "sus exportaciones principales son hierba de orchilla, tabaco, cueros y cocos, añadiendo que se dice que posee gran abundancia de cocos y ostras frescas. También es famoso por su agua pura, debido a lo cual los balleneros americanos siempre la visitan"[192]. A esta misma circunstancia alude un marino de guerra de los Estados Unidos: "El 20 [diciembre de 1869] dejé Guayaquil y anclé en la bahía de Tumbes el 21 donde encontré ocho balleneros cargando sus barcos con agua y provisiones, y me enteré que este es el principal lugar de reunión de los balleneros norteamericanos, que queda hacia el norte de Chile, ya que el agua dulce abunda, así como toda clase de verduras y legumbres frescas y carnes en profusión y a precios moderados"[193].

La cantidad de madera que se transportaba de Tumbes al Callao debió ser todavía apreciable durante la primera mitad del siglo XIX. Hacia 1848 se hace un contrato de fletamento de un buque para enviarlo a traer tal carga[194]. Cuatro meses después el buque fletado en junio sale de Paita al Callao conduciendo 516 mangles y 1,076 piezas diversas (ligazones, codastes, maderos de rodas, etc.)[195]. En 1848-1850 el capitán de fragata J.M. Salcedo estuvo en Tumbes encargado del corte de madera de construcción naval[196] y lo reemplazó Mr. Coster[197].

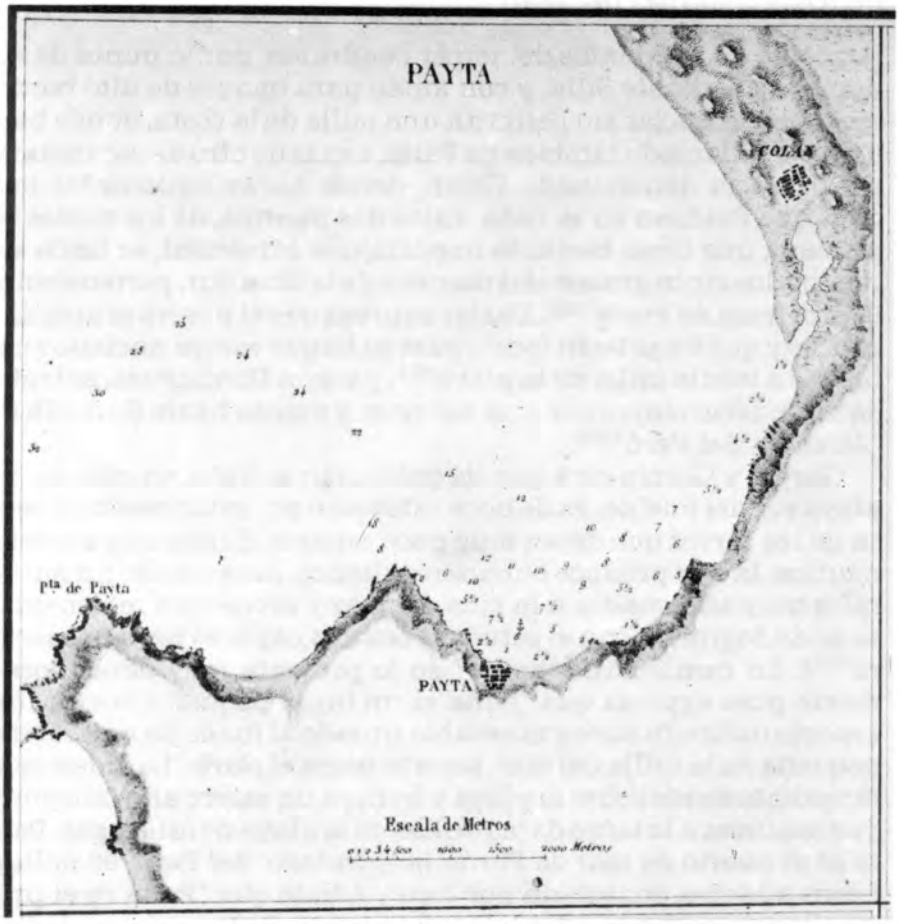
Mediante un decreto supremo del once de abril de 1848 se concedió franquicias a las embarcaciones menores que hacían el tráfico comercial entre Tumbes y Guayaquil "desde tiempo inmemorial", con la sola condición que toda la tripulación habría de componerse de naturales del Perú. Esas embarcaciones menores podían introducir "únicamente en Tumbes" los artículos que no adeudaban derechos, y víveres, así como frutas pagando los derechos reglamentarios. Se les permitía cargar en Tumbes frutos del país,velas de esperma, aceite de ballena, grasa y esperma para transportarlos a puertos extranjeros[198].

Talara

Por entonces se consideraba que Talara "no era otra cosa que una gran rada abierta de escasa importancia, situada entre el cabo Blanco y la punta Pariña"[199].

Paita

Dice Menéndez que "la bahía de Paita se halla a dos millas al sur de punta Colán, tiene capacidad, es muy abrigada, particu-



Paita. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

Paita presentada por el pincel burlón del viajero Carleton, previamente mencionado.

larmente de los vientos del tercer cuadrante, por la punta de su nombre y el monte Silla, y con fondo para buques de alto bordo que pueden anclar sin peligro a una milla de la costa, donde hay un puerto llamado también de Paita, a más de otro de escasísima importancia denominado Colán, donde hacen aguada los buques que fondean en la rada. Estos dos puertos, de los cuales el primero, que tiene bastante importancia comercial, se halla situado a los cinco grados seis minutos de latitud Sur, pertenecen a la provincia de Piura"[200]. Baxley expresa que el puerto es muy accesible y que tiene buen fondo pues su buque estuvo anclado en 9 brazas a media milla de la playa[201]; y según Domínguez, se trata de un "puerto mayor con una hermosa y mansa bahía llamada la "Jamaica del Perú"[202].

García y García dice que "la población se halla situada en la playa sur del pueblo. Es de poca extensión por estar bastante cerca de los cerros que dejan muy poco espacio. Existe una escuela náutica, la que produce buenos resultados, pues siendo los naturales muy aficionados a la vida del mar y excelentes marineros, se están logrando con el estudio hombres capaces para la carrera"[203]. En cambio Middendorf no lo presenta muy bondadosamente pues expresa que "Paita es un lugar pequeño, sucio y de aspecto insignificante y miserable situado al fondo de una caleta pequeña en la orilla del mar, abierta hacia el Norte. La aldea está inmediatamente sobre la playa y frente a un morro alto (200 pies) que se alínea a lo largo de las orillas de la playa de este lugar. Paita es el puerto de mar de Piura, la 'curatodo' del Perú, 60 millas tierra adentro, conectada por tren". Añade que "Paita es el primer puerto peruano en que tocan los paquebotes que van de Panamá a Lima. Para el viajero que viene de Europa, y ve aquí por primera vez la costa peruana, el contraste con la exhuberante vegetación de Guayaquil, que acaba de dejar, es una sorpresa nada agradable, pues los alrededores de Paita pertenecen a las zonas más áridas de todo el Perú, ya que no se ve en ninguna parte el menor vestigio de verdor. Sin embargo, el puerto es excelente, amplio y de fácil ingreso, protegido de los vientos"[204].

La ciudad de San Miguel de Piura está situada en la margen del río Piura, al este de Paita y a 9 ó 10 leguas de distancia[205], distancia que más tarde García y García expresará como "treinta y nueve millas"[206].

"En Paita tuvimos, dice Bollaert, la primera visión de las áridas playas del Perú. Los arenosos acantilados tienen entre 3 y 4

pies de altura, y están compuestos de capas horizontales que contienen conchas recientes. Me informaron que 8 leguas tierra adentro se hallaron conchas de una especie que hoy no existe en estos mares. Al ver estas playas se tiene la impresión de que recién se han elevado del mar o que el océano se ha retirado"[207]. Cornwallis refiere: "Navegando a lo largo de la montañosa costa de Lambayeque, la mañana siguiente arribamos a la bahía de Paita. Anclamos cerca al pueblo y vimos colinas arenosas que se extendían en forma de herradura alrededor de la bahía. No había señal de vegetación; el paisaje era de un tono amarillo y totalmente formado de rocas y arena y el pueblo mismo, casi escondido del fondeadero, estaba construído bajo un precipicio de arena y piedras"[208]. Los hidrógrafos británicos estudiaron técnicamente este tramo de la costa, dejando instrucciones en sus derroteros como las que siguen: "Al dirigirse al puerto de Paita con un fuerte alisio, debe tenerse cuidado en tener el buque bien preparado antes de ceñir alrededor de la punta de Paita, debido a que a veces se presentan fuertes turbonadas. No hay peligro en la entrada. Luego de rodear la punta de Paita, que posee una estación de señales en su colina, aparece una rocosa y falsa bahía que no debe tomarse ya que la verdadera bahía (cuya playa es arenosa) está alrededor de la punta interior, o sea en la punta oriental de la falsa bahía. No se debe navegar muy cerca a esa punta ya que existen algunas rocas a la longitud de un cable, y a menudo el viento es desconcertante. Luego de pasar la punta interior y descubrir el pueblo, hay que ir hacia su centro y fondear en 10 a 17 brazas pero no a menor profundidad de 6 brazas pues el banco se extiende a cierta distancia del pueblo y aquí la profundidad disminuye repentinamente. Se fondea en el muelle ubicado casi al centro del pueblo. Al salir de Paita para dirigirse hacia el Sur, en la noche, cúidese de no equivocar la punta rocosa con la isla Foca, las cuales se asemejan mucho ya que las rocas negras de la punta, realzadas por las arenosas bahías de cada lado, parecen formar una isla; y si se debe alterar el rumbo para buscar la punta Aguja, es posible que uno se encuentre en medio de las rocas y toque tierra al norte de la isla antes de percatarse del error"[209]. García y García da una breve y muy clara recomendación para tomar el fondeadero: "Los buques... deben cargar sus velas altas antes de doblar la punta Telégrafo, por experimentarse muy fuertes fugadas... Es raro poder tomar el fondeadero de una sola bordada, pero como hay un buen espacio para voltegear, y todo está limpio, se llega a largar el ancla sin peligro"[210].

Tiene Paita un sólido muelle, dice Domínguez[211]. "El muelle está bien construído", expresa Middendorf[212]. Pero, en cambio, García y García da a saber que "hay dos muelles para desembarcar"[213], siendo esto lo cierto pues según otras informaciones que hemos obtenido había frente a la Aduana un muelle fiscal y otro, particular, hacia el Norte.

García y García dice que desde el mar se ve la vega del río Chira que es de gran fertilidad y en la cual "se están haciendo grandes plantaciones de algodón"[214]. Por su parte, expresa Baxley que se considera que Paita hace una contribución considerable para que los balleneros reparen y se aprovisionen después de prolongados cruceros, y para trasbordar el aceite a los puertos patrios si desean continuar pescando. Da a saber que el último informe trimestral dio US$ 230,000 como valor del aceite traído a ese puerto[215].

Debemos a otro viajero algunas informaciones interesantes. "Compramos carbón (Cardiff) de la Pacific Steam Navigation Company pagando $20.00 por tonelada en el pontón y $1.00 por tonelada de gastos de chalana. No se puede obtener provisiones aquí. Además de los yacimientos de brea y petróleo, se encuentran en el departamento de Piura grandes cantidades de mineral de hierro, en parte de excelente calidad, y es posible obtener barras de algunos minerales, mediante la fragua de una herrería corriente. Las vetas se encuentran preferentemente entre los ríos Piura y Quiroz y se extienden hasta la frontera ecuatoriana. Hay, además, yacimientos de carbón de piedra cuya existencia ya ha podido suponerse por la presencia del petróleo aunque debido a las dificultades del transporte poco se ha hecho para emprender su explotación"[216]. "En realidad no existen bosques, en el sentido estricto de la palabra, sino solamente matorrales de altos arbustos y cañas. Las palmeras, que consideramos generalmente como características de la vegetación tropical, son raras, y las pocas que hay no constituyen precisamente un adorno del paisaje. Entre los árboles más grandes deben mencionarse algunas especies de Mimosas que en ciertos lugares forman bosques claros. A ésta pertenece el algarrobo (*Prosopis dulcis*), que se distingue por su copa ampliamente extendida y su nudoso tronco a menudo extrañamente retorcido"[217].

Los marinos británicos se muestran satisfechos de las facilidades que se encuentran: "En Paita se pueden adquirir provisiones frescas a precios módicos, mas no agua ni madera, excepto a un

alto costo. Estos últimos se traen a lomo de mula desde una distancia de 18 a 20 millas, de Colán, según García y García, a dos leguas[218].

"Cerca de aquí hay mucho yeso", dice Bollaert, añadiendo: "hallé dos refugiados políticos, italianos y amigos de Garibaldi, que lo convertían, mediante cocción, en yeso mate y fabricaban imágenes"[219]. Dahlgren expresa que "el terreno del valle [Piura] es muy rico. Como el río lo inunda una vez al año, produce casi de todo. Algodones de todos los tipos crecen en forma abundante. El algodón 'egipcio' y el Indingo [*sic*] de los Estados Unidos se dan libremente"[220]. Cornwallis observó que "en la bahía anclaron una fragata y un bergantín americanos. Allí el vapor se aprovisionó de carbón mediante unas barcazas que venían a sus costados desde un gran buque viejo, carbonero de la compañía a la cual pertenecía el vapor", que era uno de la P.S.N.C.[221]. El marino norteamericano Eastman refiere: "en Paita permanecí 28 horas cargando el barco de carbón y observé con sorpresa cuan excelente es este puerto a excepción de la escasez de agua dulce. Nuestros balleneros vienen aquí para reparaciones y un destilador a vapor estará en funcionamiento, el cual en un corto tiempo satisfará toda la demanda de agua dulce a un precio bajo, y los barcos de guano encontrarán más conveniente arreglar su despacho desde aquí, después de cargar [guano en las islas] en vez de hacerlo desde el Callao, porque ahorrarán la tediosa tarea de tener que bajar la costa a partir de las islas Guañape"[222].

Desde que comenzó la explotación del guano de Guañape y con este motivo aumentó el tráfico marítimo en Paita, se agudizó el problema de la falta de agua que antes se había hecho sentir, a tal punto que el 12 de diciembre de 1855 el gobernador de la provincia litoral de Piura informa a Lima sobre el pedido que formula el capitán del puerto de Paita, Pedro Santillán, para que los buques de guerra realicen su abastecimiento de agua en otra parte de la costa, y no en Paita, pues es notoria la escasez de este elemento en el citado puerto[223]. Esa desventaja que se presenta en Paita la ponen en relieve todos los viajeros que la visitan. "... A pesar de haber una buena bahía no se halla agua fresca sino a una distancia de 21 millas", dice Hutchinson[224], dificultad que hacen notar, también, King y Fitz—Roy[225], así como Middendorf: "No hay fuente alguna en la ciudad ni servicio de agua; la necesaria para el consumo diario ha de ser traída del vecino río, el Chira, lo que antes se hacía utilizando burros y ahora en

ferrocarril"[226]. Por fin se toma una medida para remediar la situación: con fecha 24 de abril de 1861 el Congreso autoriza al Presidente para que haga los gastos necesarios con el objeto de dar agua potable al puerto de Paita[227].

Son varios los autores que expresan que Paita "goza de un comercio bastante activo". Algunos llegan a precisar que sus exportaciones son principalmente algodón, corteza de quina, yerba de orchilla, cacao y pieles de cabra[228]; y al decir de García y García, "sombreros de paja llamados de Catacaos, algodón, cueros de chivos y de reses, orchilla y brea"[229], pita hecha de maguey y tamarindo[230].

Caplan proporciona algunas cifras estadísticas. Dice que el algodón "de varios colores", que sale por Paita es de 60,000 arrobas al año [231]. Pero es Leubel quien da mayor información, aunque no es mucha. En su libro aparecen los datos que siguen:

"Valor de las exportaciones de mercaderías nacionales hechas al extranjero durante el año transcurrido de 1º de enero a 31 de diciembre de 1859", en cuanto a Paita es:

Puerto	*Artículos*	*Cantidades*	*Valores*
Paita	Algodón, cueros, Sombreros de paja, cascarilla y otras mercancías	———	177,998[232]

En "el valor de las importaciones de mercaderías extranjeras que han tenido lugar en los puertos habilitados de la República durante el año transcurrido de 1º de enero a 31 de diciembre de 1859", del mismo autor se encuentran las siguientes cifras:

Paita... Sedas: 5,729 1 — Linos: 12,994 1 — Algodones: 154,229 2 — Lanas: 36,162 — Ropa hecha: 5,534 — Víveres: 93,499 — Mercaderías diversas: 213,694 7.
Total ..... 521,842 3[233].

La peculiar situación económica en que esta zona geográfica se hallaba, fue reconocida, y hasta cierto punto fomentada por los gobiernos nacionales. No sólo se hizo de Paita un puerto franco (sin darle oficialmente tal nombre) para los balleneros. También se le concedieron otros privilegios. *El Comercio* del 18 de setiembre de 1851 reproduce un decreto firmado por Echenique el 9

de ese mes y año, que permite el trasbordo libre que se haga en Paita de los frutos peruanos, para su exportación con destino a otros países. El decreto antedicho considera "que de las costas del departamento de La Libertad y provincia de Piura, se envían a Paita víveres y otros productos nacionales que de dicho puerto mayor se extraen para el extranjero", y resuelve se permita en Paita "el trasbordo libre" de los mismos, para su exportación al extranjero, en buques de cualesquiera banderas, sin cobrar derecho de póliza[234]. Es de notar que desde la década de los treintas Paita fue estimulada por las opiniones que expresaron los hidrógrafos británicos. "Paita es el mejor puerto abierto de la costa, con un gran movimiento comercial. Naves de todas las naciones hacen escala aquí para tomar cargas principalmente de algodón, corteza, pieles y otros artículos medicinales a cambio de los cuales traen manufacturas de esas diversas naciones. En 1835 anclaron en este puerto buques con más de 40,000 toneladas en total. Como todos los puertos anteriormente citados, Paita se comunica cada dos meses con Europa a través del istmo de Panamá. Su comercio crece rápidamente en importancia debido a sus grandes exportaciones de algodón y granos, los cuales se cultivan con abundancia en el interior"[235].

Llama la atención la Aduana, estructura de hierro preparada en Inglaterra para erigirla a su llegada hace pocos años, frente a la cual resaltan las pobres construcciones de caña de Guayaquil y adobe. Dice Baxley: "Los nativos han tomado la complexión de la tierra a la cual deben finalmente volver"[236]. La Aduana es un vistoso edificio. Pero salvo éste y las casas de algunos portuarios, la ciudad es la más miserable y triste que uno puede imaginarse, en concepto de Middendorf. "Vistas desde el mar, las casas que están en torno a la bahía parecen ser montones de escombros arrojados por el mar. Las viviendas son de barro y caña. De muchas de ellas ha caído el revoque, y están torcidas, como medio tumbadas por el viento. Las calles son caminos desiguales, sin pavimento, llenos de huecos, cubiertos de denso polvo y de inmundicias; la plaza principal es un arenal, y la iglesia que allí se encuentra, parece un ruinoso depósito, en el cual en vez de torres, se han colocado dos tambaleantes armazones de madera pintados de azul y blanco, los campanarios carecen de campanas"[237]. Los británicos son más discretos: "El pueblo está construido en la falda y al pie del cerro, al sudeste de la bahía; y es a duras penas visible desde cierta distancia debido a que las casas

son del mismo color que el acantilado circundante, de 200 pies de altura"[238]. Cornwallis refiere: "Después de desayunar bajé a tierra y visité el pueblo, el cual consistía en 2 ó 3 calles paralelas conectadas por veredas transversales. Las casas estaban construidas principalmente de cañas separadas, cubiertas de lodo y blanqueadas, con el techo terminado en punta. Las casas de los cónsules británico y americano eran mejores, siendo la primera de madera y la otra muy espaciosa y con vigas de hierro. Habían dos polvorientas posadas a las que se había conectado dos salas de billar cerca del desembarcadero y el muelle de madera"[239].

"Se dice que contiene 5,000 habitantes y es el puerto marítimo de la provincia de Piura, cuya población se calcula en 75,000", comentan los británicos[240]. Cornwallis, por su parte, expresa: "La población consistía mayormente en indígenas y, debido a la cantidad de balleneras y otras naves inglesas y americanas que tocaban en el puerto por agua y provisiones, muchos pobladores habían aprendido algo de inglés"[241]. "Me percaté que estaba aún en la región no lluviosa, al haberme informado el cónsul americano que no se había producido en la ciudad un chubasco en más de tres años"[242].

Es conveniente finalizar los datos y comentarios que se encuentran sobre Paita a mediados del siglo XIX, mediante una disposición que se dictó en 1847 sobre su capitanía de puerto, el resultado de las visitas de los balleneros y la opinión de Manuelita Sáenz sobre esa población. "En el puerto de Paita, en el cual, por su buena localidad, numerosa matrícula de marineros y maestranza, y su inmediación a los ríos de la Chira y de Tumbes en cuyas márgenes y bosques se producen abundantes y excelentes maderas de construcción naval, se halla establecido un apostadero de marina. Seguirá encargado del mando de dicho establecimiento un capitán de navío. El mencionado jefe sólo tendrá por ahora un ayudante de la clase subalterna y un amanuense. Será comandante del tercio naval de esa provincia, estará subordinado al comandante general del Departamento y procederá en cuanto a las atribuciones que le competan para el desempeño de aquel servicio, conforme a las instrucciones que se le den y al contenido de las facultades detalladas a los comandantes generales de Departamento en el título respectivo de las ordenanzas generales de la armada. El referido jefe y su ayudante serán alojados por cuenta del Estado, pasándosele a más sesenta pesos al año para gastos de escritorio; y para las atenciones de su peculiar servicio, tendrá

un bote aparejado con todos los útiles marineros competentes, y dotado de un patrón de la clase de artillero ordinario y seis grumetes, con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada", expresa el Reglamento Orgánico de 1847[243].

No obstante su modestia como puerto, el nombre de Paita fue el que más conocido se hizo en los Estados Unidos a causa de su aparición en los periódicos de ese país en referencia a hechos que ocurrían en relación con los balleneros. Vayan como muestras las siguientes citas: el *Daily Columbian Centinel*, de Boston, Mass., informa el 22 de enero de 1835 sobre el *Vermont*; el *Evening Mercantile Journal*, del mismo lugar, da a saber el 28 de agosto de 1837 que el *Héctor* ha logrado evitar la recalada en Paita, "deshaciéndose así del riesgo de perder la mitad de su tripulación como es generalmente el caso cuando tocan en ese puerto". El *Daily Mercury*, de New Bedford, Mass., el 7 de octubre de 1852 da a saber que el *Susan Howland* ha llegado a Paita con los sobrevivientes del *Geo Howland. The Friends*, de Honolulu, el 1º de enero de 1856, informa sobre la suerte del *John*, de New Bedford, que salió de Paita para las *Sandwich*, en el que dos polinesios fueron matando al capitán y doce tripulantes[244].

En setiembre de 1853 Manuelita Sáenz, la viuda, antes fogosa y ya sólo romántica de Simón Bolívar, quien vive en Paita nutriéndose de recuerdos del amado y de alimentos locales que la han engordado mucho, presenta con amargura su refugio, escribiendo a los Ascásubi: "Supónganse Uds.; pero mal digo supongan cuando dos de ustedes conocen este puerto; recuerden, pues, Uds. esta playa árida y desolada, apretada entre el mar por un lado y derrumbes y alturas enteramente desnudas por todos los demás; con calles angostísimas y callejones que son verdaderos desfiladeros, llenos de inmundicias; con casas que parecen chozas y chozas que se llaman casas; sin ninguna especie de comodidad para la vida; sin otra cosa, hablando con toda verdad, que arena, aire y agua salada; díganme si tendrá paciencia quien vive aquí hace meses rodeado de toda clase de molestias"[245].

Sechura

Entre las puntas Foca y Pisura se abre la ensenada de Sechura, la más amplia del litoral, de la que García y García decía que contaba 22 millas N–S por 10 al E, y dos fondeaderos[246]. Los numerosos buques que entraban para cargar sal debían "acercarse

a la costa de barlovento y luego de doblar la punta de Pisura y después de barajar la costa del sur de la bahía, penetrar al E." Sobre la playa, seguía García y García, se veían unos cuantos ranchos, "y los montones de sal que suelen reunirse para su exportación. Puede fondearse delante de ellos, en 7 ó 5 brazas, a un tercio de milla de tierra: la playa es muy mansa y no hay inconvenientes para poder varar en botes con toda comodidad"[247]. En cuanto al otro fondeadero, el derrotero británico decía que se le identificaba por las dos elevadas torres de la iglesia de [el pueblo de Sechura] que descuellan entre dos colinas de arena que la rodean. Uno de estos campanarios "se inclina tan pronunciadamente hacia el Norte que a la distancia parece, más que un edificio de piedra, un árbol". Añade que hacia el centro de la ensenada desemboca el río Piura, en cuyos márgenes está la población de Sechura, habitada por indios que meten al río sus balsas cargadas.

El tráfico de balsas a la vela resultaba intenso en Sechura. La gente del lugar era muy hábil en el desempeño de sus ocupaciones litorales. Excelentes pescadores, aprovechaban las cercanas salinas y el intenso sol para salar peces que llevaban a vender, junto con la sal ("sal ploma y sal blanca") a Paita y a otros lugares de la costa. Caplan decía que en Sechura se hallaban barrilla y "salitre puro" diferente del tarapaqueño[248]. Pereira, por su parte, expresa que los aborígenes llevaban la sal a Nueva Granada, que se internaba por Tumaco, Izcuandé y Buenaventura al valle del Cauca. "La producción se calculaba en 4,800 piedras que hacen 400 cargas de a 12 piedras y 1/2, cada una de 3 a 4 arrobas de peso"[249].

6. EL AREA DEL CALLAO

Como hemos dicho en capítulos precedentes, el pequeño espacio urbano comprendido entre la ciudad de Lima y su puerto fue durante el período colonial no sólo el centro económico del Perú sino hasta el centro comercial. Era el principio y fin. El astro rey del cual emanaba energía vivificante, y cuya fuerza de atracción mantenía en equilibrio un sistema en el cual todo dependía de ese poderoso núcleo. También hicimos notar los efectos que la crisis metropolitana y la liberalización del comercio colonial produjeron en ese sistema, con tal predominio que al obtenerse la independencia política del país el debilitamiento nacional era tan pronunciado como el del núcleo limeño–chalaco, situación que duró toda la primera mitad del siglo XIX. Mas tal estado de

cosas comenzó a cambiar apenas empezaron los negocios del salitre y del guano, que revitalizaron las energías de ese órgano vital.

Durante el período que estudiamos, el incremento de los ingresos fiscales estimuló las capacidades de absorción del área limeño—chalaca, que así volvió a asumir en la costa un avasallador papel directivo. Escaparon en parte a su influencia los sectores extremos del litoral: el área Tumbes-Piura, el área salitrera de Tarapacá y, parcialmente, el área agrícola—ganadera y minera del Sur. Pero, en cambio, el resto de la costa volvió a gravitar en torno de Lima—Callao. La dependencia no fue tan fuerte en cuanto a la zona que durante el período colonial había sido donominada "los valles". Pero sí en el resto de la costa comprendida entre Santa y Lomas. Tales diferencias nos llevan a subdividir esta área en las siguientes subáreas: 2a. La subárea agro—industrial de "los valles"; 2b. La subárea de Lima, y esta comprendía: 2ba. El norte de Lima, 2bb. El puerto del Callao, y 2bc. el sur de Lima o aproximadamente lo que había sido antes denominado "intermedios".

7. LA SUBAREA AGRO-INDUSTRIAL DEL NORTE O "DE LOS VALLES"

Comprendía dos departamentos: La Libertad y Lambayeque. Los dos contaban con una producción de importancia: La Libertad era la más amplia zona cañavelera y azucarera del Perú, y Lambayeque, aunque pequeño en extensión, predominaba en cuanto al cultivo del arroz y era varicultivada: algodón, maíz, menestras, algo de caña de azúcar, trigo, pastizales, viñedos, tabaco y ganados caballar, mular, vacuno y cabrío. Poseía, además, algunas industrias caseras que alcanzaban renombre: sombreros de paja de varias calidades, manteles finos, colchas, alforjas, costales y costalillos, servilletas, jabón, sal, aguardiente, cal, lejía, carbón vegetal. En las numerosas y grandes haciendas de los valles de Chicama, Trujillo y Virú, en cambio, los esfuerzos se habían concentrado en la caña y el azúcar, cosechándose también algo de arroz y de vegetales de panllevar, y elaborándose un poco de "ropa de la tierra".

La zona minera de Cajamarca, de La Libertad y del norte de Ancash encontraba en esta subárea un buen mercado de compra de los productos de "los valles" utilizando los caminos de quebradas que subían a las cordilleras llevando los frutos costeños; y

por estos mismos, la región metalífera de Cajabamba, Otuzco y Pataz enviaba su producción mineral en busca de los mercados extranjeros a través de Pacasmayo, Salaverry y Chimbote.

8. LOS PUERTOS DE "LOS VALLES"

San José de Lambayaque

De la falsa punta de Aguja al Sur, por aproximadamente 65 millas al E.S.E. 5º S, la costa corre baja e inabordable hasta que, a 45 millas al E.N.E. de las islas Lobos de Afuera, se llega a San José de Lambayeque, caleta que, no obstante sus pobres facilidades para el caso, era el puerto mayor del importante departamento agrícola de Lambayeque, situado muy cerca de la ciudad del mismo nombre. En realidad San José tenía poco de puerto, "no siendo sino un surjidero que carece de todo abrigo y en el que se fondea en mar abierta delante de una playa baja y corrida", decía en su *Derrotero* García y García[250]. Azotado por bravezas "en las que revienta la mar hasta la distancia de una y media millas de la playa",[251] obligaba a tener la cadena abalizada con boyas en cada dos grilletes, a fin de poderla largar por la mano en el momento que ello fuera preciso. La única ventaja que San José tenía era permitir que se midiera hasta qué punto el aborigen de la costa peruana había logrado vencer al mar, dominándolo para su beneficio. Este puerto era el reino de la balsa peruana que García y García describe con meticulosidad que el investigador de la historia marítima tiene que agradecerle. Está compuesta, dice, "de una clase de palos llamados de balsa, de los que colocan ocho o nueve en sentido de su longitud, uno al costado de otro, estos se aseguran entre sí por medio de dos barrotes atravesados; sobre ellos se colocan otros palos en el mismo sentido que los de abajo, y luego unos trozos pequeños atravesados, con los que forman dos plataformas, una a cada tercio de la balsa. Lleva un mástil al centro, con una vela redonda. Todo este conjunto se halla arreglado con malísimas trincas, de un cabo que los naturales patrones de las balsas forman de la corteza del árbol del tabaco, a lo que llaman *pasaya*... Regularmente está tripulada cada balsa por diez a doce indios casi desnudos, que manejan unas tablas o palos, que introducen y sacan según el fondo en que se hallan, para disminuir con ellas el gran abatimiento"[252]. Con estas balsas, y no con las embarcaciones de a bordo, era posible cruzar una de las *tascas*, o rompientes, más larga y de más grueso oleaje entre las existentes en nuestras costas. La realidad aparece vívida en

las descripciones de los viajeros de ese tiempo, como Cornwallis y Onfroy de Thoron, que en lo que sigue trascribimos.

"Reanudamos nuestro viaje, siempre a la vista de las montañas y la costa. A la mañana siguiente descubrimos el pueblo de Lambayeque. Fondeamos en el océano abierto, a aproximadamente 3 millas de la playa, donde habían también varias goletas, sin que existiera un puerto allí. Muy pronto [después de fondear en ese océano abierto] una gran balsa, de construcción distinta a otras que había yo visto, salió de la costa. Esta era de grandes troncos sin corteza, de maderas muy ligeras que crecen cerca a Guayaquil. Los troncos estaban amarrados con sogas, y cerca del centro tenían un mástil fijo en el que se había instalado una inmensa vela cuadrada. La balsa era manejada por 4 ó 5 indígenas y llevaba pasajeros y cargaba plata. Se considera que éstas son las balsas flotantes más seguras pero no se podría decir de ningún modo que son también las más hermosas, rápidas o cómodas para viajar", dice Cornwallis[253]. Onfroy, por su parte, refiere y comenta como sigue: "Cuando llegamos frente al puerto de San José de Lambayeque, nuestro capitán hizo anclar la goleta, pero resguardándola mucho en razón de lo extensas que eran las hondonadas de esta playa. Pronto fuimos abordados por una balsa que estaba impulsada por una vela y que corría como un navío. No debemos dejar de mencionar aquí que los indígenas de la costa del Perú son muy hábiles en el manejo de las balsas y que ellos navegan lejos sobre troncos de árboles yuxtapuestos que son de una madera ligera como el corcho. Tienen una manera especial de gobernarlas, con varias tablas que deslizan perpendicularmente entre las dos extremidades de estos troncos y por medio de la cual impiden la deriva de la balsa. Esta experiencia, que nosotros no podríamos recomendar bastante a nuestros marinos, falta del todo en la marina europea; sin embargo, cuando allá hay naufragios en pleno mar, mediante el conocimiento del manejo de balsas como éstas se ganaría prontamente una costa y no se estaría expuesto a los horrores de la balsa de la Medusa, o a perecer después de inútiles esfuerzos de salvataje. Sobre este asunto, los peruanos están más adelantados que nosotros, aunque sean lo menos marinos del mundo; y su arte en la navegación de las balsas se remonta a un período histórico anterior al de los Incas. Bien podríamos servirnos de ese arte para hacer un estudio, como les hemos pedido prestada la idea y el uso de los puentes colgantes. Recomendamos igualmente la utilización de los puentes

colgantes. Recomendamos igualmente la utilización de los puentes colgantes y de su caballo marino, fabricado de juncos y el que desde hace largo tiempo ha servido para el salvataje y para comunicarse con los navíos cuando las embarcaciones más sólidas no pueden mantenerse en el mar. El caballo marino puede llevar de dos a tres hombres, y no zozobrar ni irse a pique si está bien confeccionado. La manera de ubicarse en él y de conducirlo es totalmente especial; sería útil en todos nuestros puertos. Cuando la balsa de San José abordó nuestro buque, el capitán de puerto y otro caballero subieron a bordo; este último saludó a don Pedro y se entretuvo algunos instantes, particularmente, con él. Se embarcaron unos bultos que estaban en la balsa. Los dos visitantes descendieron y nuevamente les vimos maniobrar para regresar a la playa, velozmente"[254].

García y García dice que San José "es uno de los puertos... que hace exportaciones más fuertes de productos nacionales [pues] por él salen las ricas producciones de ... Chiclayo y Lambayeque: abundantes partidas de arroz, chancacas, azúcar, maní, tabaco, cueros, sebo, jabones y otras manufacturas"[255].

Hutchinson localiza las fuentes productivas: "El principal artículo de exportación es algodón... Desde San José se exporta gran cantidad de azúcar... De Pacasmayo, un poco más al Sur, el artículo de exportación principal es arroz, generalmente cultivado en los alrededores de San Pedro, un pueblo a 6 millas en el interior"[256]. Leubel da las siguientes cifras:

> Exportaciones en 1859: .— San José ... Víveres ... 37,091.
> Importaciones en 1859: .— San José ... Sedas: 736 4; linos: 1,876; algodones: 34,339 2; lanas: 8,631 7 1/2; ropa hecha: 1,717 6; víveres: 24,888 6; mercaderías diversas: 19,195 7.— Total: 91,395 1/2 [257].

Por su parte, Caplan dice que salen por San José 60,000 arrobas de algodón al año. Añade que Motupe y Saña exportan tabaco, que se industrializa el maguey, y que produce buenos higos[258].

La capitanía de Lambayeque estaba servida por jefes u oficiales subalternos de la Armada que tenían que utilizar las embarcaciones o balsas particulares, pagando por cuenta del Estado su correspondiente flete. Los capitanes percibían, para gastos de escritorio y casa, la cantidad designada por reglamento. En consideración al número de sus matriculados, tenían los capitanes un cabo de matrícula, con el sueldo de cabo primero de infantería y una peseta diaria por ración de armada[259].

Las islas de Lobos

Debido a la importancia económico—social que el guano tuvo durante el lapso histórico que estudia este libro, numerosas han sido las referencias que hasta ahora hemos hecho a los depósitos isleños de fertilizantes, y abundantes serán también las que tendremos que consignar. Tal circunstancia nos releva de estudiar las islas guaneras en sus aspectos económicos, como hemos procedido en cuanto a los puertos y caletas. De allí que en lo que sigue nos limitemos a trascribir impresiones y comentarios de algunos escritores, extranjeros en su mayoría, que sirven para precisar relaciones de carácter geográfico de las islas guaneras entre sí y con el litoral.

Los hidrógrafos británicos describieron estas islas como sigue: "Lobos de Afuera es un pequeño grupo de islas que está a 45 millas al O.S.O. de San José de Lambayeque. Tiene las siguientes características: longitud 3 millas, ancho 1 1/2 millas, altura aproximadamente 100 pies y un color mixto entre marrón y blanco. Lobos de Tierra se halla localizado al N.N.O. 1/2 O., a 30 millas de Lobos de Afuera y a 10 millas de la playa más cercana en tierra firme. La isla tiene como 5 1/2 millas de longitud y alrededor de 2 millas de ancho. Al verla desde mar adentro, se parece a Lobos de Afuera, y está rodeada de rocas y oscuras rompientes, particularmente hacia Occidente. Al lado noreste hay un fondeadero mediano, en 11 ó 12 brazas, de arena y conchas rotas. Se dice que existe un pasaje seguro entre esta isla y la principal pero que no es ventajosa su utilización. No hay peligro alrededor de las islas, a la distancia de una milla; y entre ellas y la costa se hallarán sondas regulares con las que están conectadas por un bajo de menos de 50 brazas de profundidad. Al navegar en torno de estas islas, y especialmente cerca a la punta Agujas, debe prestarse mucha atención a la longitud, pues las corrientes son irregulares y fuertes. El rumbo de las naves ha sido alterado hasta en 36 millas hacia el Oeste en 24 horas, y otras veces hacia el Este. Al lado norte de Lobos de Afuera hay una caleta formada por las dos islas principales, pero con aguas profundas y un fondo rocoso. Existen en esta caleta algunas reducidas conchas donde puede carenar una nave pequeña, sin ser interrumpida por la marejada. Sin embargo, tiene al centro una roca, la cual se puede evitar manteniéndose cerca de la punta occidental. El mejor fondeadero está en lo alto de la cima de la caleta. Cuando haya mucha de-

manda de guano, esta caleta brindará grandes facilidades para su embarque. Los pescadores lambayecanos acuden en sus balsas a estas islas transportando con ellas todas sus cosas necesarias y permanecen como un mes salando pescado, el que se vende a un alto precio en el continente. No son muy áridas, pero no proporcionan leña ni agua. El guano que más o menos cubre las islas no es de tan buena calidad ni tan abundante como el de las Chincha; y sólo por él se les presta atención"[260].

Onfroy de Thoron nos ha dejado una buena descripción, de 1866: "... y nos dirigimos hacia el Oeste, hasta que nos encontramos con la isla de Lobos de Afuera, denominada así para distinguirla de otra que está más próxima a tierra. Allí penetramos en una espaciosa bahía. La tierra parecía estar cubierta por una capa de guano debido a su color. Me sorprendió ver la isla totalmente poblada de pájaros. Al llegar a la playa no había dónde pisar. Masas compactas y profundas de aves de muchas especies, grandes y pequeños, se apretaban en todas partes, y descendían lentamente hacia nosotros para arrojarse al mar. Aquellas que se hallaban hacia el centro de la isla empujaban a las que estaban ante nosotros, que se aproximaban infaliblemente y que a pesar de nuestros esfuerzos chocaban con la embarcación. Uno de nuestros marinos saltó en medio de ese río animado que no podía retroceder y, con su remo, comenzó a golpear fuerte e indistintamente en la cabeza o sobre el lomo de los pájaros que estaban delante de él. Abierta una senda, pasamos a nuestra vez, sin dejar de distribuir golpes con los palos para abrirnos paso a través de aquella multitud inmensa que apenas podía moverse. Ninguno de los pájaros poseía suficiente espacio para abrir sus alas y levantar vuelo. Tuvieron, pues, defendiendo sus cuerpos, que hacer uso de sus picos y darnos batalla; y, desplegando esfuerzos inimaginables por dejarnos pasar, respondían a nuestras patadas y estocadas con picotazos, gritos y silbidos. Por fin, ganamos una pequeña colina desde donde pudimos descubrir una buena parte de la isla, y gozar del espectáculo increíble de millones de pájaros que descendían al mar. Entonces pude darme cuenta cómo, por espacio de algunos siglos y de algunos miles de años, se había formado un depósito bastante considerable de guano en las islas de Chincha y en el cual la altura varía entre diez y treinta metros. El depósito de Lobos de Afuera es menos importante y parece más moderno que el precedente; pero está en vías de formación. Con todo, su calidad será inferior al de Chincha, porque

llueve algunas veces y la lluvia libera el amoníaco y varias otras sustancias del guano, con una parte de sus sales y de su eficacia sobre los vegetales. Un pescador, salido de una cabaña situada al fondo de una pequeña ensenada de la isla, nos abordó y nos acompañó a la goleta, adonde volvimos pasando en medio de nuestro campo de batalla cubierto de muertos y heridos; y vimos desde ahí diversos sitios de lobos marinos y otros anfibios diversos que apenas podían moverse por lo gruesos y pesados. Don Pedro y el pescador se entretuvieron misteriosamente durante algunos instantes, y el capitán lo volvió a enviar a tierra con un barril de agua y algunas provisiones. Cuando el bote estuvo de regreso, lo izamos a bordo y nos dimos nuevamente a la vela con rumbo Norte; poco después avistamos a nuestra derecha la isla de Lobos de Adentro"[261].

En 1852, a raíz de los incidentes, que en capítulos anteriores hemos relatado, provenientes del deseo que abrigaron Gran Bretaña y los Estados Unidos de apoderarse de estas islas, la Marina de Guerra destacó a Lobos de Afuera oficiales y marineros que allí vivieron durante un tiempo. De tal permanencia se derivaron dos beneficios: un atracadero de piedra hecho por personal naval en la isla septentrional de Lobos de Afuera, y un minucioso y exacto plano de esa misma isla, levantado por el capitán de navío Ramón Valle Riestra, en 1852, como hizo la construcción del atracadero[262].

Pimentel

A causa de "rivalidades provinciales y no verdaderos intereses de las poblaciones", según García y García, por resolución suprema del 7 de diciembre de 1860 se habilitó la caleta de Pimentel, en la provincia de Chiclayo, "para la exportación de los productos del país", disponiéndose que "a fin de que sea debidamente vigilada dicha caleta, deben residir en ella permanentemente dos inspectores del Resguardo de San José"[263]. No existía allí población alguna y "presentaba su fondeadero todos los inconvenientes de San José"[264]. El fondo era rocoso, desigual e inseguro para las balsas que embarcaban sal para Pacasmayo y granos para Sechura y Paita, ofreciendo precios menores que en otros lugares. Durante el lapso histórico del que nos ocupamos no era todavía muy usado. Se hallaba 10 millas al norte del morro de Eten, según García y García.

Dice Vegas García que este lugar se llamó antes "de la Concepción de Chiclayo," y que luego se le dio el nombre de Pimentel, "en honor del capitán de navío don Ricardo que había estudiado la bahía y ayudado al desarrollo del pueblo"[265].

Eten

"A sotavento del Morro [de Eten] se encuentra este puerto o caleta... Es limpio y con fondo de nueve a siete brazas a cuatro cables de tierra. Se halla falto de abrigo para resguardarse de la marejada del Sudoeste que ocasiona reventazón en la playa y causa a veces fuertes bravezas. La costa que lo rodea está compuesta de barrancos escarpados y tan inmediatos al mar que no dejan casi playa", es la forma en que García y García presenta a Eten. Quizás hubiera debido agregar que siendo malos los tres puertos del departamento político de Lambayeque, éste era el más pasable y estaba destinado a reemplazar a San José y a Pimentel como puerto mayor.

El fondeadero que se empleaba estaba delante del barranco, hacia el extremo Sur, en seis y media a siete brazas, fondo de fango. En las frecuentes bravezas que se presentaban en estas costas era inseguro; pero saliendo 2 millas al Oeste se encontraba relativa tranquilidad, en 12 brazas. Hay corriente fuerte y virazones de apreciable intensidad.

Este puerto fue tomando progresivamente la mayor cantidad de la carga de exportación que abundaba en el departamento, tanto para comercio exterior como de cabotaje: algodón, azúcar, cascarilla, cueros, café, guano, arroz, alcohol, cera, miel de abejas, semilla de algodón, sombreros y petates tejidos de paja, crin, reses.

Sólo contaba con el edificio de la estación, situado en una plaza rodeada por un muro, donde se encontraban, asimismo, los talleres, las viviendas de los empleados y la aduana[266].

"Mediante una resolución suprema del 9 de mayo de 1867 se establecieron las bases para la construcción del ferrocarril entre Eten, Chiclayo y Lambayeque en las que estaba comprendido un muelle en ese puerto. Para realizar esta obra se aceptó, el 3 de junio de ese año, la propuesta de don José Antonio García y García, quien había recibido un privilegio por 25 años respecto al ferrocarril. Este privilegio no se hizo extensivo al muelle, que fue construído por cuenta del Empresario"[267]. Middendorf, que lo vio ter-

minado, lo describe como sigue: "Un largo muelle de hierro se introduce en el mar, pero no ofrece ninguna protección contra el oleaje, de modo que no es posible bajar del barco a éste, sino que los pasajeros tienen que subir de los botes a un cajón izado por medio de una grúa. El que se descuida, cuando las cadenas que sujetan el cajón se ponen repentinamente tensas corre peligro de recibir un golpe en la cabeza. En la plataforma del muelle espera una pequeña locomotora con vagones, para llevar a los pasajeros a la aduana que se encuentra en la estación. El sector de la costa de donde parte el muelle, es completamente inaccesible: un barranco de barro y piedras de 40 pies de alto, socavado por las olas, que cae verticalmente sobre el mar y a través del cual pasa la línea que va a la estación por un profundo corte. Este lugar tan inapropiado para la instalación de un muelle, fue escogido sin embargo, intencionalmente, al construirse el ferrocarril, con el fin de evitar, en el desembarco de pasajeros y mercaderías, el empleo de botes y lanchas, obligando así que pasajeros y carga, utilicen el ferrocarril"[268].

Chérrepe

Como en el caso de Eten, el 17 de marzo de 1860 se habilitó la caleta de Chérrepe para la exportación de los productos del país, disponiéndose que a fin de que fuera debidamente vigilada, debía residir en ella permanentemente uno de los inspectores del Resguardo de San José.

Chérrepe se utilizó porque está cuatro millas al norte de la punta de Saña, con regular fondeadero, de 5 a 6 brazas, a un tercio de milla. García y García hacía notar lo siguiente: "Suelen experimentarse bravezas que impiden desembarcar en botes. Para evitar los peligros consiguientes a estos casos, debe observarse siempre el estado de la mar". Agregaba esta información: "En la playa se ven unas bodegas o barracas [que había construido la hacienda Cayaltí]. No se encuentran más habitantes que los guardianes de ellas"[269].

Salían por Chérrepe productos de las haciendas, que eran similares a los que se despachaban por Pacasmayo, y sólo entraban buques que iban a recogerlos[270].

Al sur de esta caleta estaba la línea divisoria entre los departamentos políticos de Lambayeque y La Libertad.

Pacasmayo

La rada de Pacasmayo se halla 20 millas al N.O. de Malabrigo. La costa entre estos dos puntos es baja y escarpada; al pie del acantilado hay una playa arenosa, y a 2 millas del litoral se encuentran 10 brazas de profundidad. Tiene un tolerable fondeadero, situado bajo una punta arenosa que se vuelve a nivel a un cuarto de milla. El mejor tenedero es marcando la punta con dirección Sur hacia el Este, y el pueblo al Este, en fondo de 5 brazas de arena y cieno. No hay peligro de permanecer allí; las sondas son regulares, disminuyendo gradualmente en profundidad hacia la costa. Como el desembarque es difícil se utilizan lanchas de la misma clase que en Huanchaco. La mejor manera de distinguir entre la rada de Pacasmayo y el mar abierto es colocarse en el paralelo de 7º 25' y al estar a las 18 millas se verá el cerro de Malabrigo como si fuera una isla que se escarpa gradualmente a cada lado; y un poco hacia el Norte está la loma Arcana, escarpada también y con agudos picos. Conforme la nave se va acercando, van apareciendo los bajos acantilados de color amarillo (siendo los más altos los que se hallan al norte de la rada), en cuyas cimas, al lado septentrional de la punta, se distingue claramente un oscuro edificio rectangular[271].

Se obtienen provisiones frescas de San Pedro de Lloc; y en el pueblo que está en la playa se pueden adquirir agua y leña[272]. Abundan los peces. Como en Huanchaco, los pescadores se sirven todavía de las pequeñas balsas llamadas "caballitos": haces o manojos de totora atados entre sí, que rematan en su parte delantera en una punta en forma de pico y sobre los que los pescadores van montados o en cuclillas, dirigiéndolos con un remo a través de la rompiente. De regreso, siempre los sacan a tierra para que se sequen.

El arroz, el que es traído del pueblo de San Pedro de Lloc, situado 2 leguas tierra adentro, es la principal exportación[273]. San Pedro muestra los más extensos sembríos de arroz del país[274].

Tiene el puerto buenas construcciones en comparación con otros lugares de la costa, y las casas situadas en su barranco de suave pendiente ofrecen un aspecto agradable. Los edificios más notables, además de la Estación y de la Aduana, son las residencias de algunos agentes y una gran planta para pilar arroz y desmotar algodón. Middendorf refiere: "Al día siguiente de mi llegada, un empleado del ferrocarril, me acompañó e hice un paseo

por el pueblo. Comenzamos con la visita al muelle, sirviéndonos de un carro de carga, que era empujado por la fuerza del viento mediante una vela, tal como los carros de las salinas de Huacho. Luego visitamos el molino de arroz, un edificio bastante grande, con una torre, situado cerca de la playa, donde vimos funcionar la máquina. Se descascara el arroz limpio entre dos muelas, luego es majado en cubos de fierro, para que se suelte la cáscara de los granos y finalmente se les alisa para darles brillo"[275].

El pueblo [que está en la playa] se halla habitado principalmente por indígenas empleados por los comerciantes de San Pedro[276], según los británicos.

Pacasmayo es la capital de la provincia del mismo nombre, del departamento de La Libertad, pero resulta sólo una pequeña población de poco más de 500 habitantes, dice Middendorf[277].

Entre los puertos de la costa del Norte, Pacasmayo ocupó más tarde un lugar importante, no tanto por sus ventajas naturales sino por sus instalaciones portuarias, y los edificios que al mismo tiempo fueron construidos y sin los cuales el puerto no habría podido funcionar. Un muelle de hierro, de buena fábrica, ingresa 500 metros en el mar y está unido con la estación por una vía férrea[278].

El 7 de noviembre de 1864, se autorizó al Poder Ejecutivo para que contratara la construcción del ferrocarril de Pacasmayo a Cajamarca, considerando, entre otros puntos, "que los ricos veneros que se encuentran en el Departamento de Cajamarca, demandan que se les procure los medios de ser fácilmente explotados a fin de acrecentar su producción, y con ella la riqueza nacional, lo cual puede conseguirse ligando al puerto de Pacasmayo con la ciudad de Cajamarca por una vía férrea, a cuya implantación se presta la naturaleza del terreno que media entre esos dos puntos".

Malabrigo

La costa es escarpada por algunas millas al norte de Huanchaco. Comienza después un bajo y arenoso terreno, con arbustos, mientras frente a la costa se van obteniendo sondajes regulares que, dicen los derroteros británicos, continúan hasta la rada de Malabrigo, caleta que está 12 millas al sur de Puemac. Posee un fondeadero que se halla formado por un grupo de cerros, de 790 pies de altura, que destacan en el curso general de la costa, y que

desde cierta distancia parecen formar una isla. Aunque está mal protegida (como denota su nombre) es considerablemente preferible a Huanchaco. Tiene una ensenada vasta y franca[279]. García y García hace notar que allí la costa es "completamente limpia"[280] y hay que añadir que el seno es abierto y bien delimitado.

El mejor fondeadero en la rada es con el pueblo hacia el E.S.E. y a 3/4 de milla del litoral, en 4 brazas y con fondo arenoso, según los hidrógrafos británicos. García y García aconseja cuidarse del poco fondo, "pues en la bajamar tocan los botes a cincuenta o más brazas antes de llegar a tierra"[281].

El desembarcadero es malo pero los pescadores poseen "caballitos" con los cuales dominan la situación. Al mencionar estas embarcaciones, Middendorf hace una interesante observación. "Parece, dice, que cada rada o bahía distinta posee sabiamente su propio caballito peculiarmente construido, adaptado al oleaje que debe atravesar"[282]. El movimiento portuario se realiza, mayormente, mediante lanchas que se varan delante de los ranchos.

Este puerto está destinado a facilitar la exportación de los productos agrícolas, especialmente los derivados de la caña de azúcar, en que son ricos los valles trujillanos, en particular Chicama, del cual está muy accesible.

Los hidrógrafos británicos decían que "el pueblo de Paysan está a unas millas al Sudeste y a Malabrigo lo consideran de gran extensión. La pequeña isla de Macabí se halla situada a 6 1/2 millas de Malabrigo, con un canal seguro de diez brazas"[283].

Middendorf describe posteriormente este lugar: "Poco después que el sol frente a nosotros hubiera desaparecido en el mar, llegamos a la playa, cerca de un pequeño grupo de casas y chozas que constituyen la población de Malabrigo. Este era el fondeadero en el que tenían que embarcarse los productos del valle, es decir, el azúcar destinada a la exportación. Sólo había en este lugar, una playa que retrocede un poco, formando una ligera curva, y lo desfavorable de su situación está expresado con el nombre de la población, pues Malabrigo significa mal protegido. Actualmente casi no se usa este embarcadero; los grandes buques de la compañía [P.S.N.C.] pasan siempre de largo, y hasta los pequeños vapores caleteros rara vez se detienen para desembarcar mercadería. La playa estaba abandonada, sólo algunos botes yacían en la arena y únicamente se mecía en el agua un lanchón so-

litario"[284]. Añade que encontró alojamiento en una casa bien construida, propiedad de un agente, pero que estaba desocupada, y que su guía buscó las llaves que guardaba un vecino. "Una fonda china nos proporcionó comida, muy bien preparada, y allí mismo pudimos comprar también forraje para nuestras bestias. Los chinos indudablemente son la providencia de quienes viajan por el interior del Perú"[285].

San Bartolomé de Cao

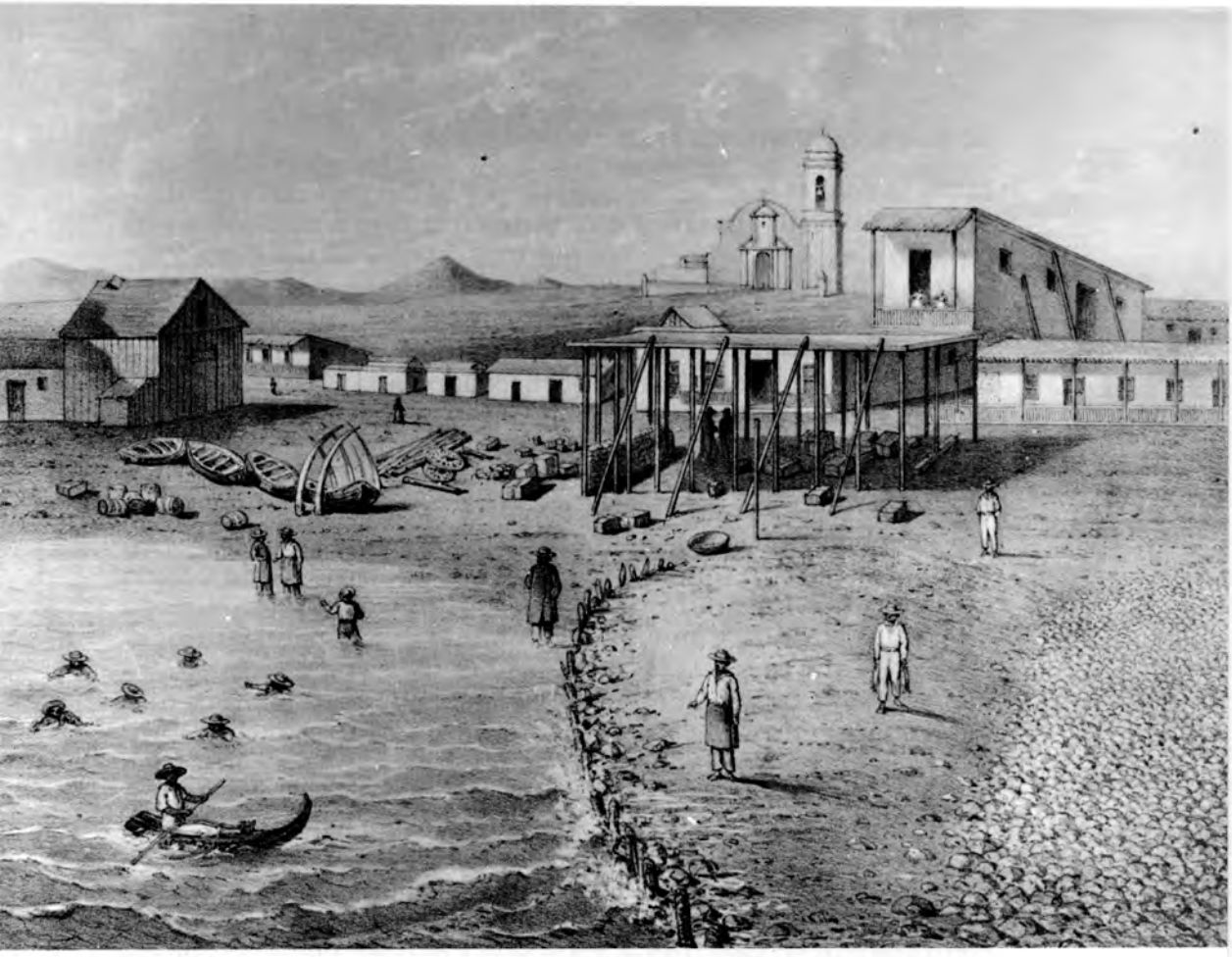
Del cerro y la punta Malabrigo al S.S.E. y S.E., la costa corre durante catorce millas presentando un aspecto interesante desde el punto de vista agrícola, en la ancha base del abanico deyectivo de los ríos Chicama–Moche. El primero de estos tiene una longitud de 140 Km. y una cuenca de aproximadamente 5,700 Km^2 y en unión del segundo forman el valle de Chicama–Moche, de unas 50,000 hectáreas de caña de azúcar, maíz, legumbres, hortalizas y cítricos[286]. La abundancia de vegetación que se ve en los valles, flanqueados en sus dos extremos por altos barracones áridos y un telón de fondo andino, constituyen un peculiar paisaje peruano.

Por medio de una resolución suprema del 16 de febrero de 1861[287] se dispuso que una caleta situada tres millas al norte de la desembocadura del Chicama, quedara comprendida en el número de las habilitadas, de acuerdo con el Artículo 4º del Reglamento de Comercio, "para la exportación de frutos nacionales y la internación de mercaderías exentas de pago de derechos". Se trataba, según Melo, de la antigua Portachuelo, del período colonial, que después había sido denominada El Brujo y San Bartolomé de Cao. Estaba a once millas al S.S.E. y S.E. de la punta Malabrigo y, según García y García, "frente al pueblo de Magdalena de Cao, cuyas casas están situadas un poco adentro del alto y se ven desde el mar...". Añade que "es muy mal fondeadero, plagado de piedras sueltas que ponen las anclas en riesgo de perderse. No tiene abrigo ninguno. Se sufre marejada de través que ocasiona fuerte reventazón en la playa, y no es posible desembarcar en botes". Concluye con una frase de poco cumplimiento para Cao: "Es de esperar que se cierre pronto este puerto, por hallarse tan lleno de inconvenientes"[288]. Su deseo resultó satisfecho pues se clausuró después de haberse prestado para embarque de carbón y leña. Es de suponer que al abandono definitivo de Cao contribuyó la

creación del puerto de Salaverry, realizada de una manera que cronológicamente no corresponde al período del que nos ocupamos en este tomo.

Huanchaco

"Desde el cerro de Guañape la costa continúa siendo una playa arenosa con fondo regular y extensiones de elevados cerros terminados en punta, como a 2 leguas del mar, hasta que la interrumpe el morro de Carretas que está en la playa, dominada por el de Garita. Aquí comienza el valle de Chimú y 5 millas al Norte encontramos el pueblo y la rada de Huanchaco que desde el siglo XVI sirvió de puerto a Trujillo. Este es un mal lugar para un embarcadero y parece que fue escogido imprudentemente pues el lado norte de la colina Carretas hubiera sido un mejor lugar para el embarque y desembarque de las mercaderías. El camino de Huanchaco a Trujillo está al lado norte de algunas rocas que salen desde una punta escarpada y que protegen un poco la playa aunque no proporcionan abrigo alguno para el embarque. El pueblo se halla situado bajo el acantilado y se le ve sólo desde el norte de la punta, aunque la iglesia que está en una elevación del terreno se distingue bien y es una buena guía cuando se está próximo a la costa. Generalmente se fondea hacia el Este, a 1 1/4 millas de la costa, en 7 brazas, con fondo de arena oscura y cieno. Las naves a menudo tienen que levar anclas, soltar el cable y mantenerse a distancia debido a la fuerte marejada que entra allí; también se acostumbra corregir el anclaje una vez cada 24 horas para evitar que se enclave tan firmemente que requiera mucho tiempo para levar cuando sea necesario. El desembarque no puede efectuarse con los botes del buque pero existen lanchas construidas con ese propósito, tripuladas por los indígenas del pueblo, quienes las manejan hábilmente; aparecen a cada llegada de un buque y lo ponen a uno en la playa sin novedad, por lo cual cobran 6 dólares, equivalente a una libra y cuatro chelines o a 24 chelines, sin adición por la carga. Ellos cobran así porque corren el riesgo del oleaje"[289]. Es interesante leer las impresiones que de este puerto guardaba un capitán de barco británico: "Ningún bote puede mantenerse en las rompientes y sólo se puede llegar a estos lugares por medio de balsas, unas embarcaciones enormes construidas con una madera ligera y boyante; y que encima de los troncos, a 5 ó 6 pies de altura, tienen una plataforma



El puerto de Huanchaco. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

sobre la cual se colocan los pasajeros y la carga; estas embarcaciones son a vela y es el único medio de transporte a través de este agitado oleaje. La primera vez que uno intenta realizar este viaje es algo difícil ya que aunque los indígenas conocen perfectamente su manejo, resulta aún muy espantoso llegar a medio camino entre estas terribles rompientes, agitándose, haciendo espuma alrededor, con un estrépito ensordecedor y aparentemente decididas a hundirnos. Debo confesar de plano que me asusté malamente la primera vez que desembarqué en Lambayeque. Realmente esta es una diversión muy, muy peligrosa, ya que sé de dos ocasiones distintas en que las embarcaciones se hicieron pedazos y se perdieron los pasajeros así como la carga. Durante los últimos meses que permanecí en la costa, el gobierno había fletado el buque y me contrataron para transportar tropas y despachos a diferentes puertos, y en una oportunidad se me mandó a Huanchaco con una carga de pólvora. Como había tenido un serio ataque de fiebre, estaba entonces convaleciendo lentamente y aún débil por sus efectos. Mis deberes recayeron en mi piloto, un antiguo ballenero y un hombre muy competente. Antes de dirigirme a mi habitación la noche previa a divisar el puerto, di el rumbo al piloto y le dije que no necesitaba despertarme hasta que el bote de la aduana llegase al costado de la nave. La mañana siguiente, al despertarme, me sorprendió hallar al buque balanceándose fuertemente. Salí apresuradamente a cubierta, hallé que nos encontrábamos en medio de la marejada y moviéndonos lentamente hacia el borde de los rompientes, y que estábamos como 6 millas más allá de nuestro puerto. Di voces al piloto (quien nunca había estado antes allí) y le pedí me informara a dónde iba. Me dijo que estaba buscando el puerto, que había detenido el buque en el lugar designado en el plano como el puerto, pero que como no se veían casas allí y rompía un peligroso oleaje a una milla más o menos de la playa, estaba seguro que ese no podía ser el lugar, ya que ningún bote podría quizás comunicarse con la costa. Informándole acerca de su error, ordené que se virara el buque y nos encontramos fondeando en poco tiempo. Al mirar hacia la costa no pude reprochar realmente a mi piloto por no fondear en la primera oportunidad. Lo único que indicaba la presencia de un pueblo era una enorme cruz colocada prominentemente sobre un morro, como una marca, así como varias chozas de los pescadores esparciadas a lo largo de la playa, mientras que entre la playa y la línea de fondeo las rompientes retumbaban encres-

pándose y reventando con el ruido de un parque de artillería; y era poco probable suponer que el comercio de una gran ciudad (Trujillo) era todo transportado a través de estas peligrosas rompientes. Menciono esto para dar una idea de la energía de esta gente al desembarcar las mercaderías bajo tales circunstancias desventajosas; y también para transmitir una idea del oleaje, el cual pareció tan amenazador a un viejo ballenero que era considerado el mejor hombre de mar entre el cabo de Hornos y Panamá, que él estimó que no valía la pena fondear allí"[290].

Otro viajero comenta: "El puerto de Huanchaco es una mera depresión de la costa abierta al oleaje del océano. El fondeadero está como a 2 millas de la costa y aquí anclamos cerca a varios bergantines y goletas que estaban descargando o cargando mercancías por medio de inmensas balsas o lanchas amarradas al costado del buque"[291]. Había oportunidades en que el estado de la mar no permitía que las lanchas salieran del puerto, y el buque podía estar dos o tres días incomunicado con tierra[292]. Y el ya mencionado Warren también da a saber que "los puertos de Lambayeque y Huanchaco, las únicas salidas de una rica y fértil región en donde se cultivan grandes cantidades de arroz, azúcar y algodón, de ninguna manera merecen llamarse puertos, ya que en sus playas corre una tremenda marejada nunca vista, rompiendo durante casi media milla desde el litoral"[293].

Con fecha 31 de marzo de 1861, el Congreso autorizó al Presidente de la República para que mandase construir un muelle y levantara un edificio para aduana en la bahía del pueblo de Huamán, la cual reemplazaría como puerto mayor al de Huanchaco[294], no realizándose ni lo uno ni lo otro.

Los hidrógrafos británicos decían: "Se pueden conseguir provisiones frescas traídas de Trujillo, pero la marejada hace casi imposible realizar la aguada"[295]. Cornwallis, por su parte, señala otros inconvenientes: "No fue hasta después del lapso de dos horas desde el disparo acostumbrado del cañón situado en la proa del vapor, que se vio salir una lancha de la playa y dirigirse al buque. Después de otra media hora la rústica embarcación llegó al costado del buque cargada pesadamente con plata proveniente de las minas de Trujillo, siendo éste el puerto de la ciudad de ese nombre, que está 6 millas tierra adentro y que fue fundada por Pizarro en 1535. Ahora ciertos caballitos flotaban a nuestro alrededor, cada uno montado por un pescador. Estos se parecían a los que yo había visto entre Valparaíso y Lima. Cada bote esta-

ba hecho de dos grandes manojos de juncos comprimidos en una forma cónica y atados juntos, con un hueco al medio en donde se depositaban los peces. La punta del cono estaba levantada, y a horcajadas de esta frágil embarcación se sentaba su dueño que la guiaba con dos remos cortos, uno a cada lado"[296]. García y García dice que "en las bravezas se les ve atravesar la tasca sin ningún temor; y aunque son muchas veces arrebatados por las olas, vuelven a tomar su caballito con admirable prontitud..."[297].

"Huanchaco es el puerto de Trujillo, la tierra de los antiguos Chimús. Aquí recibimos barras de plata y mucha cochinilla", dice Bollaert,[298] y García y García menciona, además, "fuertes exportaciones de arroz, cebada, chancaca y almidón"[299]. En cuanto a las importaciones, eran, según Leubel: sedas: 13,362 3; linos: 3,575 2; algodones: 174,456 2; lanas 46,724 5 1/2; ropa hecha: 6,219 1; víveres: 7,787 2; mercaderías diversas: 44,189 3 1/2. Total: 296,314 3.[300] Añade que ese mismo año (1859) se exportó 14,340 pesos de oro, 344,921 4 de plata y 384,234 5 de diversos artículos[301].

A Cornwallis se debe la descripción de un pescador, que completa el cuadro: "Este hombre medía como 5 pies 7 pulgadas de altura pero era musculoso y fornido, su tez cobriza oscura, sus ojos pequeños y negros y sus cabellos, cortos atrás, caían hasta sus orejas al frente. Esta descripción podría acomodarse a una multitud, pero mientras unos vestían sombrero de paja, camisa y pantalón de algodón, los últimos llevaban los pantalones enrollados hasta las rodillas y muchos sólo tenían un cinto. Sus piernas y pies estaban blanqueados por la acción del agua de mar y cuando nuestro camarero les pagó con algunos pesos, pusieron el dinero en sus bocas y remaron hacia la costa para divertirse con sus reales"[302].

La capitanía de Huanchaco estaba servida por jefes u oficiales subalternos de la Armada. Tenía, para las atenciones de su peculiar servicio, una lancha o bote de construcción aparente para poder barquear en dicho puerto, de suficiente capacidad y resistencia, aparejada con todos sus útiles navales y dotada con un patrón de la clase de artillero ordinario, así como con ocho grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Este oficial y su gente de mar se alojaban por cuenta del Estado en un mismo local, en cuyo caso se les abonaba sólo la mitad de la asignación señalada por reglamento para gastos de escritorio y casa[303].

9. LA SUBAREA DE LIMA

En la zona comprendida en los departamentos políticos de Ancash, Lima e Ica, la producción agrícola era variada (arroz, trigo, algodón, legumbres, caña de azúcar) sin que llegara a ser muy elevada en ninguno de los cultivos, quizás con la excepción del maíz a causa de que se le utilizaba ampliamente en el engorde de los cerdos que era una actividad de importancia, especialmente en el valle de Huaura. También había regular cantidad de ganado vacuno. En lo que respecta a los resultados de la incipiente industrialización, la zona producía carbón vegetal, leña, jabón, sal, algo de azúcar y, sobre todo, aguardientes y vino. Este, que era exportado a Chile, Guayaquil y Panamá, principalmente, pero también todos los frutos de la tierra, los elaborados y la producción industrial, encontraban amplio mercado de consumo en la misma subárea. Por otra parte, existía activa exportación de un poco de oro y de cobre que tenía la zona, y de varios metales de las sierras de Ancash, Huánuco, Junín, Lima y Huancavelica, que se extraían en abundancia. Salían al exterior mayormente por el Callao pero también un poco por Casma, Huarmey y Pisco.

10. EL NORTE DE LIMA

Santa

La isla Santa, N.O. 1/2 N., a 6 millas de la entrada de Ferrol, tiene como 1 1/2 millas de longitud N.N.E. y S.S.O., y es muy blanca. Cerca de ella hay dos rocas puntiagudas. A 2 millas N.N.E. está la altura también llamada Santa, que forma la parte sur de la bahía del mismo nombre, un puerto tolerable a pesar de ser pequeño, que marcaba el límite meridional del departamento político de La Libertad. El pueblo está como 2 millas al Oriente del fondeadero y la boca del río Santa se halla a 1 1/2 millas al Norte del mismo. Este es el río más largo y rápido de la costa peruana. Desde la altura de Santa se ve cómo corre a lo largo del valle, interrumpiendo su curso varias isletas; pero cómo al llegar a su fin se bifurca y disminuye de profundidad, con una fuerza que sólo es suficiente para formar una estrecha salida a través de la arenosa playa donde hay un oleaje tan fuerte y peligroso que ningún bote logra ingresar con seguridad alguna al río. Se puede reconocer esta parte de la costa debido al extenso valle por el que transita el río, limitado a cada lado por puntiagudos cerros. Hay también

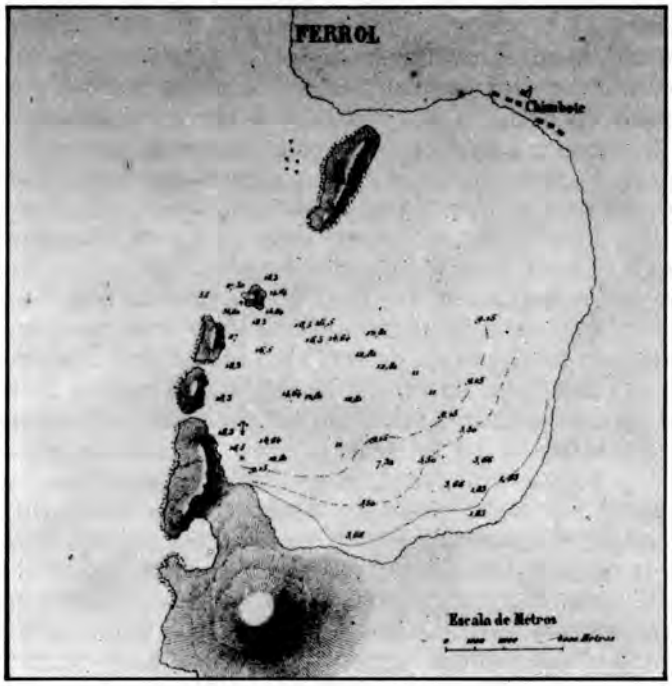
una isla pequeña pero muy blanca denominada Corcovado, al noroeste de la bahía. Esta es abrigada y de aguas muy tranquilas. No existe peligro alguno en la entrada: los sondajes son regulares y las naves pueden anclar en cualquier lugar, en una moderada profundidad de agua, pero por supuesto expuestas a la marejada. El mejor fondeadero es en 4 ó 5 brazas, con la extremidad noroeste de la cima hacia el Sudoeste[304].

Los hidrógrafos británicos expresan que se pueden obtener vegetales y provisiones a precios módicos y que también es un lugar tolerable para la aguada[305].

Por este puerto se exportaba regular cantidad de arroz, algodón, sal en grano, pasto seco, caballos y sobre todo carbón vegetal y leña que se obtenían en los algarrobales de la cercanía, así como minerales del interior. Mientras se extrajo guano de Guañape, fue de Santa que se despacharon los víveres y el agua para los culís. También se exportaba cochinilla[306].

Ferrol

Cerca del monte División (1,800 pies) y de la isla Blanca, la bahía de Ferrol se abre a 9 millas al norte de Samanco; es casi del mismo tamaño que ésta y se separa de ella mediante un istmo bajo y arenoso. Resulta un excelente lugar para que carene un buque, pues está totalmente libre del oleaje que fluye en la mayoría de estas regiones. En su lado noreste se halla el pueblo aborigen de Chimbote "donde, según se dice, puede hallarse toda clase de refacciones ligeras menos agua". La entrada es despejada entre la isla Blanca y los tres islotes del Sur, pero a 1 1/2 millas al Norte hay un arrecife de rocas frente a la isla Blanca, que debe ser evitado. La isla Santa, N.O. 1/2 N., a 6 millas de la entrada de Ferrol, tiene como 1 1/2 millas de longitud; está ubicada al N.N.O. y es de color muy blanco; más allá de ella existen dos rocas puntiagudas que se hallan a 20 pies sobre el nivel del mar[307]. García y García indica que toda la playa es baja y de arena y que el mejor fondeadero es en el lado Sur, en 9 a 5 brazas, a 1 milla de tierra. Dice que por este puerto salen el carbón vegetal y la leña que vienen de Chimbote, los cuales se embarcan a un tercio de milla del pueblo de Ferrol, al lado Norte, donde las bravezas que aquí suelen experimentarse, a veces interrumpen la carga.



Ferrol.
(Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

Chimbote

Mencionar la bahía de Chimbote es presentar un interesante caso de estudio sobre los puertos del Perú que muestra, con más claridad que lo dicho en páginas anteriores, el variable desarrollo del sistema portuario nacional que a mediados del siglo pasado recién comenzaba a abandonar el empirismo, para adoptar en cambio un criterio económico—social.

Se habrá observado que al tratar de Ferrol se hace una ligera alusión al "pueblo aborigen de Chimbote". Esta es la única mención que esta bahía mereció en los derroteros, durante un cuarto de siglo en que parte del papel que después le tocaría asumir, lo desempeñaba una pequeña caleta. Mas para mejor comprensión del asunto es conveniente hacer una explicación previa.

Frente a las islas Guañape, y prácticamente formando un límite entre los departamentos políticos de Lambayeque y La Libertad, desemboca en la costa el río Santa, uno de los de mayor caudal del litoral, que tiene una cuenca de 12,500 km^2 y una longitud de 370 km. Este río riega el importante valle interandino

llamado Callejón de Huaylas, y al llegar a la costa forma otro pequeño[308] donde crecían muy bien las frutas, el algodón, la alfalfa y el arroz. Todo esto, más sal en grano, carbón vegetal y leña de algarrobo, producciones que enriquecían el cabotaje norteño y servían mucho para sostener a los trabajadores del guano de Guañape, no salía por la magnífica bahía de Chimbote, salvo un poco de leña, sino por un seno que se hallaba dos millas hacia el Sur de la desembocadura del río, y que había sido *nombrada* "caleta habilitada". Pero el 9 de diciembre de 1871 un decreto supremo dispuso que Chimbote fuera promovido a la categoría de "puerto" político—administrativo. Por entonces sólo contaba con una veintena de chozas y carecía de infraestructura pues ni agua tenía. Sin embargo, en pocos años ocurrió un fenómeno interesante, que relata un viajero de los finales del siglo XIX, quien dice lo que sigue: "Las bahías de Samanco y Chimbote están situadas en los 9º de latitud Sur, sólo a 13' [millas] al norte de Casma, muy cerca una de otra, y separadas por una estrecha y baja faja de playa arenosa; pero no se comunican en ningua parte, ni siquiera durante la pleamar. Ambas ofrecen un excelente y seguro fondo de anclaje para numerosas naves, y Chimbote está especialmente considerado como el mejor puerto natural de toda la costa occidental de América del Sur... La bahía es ovalada, semicircular y bordeada hacia el lado de tierra por una orilla plana, donde las olas rompen con suave murmullo. Esta playa arenosa se prolonga hacia el Sur y forma allí la estrecha faja que separa las dos bahías vecinas. Es tan plana que cuando hay marea alta desaparece casi bajo el agua, pero hacia la mar abierta se va levantando, y se ensancha a ambos lados, formando un promontorio rocoso. Es el mejor puerto natural, no sólo del Perú, sino de toda la costa occidental. Por esta razón, es frecuentemente utilizado por los balleneros americanos, los que pasan allí la estación desfavorable para la caza"[309]. Y añade: "El desembarcadero es un muelle corto en el que terminan los rieles de un ferrocarril. Echamos anclas bastante lejos de la punta del muelle, en seis brazas; podríamos habernos acercado más sin peligro de encallar, pero esto no le convenía al capitán que quería partir rápidamente... La bahía, a pesar de su situación protegida y sus excelentes condiciones de anclaje, sólo había sido visitada raras veces por pequeñas embarcaciones caleteras. El muelle está bien construido"[310].

Samanco

Las bahías de Samanco (de 6 millas de largo) y de Casma, como se ha dicho, están muy cerca una de otra, y separadas sólo por

una estrecha playa pero no se comunican. Ambas presentan buen anclaje[311]. Los hidrógrafos británicos, así como García y García, habían hecho resaltar otras características. "Desde Casma la costa toma una dirección más hacia el Oeste, pero continúa siendo rocosa y escarpada. Al N.O. 1/4 N., a 14 millas de Casma, se halla la gran bahía de Samanco; y equidistante de ellas el litoral se mete hacia una profunda ensenada, con dos islas, Tortuga y Viuda, frente a ella. Al norte del Callao, la bahía de Samanco es la más extensa del litoral peruano; tiene una profundidad de 6 millas en la dirección Noreste y Sudeste y 3 millas de ancho. La entrada está a 2 millas entre la cima de Samanco, al Sur, y la isla Foca, al Norte. En la bahía hay un pequeño pueblo (la residencia de algunos pescadores) en la desembocadura del río Nepeña, el cual, como la mayoría de los ríos de la costa, no posee la suficiente fuerza para abrirse un pasaje a través de la playa, mas termina en una laguna a pocas yardas del mar[312]. La laguna que se menciona recibe sus aguas del río Guambacho, y de ello proviene que este nombre se usara, y no Samanco. Porras, por ejemplo, dice haber hallado en Madrid un portulano de "Huambacho, por José Canceyro, de 1813"[313]. Pero ya en el derrotero de García y García, es decir, en 1863, este marino peruano describe la "bahía de Samanco", y sólo emplea el nombre "Guambacho" como denominación de un pueblo[314]. Como se ve a continuación, desde 1850 los hidrógrafos británicos utilizaban "Samanco" para la bahía y el puerto. "El pueblo de Guambacho está como a 3 millas, en la extremidad oriental del valle, y Nepeña, que es el pueblo principal, está al Noreste, como a 15 millas. La mejor manera para distinguir esta bahía es ubicar el monte División, que tiene 3 agudos picos de 1,880 pies de altura, que se elevan desde la península entre Samanco y la bahía de Ferrol. También hay un cerro en forma de campana [cerro Campana] que se distingue al lado norte de la bahía. Asimismo se ve el monte Tortuga a poca distancia hacia el Este, que es igual al Campana, aunque más alto. El morro de Samanco, en la punta sur de la bahía, es un escarpado farallón con algunas rocas a un cable de distancia. Cuando aparece la bahía se ve una gran masa de roca, en la arenosa playa, al lado Noreste, que parece una isla. Al entrar, la nave se puede acercar tanto como sea conveniente al litoral y anclar frente al pueblo en 4, 5 ó 6 brazas, con un fondo de arena"[315].

"Se pueden obtener víveres frescos en las poblaciones cercanas pero la madera escasea. El agua del río es salada e inadecua-

da para beber, mas existen manantiales en la margen izquierda, a poca distancia de las chozas. Esta agua no es buena cuando recién se recoge, pero luego de tenerla a bordo, algunas veces se hace saludable y agradable"[316].

"Esta bahía [de Samanco] se abre en el extremo inferior del valle de Nepeña, cuyo río desemboca allí mismo, si bien es tan pobre de caudal, que se seca casi por completo en los meses de invierno. Por esta razón, el valle produce muy poco, y esta es a su vez la causa de que la tan hermosa bahía sólo rara vez sea frecuentada por buques: poco hay allí que recoger o llevar"[317]. Tal aseveración no resulta enteramente correcta. Es cierto que hacia mediados del siglo los británicos podían decir: "Hay poco comercio en este lugar: algunas veces llegan de Paita pequeñas embarcaciones costeras con carga mixta que obtienen en intercambio, azúcar y un poco de granos"[318]. Pero en la década de los sesentas Samanco alimentaba bien el tráfico de cabotaje, con arroz, carbón vegetal y maíz, y salían por allí azúcar y algodón, esto último en cantidad creciente, para la exportación al extranjero, además de algunos minerales de las serranías.

Casma

La boca del puerto está limitada por rocas de color oscuro y las piedras que del extremo norte se desprenden son todas cercanas a la playa y en ellas revienta la mar. La Roca Negra, de ingrata recordación debido a la pérdida de la fragata *Mercedes*, de su comandante el bravo Juan Noel, y de unos 500 soldados que transportaba, es un islote separado de la costa al O. 1/4 S.O. y a 1 1/2 millas. De la costa sur también se desprende, a la entrada, una roca, como a 3 cables y sobre la que hay nueve pies de agua, de la cual también debe precaverse el navegante, que ha de entrar hacia el Este, sobre una playa baja de arena que quedaba frente a unas cuantas casas que precisaban el fondeadero, que es bueno salvo la presencia de fuertes ráfagas de viento que allí se experimentan[319].

Middendorf dice que es el más austral de los tres hermosos puertos naturales que posee la costa central del Perú, y casi tan grande como los otros dos o sea las bahías de Samanco y Chimbote[320], presentándolo como sigue: "[Casma] es seguramente la [parte] más árida que existe en el Perú: ningún barranco cerca del mar; sólo colinas y llanuras onduladas que ascienden paula-

tinamente para formar cerros de mayor altura, pero en ninguna parte un valle que las interrumpa, ni vestigio de verdor. Muchos de los cerros están cubiertos, en parte, por arena inestable, y su color, por lo tanto, es ya blanco, ya oscuro; un elevado cerro, bastante alejado de la costa, parecía estar completamente cubierto de una capa de arena"[321].

La característica más notable de Casma es, para los hidrógrafos británicos, la arenosa playa de la bahía, con cerros de arena en la costa, que contrasta fuertemente con las rocas oscuras y recias de las que se forman las cimas a la entrada; hay también un pequeño cayo negro ubicado un poco al Oeste de la cara norte[322].

Casma tenía importancia comercial para Huaraz, que exportaba por aquí tejidos "de la tierra" para el tráfico de cabotaje. Pero, además, la villa de Casma y las tierras del valle rendían productos de importancia en ese tráfico: leña y carbón vegetal, frutas, cereales, pastos, el café del valle de Yantan, la mantequilla y el queso de Pampas, sal del puerto y, sobre todo, cerdos y cueros para la exportación al extranjero. El Congreso, consideró que el puerto de Casma era el único y más adecuado para la exportación de los productos de las siete provincias que forman el departamento de Ancash, y dio una ley, el 24 de enero de 1865, que fue promulgada por el presidente de la República el 28 de ese mes, en que se declaró puerto mayor el de Casma y se facultó al Poder Ejecutivo para que a la brevedad mandara construir un muelle de hierro en dicho puerto[323]. Parece que éste quedó en seco como consecuencia de las convulsiones sísmicas de 1868[324].

El desembarcadero está protegido de los vientos del Sur por un promontorio rocoso, a cuyo pie se encuentra un pequeño pueblo. Se trata de una hilera de casas en la playa, a la que, como en Supe, se le une una pequeña calle de chozas de caña[325].

La capitanía de Casma era servida por "matriculados o particulares de conocida honradez y aptitudes" para el cargo. No tenía dotación ninguna pero recibía lo correspondiente a casa y escritorio. Se procuraba nombrar oficiales retirados, del cuerpo general o del político, así como pilotos[326].

Huarmey

"Doblando la punta que forma la Cabeza de Lagarto, se halla inmediatamente al Norte la buena bahía de Huarmey. A la entrada y separándose de la costa del Sur, se encuentra un islote de re-

gular altura, entre el cual y la costa hay pasaje ancho, profundo y limpio"[327].

Los hidrógrafos británicos suministran varias informaciones sobre este puerto: "La costa norte de la bahía de Gramadal mantiene su carácter rocoso, con aguas profundas frente a ella hasta llegar al Bufadero, que es un elevado acantilado con una colina de 1,620 pies de altura que tiene dos puntas y que se halla un poco tierra adentro. Desde este morro se extiende por espacio de 14 millas otro acantilado rocoso, de 200 a 300 pies de altura, hasta llegar a la punta Lagarto, que es un escarpado farallón. Alrededor de esta punta se halla la bahía de Huarmey, considerada como un puerto mediano en comparación con otros sitios. El mejor fondeadero es en 4 brazas, con el cayo Harbour en dirección N.O. 1/4 O., y las ruinas de un fuerte, situado en una colina tierra adentro, al E. 1/2 N., como 1/4 de milla del sitio de desembarque en la playa. Este desembarcadero no parece ser tan bueno como lo es el de una roca escarpada al lado exterior del morro, donde comienza la arenosa playa; pero probablemente éste sea el más conveniente para la carga de los botes. La brisa marina aparece a veces tan fuerte que es difícil para los botes ir contra ella; tal es particularmente el caso cuando se está bajo la altura de donde llega en repentinas ráfagas y golpes borrascosos. Viniendo de mar adentro, la mejor manera de penetrar en esta bahía es colocándose en el paralelo 10° 6' y, estando a pocas leguas de la costa, buscar una loma puntiaguda con una gran marca blanca, la cual está solitaria y un poco al norte de la bahía; la abertura entre las colinas, por donde corre el río, es a cada lado alta y escarpada. El terreno también es mucho más bajo al norte de la punta Lagarto, y al extremo norte de la bahía de Huarmey hay un gran cayo blanco. Al arribar, luego de haber pasado la punta Lagarto, se verá un pequeño cayo blanco hacia el medio de la bahía. Hay que dirigirse hacia él para que la nave no bordee la costa sur porque hay muchas rocas dispersas frente a la punta. Cuando el buque se halle suficientemente lejos hacia el Norte para tomar un rumbo que pase entre el cayo del puerto y la punta opuesta a él, hacia el Sur, sígase y él llevará al fondeadero. Manteniéndose en esa dirección, el agua disminuye gradualmente hacia la playa, pero no conviene aproximarse de ninguna manera a más de 1/4 de milla de la costa Sur"[328].

"Las embarcaciones que usan los nativos de Huarmey son semejantes a las de Supe, es decir, son canoas de grandes troncos

de árboles traídos de Guayaquil. Estos botes, cuya forma recuerda una artesa, son ampliados mediante planchas clavadas oblicuamente en la parte superior: embarcaciones toscas pero que, se afirma, duran muchos años. Huarmey es famosa en la costa por su chicha; se llenan con ella vasijas de arcilla o botellas y luego las entierran; de este modo la chicha queda guardada durante años. La chicha de Huarmey es oscura, pero no espesa, tiene sabor a vino y embriaga rápidamente"[329]. Los hidrógrafos ingleses dicen: "Las provisiones frescas, los vegetales y las frutas son abundantes y regulares; pero no se puede depender del agua. Es cierto que hay un río y que durante varios meses después de marzo se puede obtener un copioso suministro, pero en la estación veraniega se experimenta a veces una gran sequía. En 1836 arribó un ballenero para aprovisionarse y tuvo que permanecer varios días esperando que el agua descendiera de las montañas. El sube y baja de la marea es muy irregular y el tiempo de subida del agua, incierto; se puede decir que alcanza los 3 pies"... "La leña y el carbón son las principales mercancías, porque son las mejores y las más baratas de toda la costa ya que la primera se saca de los bosquecillos cercanos. Naves de gran capacidad tocan aquí por este artículo, el cual transportan al Callao y Tambo de Mora, donde obtienen buenas ganancias al venderlo. Existe también algo de salitrería establecida por un francés, pero es un negocio de poca monta. Se beneficia aquí algo de salitre y pequeñas vetas auríferas. En la playa se acumulan grandes pilas de leña que se hallan listas para su embarque, y se despachan también los minerales que bajan de las serranías, mayormente plata y cobre".— "El desembarcadero de Huarmey carece casi de toda protección; el puerto se compone sólo de una casa, que sirve a la vez de habitación del capitán del puerto y de agencia para los vapores, y de algunas chozas de caña a su alrededor. "Flameaba en ella una bandera peruana del tamaño de la mitad del edificio", comentaba Middendorf[330].

El pueblo, con unos 500 habitantes, se halla en una dirección noreste, como a 2 millas del fondeadero, pero está oculto por los árboles circundantes que crecen hasta los 30 pies. Tiene una sola calle. En el fondeadero hay una casa pequeña que se utiliza para negociaciones pero no hay otro edificio, lo cual es raro ya que en la mayoría de estos lugares se han fundado pequeños pueblos cerca al mar[331].

Gramadal

La bahía de Gramadal es un lugar desértico que tiene una fuerte marejada; sin embargo, es visitada de vez en cuando por una gran cantidad de focas. Hacia el Norte la costa mantiene su carácter rocoso, con aguas profundas hasta llegar al Bufadero, que es un acantilado alto con un cerro de 1,620 pies de altura que posee dos puntas y que está algo hacia dentro.

Desde Supe la costa se presenta como un acantilado arcilloso de unos 100 pies de altura, a 4 1/2 millas de distancia; luego se hace baja y cubierta por matorrales al pie del cerro Horca, donde nuevamente se eleva cerca al mar, con salientes rocosas alternadas con pequeñas y arenosas entrantes que continúan 18 millas hasta llegar a la punta de Jagüey a la vuelta de la cual se halla la bahía de Gramadal[332].

Existe un buen fondeadero en 6 ó 7 brazas, con un fondo arenoso y un morro que forma la bahía hacia el S.S.E., como a media milla de la costa; el desembarcadero es apenas accesible[333].

En la pampa que está tras la playa crece la grama en abundancia y este hecho es el que da el nombre a la bahía. También hay pequeños depósitos de guano en el fondo de la bahía y en dos islotes, lugares de los que se extraía un poco del fertilizante[334].

Barranca

"Al Norte de Huacho, la pampa del Medio Mundo, un llano de arena, de 7 leguas de longitud, se extiende hacia el pueblo de Supe. A corta distancia más hacia el Norte se hallaba la humilde aldea de Barranca"[335], en la parte alta del barranco, del cual se derivaba el topónimo.

Esta bahía se halla algo más de tres millas al sur de la boca del Pativilca. El río de este nombre nace al sur del departamento de Ancash y es alimentado por la fusión de glaciares meridionales de la cordillera Blanca. Tiene una cuenca de unos 4,500 m^2 y todo el año lleva aguas hasta el mar pasando, al sur de la ciudad de Pativilca, entre ésta y Barranca. Su desembocadura, un poco al norte de Supe, dista 60 km. de Huacho y 15 de Paramonga[336]. No toca a esta parte de nuestro libro separar tajantemente los valles que en esta zona existen al amparo de las aguas del Pativilca y del río Fortaleza, que están muy próximos pues, según Castro, durante el cuaternario las descargas del Fortaleza y del río Supe

invadieron la cuenca del Pativilca[337]. Lo positivo es que en toda esta zona, y a veces hasta en la ribera marítima, habían numerosos cultivos de caña y de algodón, y de granos para los cerdos cuyos cueros se exportaban. García y García da como sinónimos "la boca del río de Pativilca o la Barranca", expresando que la continua reventazón que allí existe constituye un peligro para acercarse a la playa[338].

Supe

La mejor guía geográfica para reconocer la bahía de Supe es la montaña Usborne, de 8,060 pies sobre el nivel del mar, que es la más alta y notable en la cordillera. Tiene forma de campana les el cerro Campanal y posee en su cima tres puntas distintas, siendo la más alta la del Norte. A ese lado se le ve y muy claramente ya que no hay otro pico a considerable distancia. La montaña Darwin, 20 millas al Noroeste y a 8 millas del litoral, es la que le sigue en altura y alcanza 5,800 pies. Hay una roca blanca, frente a la amplia bahía de Supe, que es la única en esta parte de la costa, que comienza por el Norte en el morro de Barranca y por el Sur termina en la punta Patillos. Es una bahía limpia y con buen fondeadero. Al ingresar no hay ningún peligro: el cabo Tomás es escarpado, con sondas regulares entre 10 y 15 brazas, que se extienden 3/4 de milla. Frente a la punta Patillo hay algunas rocas, pero el buque no requiere acercarse mucho a la costa para fondear. El mejor fondeadero es en 4 brazas, con el cabo Tomas, encerrado por la punta Patillo, como a un cable de las rocas que se hallan frente a esta punta, y a más de 1/4 de milla del pueblo. Se puede obtener un buen fondeadero más lejos, en 6 ó 7 brazas, aunque poco protegido del oleaje[339].

"También aquí, como en Huacho y en Supe, los pasajeros son cargados a través de la rompiente, pero el trecho es corto, y en el desembarcadero protegido por una roca saliente, el oleaje no es fuerte"[340].

Se pueden obtener víveres frescos pero hay poca agua, trayéndose la mayor parte del pueblo de Supe.

Por este puerto se suministra guano a los valles de esta zona, para su agricultura. Se exporta para el extranjero azúcar, algodón, cueros y minerales argentíferos; y para el cabotaje, chancaca, cerdos, maíz, menestras y granos.

Se considera que la población, que está a cuatro millas, tiene habitantes numerosos. En la bahía sólo se ven chozas de totora al

extremo sur, donde hay un caserío de pescadores al que vienen los pobladores de Barranca durante la estación de baños[341].

Bégueta

La bahía de Bégueta [García y García no acentúa el nombre pero la mayoría de autores sí lo hacen] es un lugar al que no vale la pena entrar pues está llena de rocas y rompientes y no tiene nada que incite a ello. A partir de esta bahía la costa es moderadamente elevada, con un contorno arenoso hasta llegar a la punta Atahuanque, distante 8 millas al N.N.O. 1/2 O., la cual es escarpada, con dos montículos y parcialmente blanca en su lado Sur. García y García hace notar que al interior se distinguen "cerros muy altos, algunos de los cuales se elevan a 4,220 pies". En el Norte hay una pequeña bahía, adecuada solamente para botes. Entre esta punta y la parte sur del cabo Tomás la costa forma una bahía arenosa, baja y cubierta de arbustos, con el pueblo de Supe a aproximadamente 1 milla del mar. La punta Tomás se parece a la punta Atahuanqui, sin ser blanca en su lado sur[342].

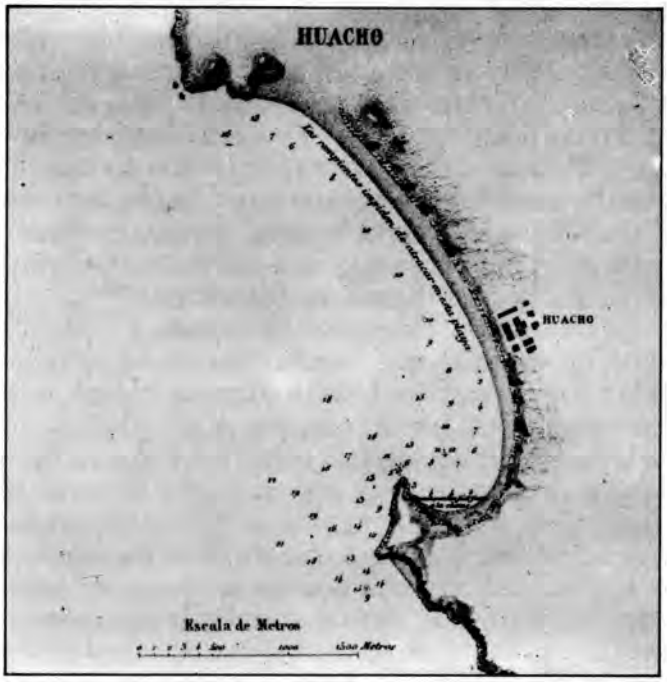
Carquín

La bahía de Carquín está a 3 1/2 millas al N.N.O. de Huacho, y aparentemente es baja e inepta para el tráfico marítimo. Cerca de la altura llamada Carquín, que es un acantilado escarpado con una loma puntiaguda sobre ella, hay algunos arrecifes fuera del agua y un cayo a media milla de distancia. Al N.N.O. 3/4 O. a 3 millas de este cayo, se halla la isla de Don Martín; la bahía Bégueta se encuentra al norte de la punta, del lado de esta última isla[343].

García y García dice que aquí la "hermosa vegetación de los valles de Huaura y Huacho llega en algunos puntos hasta la misma playa", y también comenta que la mucha reventazón la hace inútil[344].

Huacho

"El puerto de Huacho está situado al Norte[345]. Huacho es un pueblo grande, que desde la guerra de la Independencia, recibió el título de ciudad"[346]. Al ingresar desde el mar, las mejores marcaciones para distinguir este lugar son las tres montañas Beagle,



Huacho. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

de 4,000 pies de altura, que se elevan a unas 8 millas tierra adentro. Una vez localizadas, el promontorio Salinas está al Sur, la isla de Don Martín hacia el Norte y como a medio camino entre ellas está la bahía de Huacho, bajo un farallón de color marrón claro cuya cima se halla cubierta de matorrales. Al Sur la costa es un acantilado rocoso y oscuro[347]. Desde Salinas es moderadamente alta y escarpada, sin ninguna grieta, hasta llegar a la bahía, la cual está situada bajo la cima de un morro. El fondeadero es bueno, en 5 brazas, cerca a dos rocas que están frente a la parte norte de la cima. La ciudad de Huacho está construída a una milla de la costa, en una fértil llanura y tiene una agradable apariencia viéndola desde el mar[348].

Huacho es el puerto principal de la provincia del mismo nombre, que pertenece al departamento de Lima: una pequeña ciudad simpática, bastante animada. Está situada en una llanura, a una altura de 60 pies sobre el nivel del mar, aproximadamente, y se halla enteramente rodeada de vegetación, pero bastante cerca del borde sur del valle donde aquélla cesa[349]. Está a 12 leguas de Chancay[350].

Middendorf la encuentra muy progresista. "Efectivamente, dice, he podido comprobar que tienen razón todos aquellos —que son muchos— que afirman que esta ciudad, relativamente reciente es, después del Callao, la de mayor actividad en la costa peruana; aunque Trujillo tiene edificios mucho más grandes y hermosos y en general es arquitectónicamente superior, sus épocas de bonanza, han quedado atrás hace mucho tiempo, la ciudad esta en decadencia y su estado de abandono es cada vez mayor, mientras que Huacho está en pleno progreso y se desarrolla. Por lo demás, no ofrece particularidades dignas de mencionar"[351].

Tschudi refiere en forma muy novelesca su llegada a Huacho: "Se había extendido un informe que Santa Cruz venía con corsarios para realizar una invasión. Los habitantes creían que nuestro buque pertenecía a dicha expedición. A la entrada del puerto de Huacho las rompientes son tan peligrosas que un bote de tamaño corriente no puede tocar en el puerto. Por lo tanto, el desembarque se realiza en las pequeñas canoas de los indígenas. Al llegar a la costa hicimos señales para que trajeran las canoas, pero fue en vano. Los huachanos, que nos creían sus enemigos, no tenían intención de ayudarnos. Pero el cura Requena intervino satisfactoriamente y al instante enviaron varios botes de los indios para transportarnos a la playa. Estas canoas consisten en largos y delgados troncos de árboles ahuecados longitudinalmente. A ambos lados se ha clavado un palo de balzas. Un indígena se sienta adelante, otro más atrás, cada uno con un corto remo de madera en forma de pala, con el que golpean el agua a la derecha e izquierda, llevando de esta manera el bote hacia adelante. Los pasajeros deben agacharse o arrodillarse al medio, sin moverse pues la mínima irregularidad en el movimiento volcaría el bote. Desembarcamos sin novedad. Nos proporcionaron caballos y cabalgamos hasta el pueblo, ubicado como a media legua de la costa suavemente ascendente"[352].

"El puerto aunque pequeño es seguro, apunta Eastman, y recomiendo a los barcos ir bien adentro bajo la tierra alta de la punta de Huacho y anclar a 3 brazas, y luego virar a 45 brazas y utilizar un anclote por la popa para evitar que el barco se balancee y se oriente hacia los rolidos que ocasionalmente llegan"[353].

Huacho no tenía aún un muelle de desembarco y, por consiguiente, los pasajeros debían ser llevados por cargadores, desde los botes, a través de la rompiente, tal como sucedía en muchos otros puertos peruanos[354].

Tschudi refiere: "Mi ocupación principal durante los seis meses que pasé en esta parte del litoral, que es muy rica en peces, fue aumentar mi colección ictiológica y familiarizarme con los ambientes de Huacho. Cada mañana, a las 5, cabalgaba hacia la costa y esperaba en el lugar poder ver los botes que regresaban con lo que habían cogido durante la noche los pescadores, quienes me divisaban fácilmente y alzaban en sus botes los peces que habían pescado. Pude descubrir, entre varios cientos, 120 especies diferentes de peces de mar y de río. Pero tuve una desafortunada suerte con esta colección: los peces se colocaron en un barril con brandy, el que por negligencia del comisario del puerto se dejó varios meses bajo el ardiente sol en el muelle del Callao, destrozándose en consecuencia su contenido". Comenta que "los nativos se dedican a la pesca, agricultura y crianza de aves de corral. La mayoría de las aves de corral que van al mercado de Lima provienen de Huacho. Cada viernes grandes caravanas, como procesiones de mujeres indígenas, acuden a la capital con gallinas, patos y pavos. Atan 15 ó 20 juntas por las patas y hacen un atado, colgando dos de éstos a cada lado de la montura del caballo. La chola se sienta al medio y los pobres animales tienen que viajar así durante dos días y medio. Solamente cuando se detiene la caravana se bajan éstos para alimentarlos. Algunos indígenas de Huacho trabajan en los pozos de sal. Las mujeres tejen ordinarios sombreros de paja y unas esterillas llamadas petates que llevan a vender a Lima"[355].

Los hidrógrafos británicos comentan que "otra peculiaridad es el color arcilloso que lo llena todo. Las piedras y la madera son escasas, por esto el material de construcción es el ladrillo secado al sol. El sauce (*salix humboldtiana y falcata*) prolifera por donde corre agua y protege a los habitantes del sol tropical. El único terreno fértil de los declives del Pacífico está formado por los valles que parecen ser una continuación de los pasos de montaña. Los valles están llenos de pequeñas corrientes de agua que descienden desde las nieves de las alturas y son un medio de irrigación. Tienen diversas dimensiones. Abundan las provisiones frescas, los vegetales y la fruta, que pueden conseguirse a precios módicos. También hay mucha madera y una corriente de agua dulce baja al lado del acantilado con dirección al mar. El desembarque es bueno, aunque el mejor método para realizar la aguada es transportándola en balsas"[356].

"En las chozas del puerto viven pescadores, que encuentran en la bahía una labor fácil aunque poco remunerativa, pues la

pesca es a menudo tan abundante que no puede ser consumida. Cuando desembarcamos, en la orilla había algunos botes llenos de pejerreyes, una especie de trucha de mar; el pejerrey es considerado un pez muy fino en Lima", dice Middendorf[357].

"A distancia de 3 leguas se halla el extenso mineral de sal de piedra blanca de superior calidad, de que se proveen el Perú y Chile; se extiende en la playa una 1/2 legua tierra adentro hacia el Este"[358].

La abundancia y buena calidad de los productos ofrecidos, tales como carne, pescado, toda clase de verduras, así como muchas frutas que no eran de la estación, comprueban la riqueza y fertilidad de la comarca"[359].

Los buques balleneros lo utilizaban para la aguada y el refresco de sus tripulaciones[360], pero dejó de ser frecuentado por balleneros desde que Paita se convirtió en su lugar de reunión[361].

La campiña huachana ha sido siempre célebre por su abundancia de frutos, hortalizas, animales domésticos, pastizales y haciendas de caña, de cría y de ceba de cerdos que están en sus inmediaciones. Esto le ha permitido participar activamente en el cabotaje. Pero, además, con el interior ha mantenido un tráfico comercial activo, de las mercaderías que llegaban por mar, así como de azúcar, cerdos y maíz para Cerro de Pasco y zonas minerales. Según Caplan en 1847 exportó 100,000 arrobas de azúcar[362].

"Huacho tiene un considerable movimiento comercial[363]. Mantiene un vivo tráfico con Lima y provee al mercado de la Capital, especialmente, con gran cantidad de aves de corral, hortalizas y frutas, pero su más importante artículo de exportación, no sólo para Lima sino también para muchos otros lugares de la Costa, es la sal obtenida en las cercanías"[364].

Tschudi halló que "el cementerio de la parroquia de Huacho presenta un espectáculo chocante. Una pared baja rodea un espacio de terreno arenoso, en el cual hay calaveras, huesos, fragmentos de tejidos y cuerpos humanos mutilados. Los saqueadores de ataúdes al reponer el cadáver en la tumba, sólo arrojan un poco de arena sobre él y en consecuencia los restos del muerto frecuentemente se convierten en la presa de perros, zorros y otros comedores de carroña. Cuando la familia del fallecido no puede correr con los gastos del funeral, se conduce el cuerpo secretamente durante la noche al cementerio de la parroquia. En la mañana sólo aparece la mitad de ese cuerpo"[365].

Cuando se ven desde el mar, estos pueblos costeños, incluyendo Huacho, dan la impresión que están construídos en depresiones u hoyos. Las casas son de un solo piso, por lo que el pueblo parece haber sido arrasado o tragado, comentan los británicos[366].

Como vamos a ver luego, las descripciones de los rasgos sicológicos de los huachanos no son por cierto uniformes. Pero puede afirmarse que si se les examina desde el punto de vista marítimo resultan descollantes en la costa. Una vieja tradición marinera los llevó siempre a desplazarse largas distancias en el mar, en balsas, canoas o grandes botes, llevando frutos de su tierra hasta el Callao, por el Sur y hasta los puertos de Lambayeque, navegando con una extraordinaria seguridad en sus derrotas.

"Huacho tiene más de 5,000 habitantes [García y García da el mismo número en 1863] de los cuales 4/5 son indígenas y el resto mestizos, dijo Tschudi. Pocos blancos se han establecido aquí. Entre éstos conocí a un viejo español, 'don Simón', quien a principios de siglo acompañó al célebre Alexander von Humboldt a los yacimientos de sal ubicados algunas millas al Sur. A los huachanos no se les puede clasificar entre los mejores tipos de indios. Ellos son maliciosos, vengativos y pillos. Su carácter se ha deteriorado evidentemente en medio de las numerosas revoluciones que precedieron al establecimiento de la República y el frecuente paso de las tropas por el pueblo. El Padre Requena solía jactarse de su amistad con Lord Cochrane. Falleció a las pocas semanas de regresar a Huacho. Moribundo, declaró que lo que más le preocupaba era separarse de sus sabuesos y antes de fallecer pidió que le pusieran sus guantes para caza, de piel de ante"[367]. Middendorf, por su parte, dice: "En la muchedumbre de compradores se podía observar los diferentes tipos de la población. La fisonomía de las muchachas y de las mujeres jóvenes no es desagradable: caras redondas, con los pómulos un poco salientes, pero con la boca y la nariz bien formadas y con lindos ojos, aunque no grandes. La fisonomía de los pobladores de la Costa es tan variada como en la Sierra"[368].

Si se vuelve a Tschudi, se halla un comentario final que bien vale reproducir: "Sería [Huacho] un agradable lugar de residencia si no estuviese plagado de bichos asquerosos. Las pulgas se propagan en la arena, especialmente en las chozas de los indios y cualquier persona que ingrese a ellas es cubierta en un instante por cientos de éstas. Los insectos también se trepan en las paredes de cal, los bichos son menos numerosos en Huacho que en algunos de los pueblos más al Norte"[369].

La Capitanía de Huacho estaba servida por jefes u oficiales subalternos de la Armada. Para el desempeño de sus funciones tenía que acudir a las embarcaciones o balsas particulares, pagando por cuenta del Estado su correspondiente flete. Los capitanes de puerto percibían para gastos de escritorio y casa la cantidad designada por reglamento. En consideración al número de matriculados, tenían a sus órdenes los capitanes un cabo de matrícula, con el sueldo de cabo primero de infantería y una peseta diaria por ración de armada[370].

Huaura

Nace el río de este nombre en el nevado de Raura, de la provincia de Cajatambo, y al salir de su valle interandino por el paso de Oyón, su cuenca se va extendiendo conforme baja al mar, llegando a cubrir 4,300 km^2 hasta que desemboca en el mar[371]. Esto lo verifica a 7 km. del puerto de Huacho; pero antes deja una población de importancia aunque sólo lo sea por su historia que comienza en el período prehispánico y culmina durante la campaña independentista, con San Martín y Bolívar.

La villa de Huaura está situada en un hermoso valle, a 2 leguas de Huacho, tierra adentro, sobre el río del mismo nombre y ha sido antes cabecera de la provincia, y de más extensión que Huacho, en la actualidad, como lo indican sus cuatro iglesias que todavía existen[372].

Para Middendorf la belleza rural de Huaura es debida especialmente al hecho que "a diferencia de la mayor parte de los valles de la Costa, aquí el suelo no está dividido en grandes propiedades, sino en muchas pequeñas, en las cuales, además de la alfalfa, maíz, yuca, camotes, papas, calabazas y melones, se cultivan varios otros frutos, como naranjas, lúcumas, guayabas, pacaes, paltas y plátanos. Los verdes campos que alternan con arboledas, frondosas avenidas y setos, determinan que todo el paisaje sea sumamente ameno, en tanto que los valles en que predominan las grandes haciendas, por muy fértiles que sean sus tierras, son casi siempre de aspecto monótono pues generalmente se dedican al monocultivo, y en especial de caña: los cañaverales fatigan la vista por su uniforme color verde pálido"[373].

"Una gran plantación de azúcar, llamada El Ingenio, se halla ubicada como a 1/4 de legua de Huaura. Antes perteneció a los Jesuítas, pero es actualmente propiedad de una rica familia lime-

ña. El trapiche o fábrica de azúcar trabaja mediante una rueda de agua, que fue la primera que se estableció en el Perú, algo de lo cual se vanagloría su propietario"[374]. El río Huaura "forma en las inmediaciones varias ciénagas, que engendran malaria". Resultan muy comunes las tercianas malignas y las enfermedades cutáneas, que son la causa de su escasa población, que consta de poco más de 2,000 almas[375]. El pueblo consiste en una larga calle de casas de un solo piso, que se extienden al pie de una colina, primero, ascendiendo lentamente para luego descender en la misma forma. En la parte más elevada se encuentra una plaza, y en ella una iglesia inconclusa, sin techo.

Chancay

Dos millas más al norte de la desembocadura del río Chancay termina la playa con la punta de Chancay que está a 22 millas de la punta Salinas, "la que tiene tres mogotes en su extremo oeste y presenta un morrito de regular altura y corte acantilado, separado de los cerros del interior. Al doblar la punta y a sotavento está la caleta habilitada de Chancay con fondo de trece a ocho brazas cerca de tierra, que tiene bravezas y reventazón en la playa, por lo que no siempre se puede desembarcar varando la embarcación en la playa"[376].

Chancay, el principal pueblo de este valle, que está en la pampa elevada, a menos de 3 km., es la residencia de un subprefecto. Según Tschudi se halla a una legua y media del río y a solamente una legua del mar[377].

Los hidrógrafos británicos describían el conjunto como sigue: "La bahía de Chancay se halla 12 millas al Norte, 22° 55' Oeste, del cabo Mulatas. Se puede reconocer por la gran saliente que constituye la punta, sobre la cual hay tres montículos en dirección oriental. Es estrecha y sólo sirve para los buques de cabotaje. A partir de Chancay la costa forma una playa de guijarros, cortada por algunas puntas de rocas sueltas. La costa toma una dirección más hacia el Oeste hasta llegar a la punta Salinas. Las colinas están cerca a la playa y se elevan entre 121 y 152 metros; sin embargo, 13 millas al Este, el monte Stokes posee una altura de 1,216 metros"[378].

En lo concerniente a abastecimientos, aquí abundan excelentes frutas y vegetales, buena carne de res, de carnero y de ave, así como sabrosos pescados. Además, "por este puerto se hacen im-

portaciones de guano para la agricultura del valle, y exportaciones para el Callao, de cerdos, manteca, maíz y otros productos de las haciendas[379], en las cuales el algodón comenzaba a reemplazar a la caña de azúcar. Caplan expresa que en 1847 exportaba 100,000 arrobas de azúcar[380].

Dice Tschudi que las casas son todas de una estructura muy pobre y están amobladas parca y rústicamente, y que el número de habitantes es de aproximadamente 1,200, en su mayor parte indígenas y mulatos. Añade que "en ningún otro valle del Perú hay tantas pulgas o piques, como se les denomina, particularmente en las plantaciones"[381].

Puerto Echenique

Entre las caletas "habilitadas para la exportación de los frutos del país", Caplan consigna una con este nombre que posiblemente fue creada en los primeros años de la década de los cincuentas. No hemos encontrado datos al respecto. Por lo poco que expresa Caplan, debió hallarse entre Chancay y Ancón[382].

Ancón

Ancón, 6 leguas al norte de Lima, era un puerto de aguas sumamente mansas, "con media legua de interioridad", decía Caplan[383], mientras Menéndez expresaba: "La ensenada de Ancón, entre la punta de Huaura y la de su nombre, que distan entre sí 12 leguas ocupadas todas ellas por este accidente hidrográfico en cuyo fondo hay un puerto llamado también Ancón, capaz de contener una escuadra y un excelente fondo y muy abrigado. Esta ensenada perteneciente al departamento de Lima, es la mayor y la más notable de las costas del Perú"[384]. García y García lo describía así en su derrotero: "Doblando la punta de Mulatas, e inmediatamente al norte de ella, lo que es libre de todo peligro, se encuentra el excelente puerto de Ancón. Es tenedero segurísimo muy cerca de tierra, al fondo del seno, en 7 a 3 1/2 brazas de agua, con fondo de arena. Se desembarca varando en la playa con toda comodidad"[385]. Middendorf lo alababa: "Ancón es un balneario apreciado, y sus playas realmente las mejores de las vecindades de Lima"[386]. Los hidrógrafos ingleses, concertando una visión de conjunto, decían que "desde el Callao sigue la costa compuesta de una playa de guijo hacia el Norte, hasta llegar a la punta Pan-

cha y que allí se eleva convirtiéndose en acantilados con cuyo carácter subsiste hasta la punta de Mulatos, al oriente de la cual está la reducida cala de Ancón"[387].

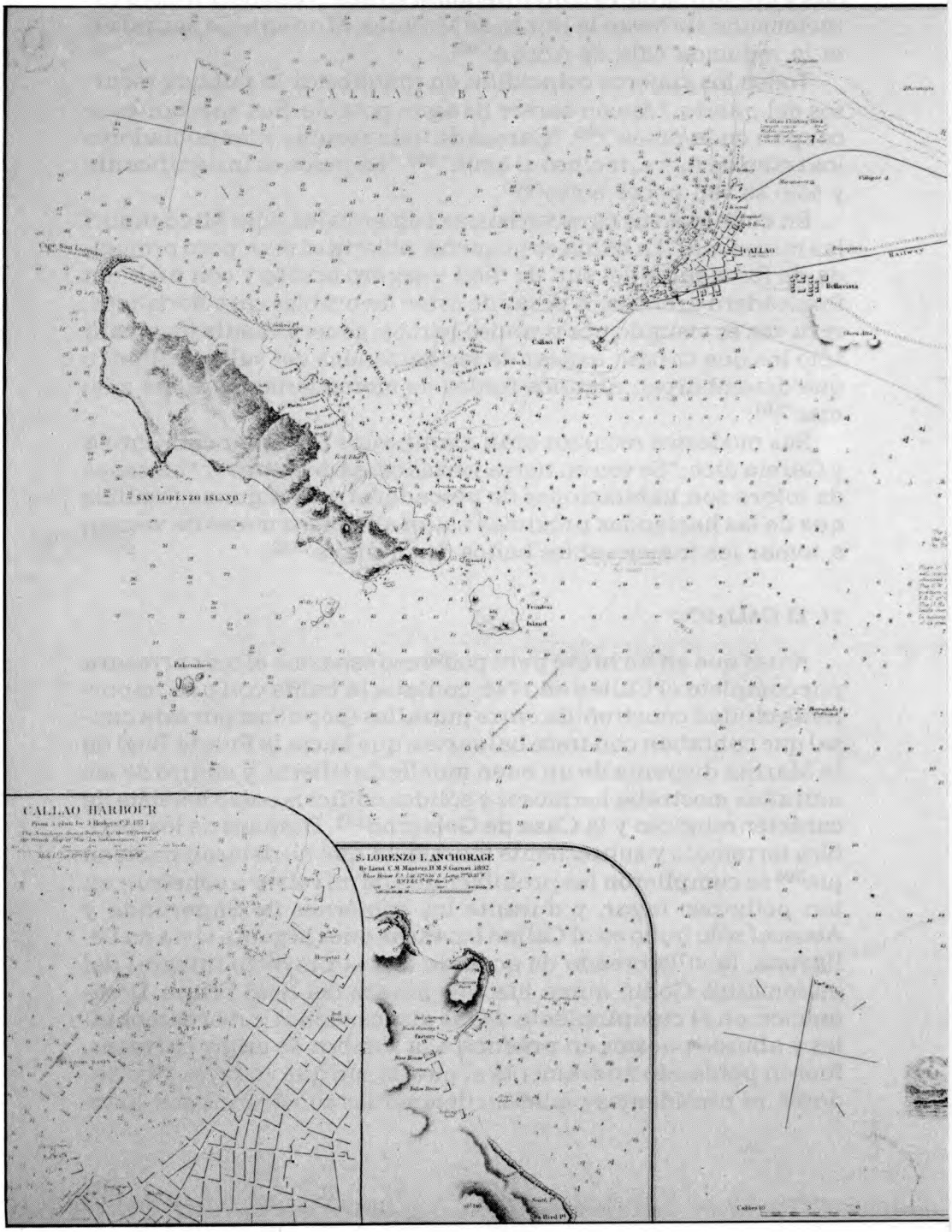
Todos los viajeros coincidían en manifestar la falta de recursos del puerto. "Ancón carece de agua potable. Sus habitantes se ocupan en la pesca"[388]. "Carece de todo recurso y los pobladores los traen de fuera, incluso el agua"[389]. "La pesca es insignificante y sólo se ven pocos botes"[390].

En cuanto a sus características comerciales, sólo Middendorf las menciona. "La bahía es pequeña, abierta al mar, pero protegida de los vientos del sur, de fácil y seguro acceso y con un buen fondeadero arenoso. A pesar de estas favorables características, rara vez es visitado por grandes barcos; generalmente tocan allí sólo los que cargan azúcar de las haciendas del valle Chillón, o que desembarcan algunos fardos de mercaderías para las mismas"[391].

Sus modestos recursos eran manifiestos por entonces. García y García dice: "Se ven en tierra varias casas de totora" y "las casas de totora son habitaciones de pescadores y de algunas familias que de las haciendas próximas bajan allí en los meses de verano a tomar los inmejorables baños de su playa"[392].

11. El CALLAO

Antes que en un breve pero poderoso espasmo el mar arrasara por completo el Callao en 1746, contaba la bahía con una importante ciudad constreñida entre murallas (populosa por esta causa) que contaban con trece baluartes, que hacia la Puerta Real de la Marina disponía de un buen muelle de sillería, y dentro de las murallas mostraba hermosos y sólidos edificios como los siete de carácter religioso y la Casa de Gobierno[393]. Después de los terribles terremoto y subsecuente maremoto que no dejaron nada en pie[394] se cumplieron las prohibiciones de no volver a construir en tan peligroso lugar, y durante los gobiernos de Superunda y Abascal sólo hubo en el Callao barracas pues la gente vivía en Bellavista, la villa creada de acuerdo con el proyecto integral del matemático Godin quien hizo los planos del Real Felipe. Desatención en el cumplimiento de las disposiciones gubernamentales y abusos puestos en práctica a la sombra de erigir barracas, fueron poblando nuevamente el puerto, sin que virreyes, libertadores, ni presidentes pudieran detener las construcciones. El to-

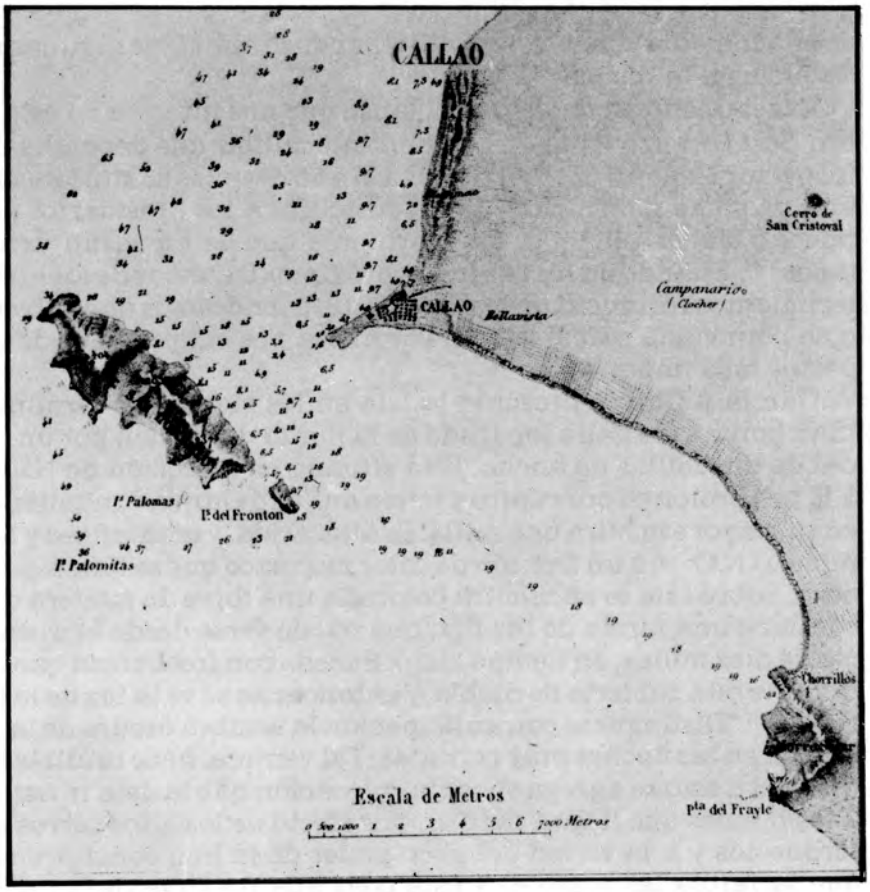

CALLAO BAY
SAN LORENZO ISLAND
CALLAO
Bellavista
Callao Pt
Frontón Island
Palominos
CALLAO HARBOUR
S. LORENZO I. ANCHORAGE

La bahía del Callao según levantamiento de Fitz-Roy y Belcher, de 1840, grabado en 1853 (por J. y C. Welker), con correcciones posteriores y adiciones. El mapa mide 45 1/2 cms. de alto por 60 1/2 cms. de ancho. Es en blanco y negro. Por el Norte abarca desde la desembocadura del río Rímac en el Pacífico y por el Sur hasta las lagunas de Villa y el Morro Solar ("Solar Point"). También en el extremo sur aparece un perfil, de 42 cms. de largo por 2 cms. de ancho, del Callao visto desde la bahía comprendiendo el fuerte de San Rafael. En el margen derecho superior hay otro dibujo que es una vista de Lima desde la bahía del Callao y que mide 29 cms. de largo por 5 cms de alto. (Los dibujos fueron hechos por Henry Raper). En el lado izquierdo están dibujadas las islas de San Lorenzo y el Frontón. El mapa abarca más mar que tierra aunque al lado derecho se halle el mencionado croquis de la ciudad de Lima. También hay pequeños croquis del Callao, Bellavista, las Magdalenas, Miraflores, Barranco, Surco, Villa y Chorrillos. Se señalan además lugares como Maranga, San Miguel, Pan de Azúcar, Orrantia, San Isidro, Morro Solar, Villa, etc. (Colección de la Oficina de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional).

tal abandono de las precauciones dictadas por el maremoto cabe medirse al mirar el plano comparativo del Callao que aquí reproducimos. Puede advertirse fácilmente que al comenzar la segunda mitad del siglo XIX la ciudad portuaria era apenas algo más grande que la Bellavista creada hacía cien años; pero que veinte años después (en 1870) ésta no había casi crecido, mientras el Callao duplicó su área construída, especialmente en el sector N.N.E.— S.S.E. así como en Chucuito donde en 1855 no habían existido edificios.

Los límites del Callao encerraban "todos los valles, pueblos y chacras inmediatos al mar desde Chorrillos, inclusive, hasta la hacienda de Bocanegra. Gran parte de su territorio, decía Domínguez, lo ocupan pequeños huertos y yerbatería y otros sementeros, y algunos bosques de carrizos y otras malezas"[395]. "La jurisdicción marítima de la provincia del Callao, explica Melo, pudiera decirse comprendida entre los paralelos 11° 56' y 12° 07' latitud S., que son respectivamente los del extremo de los arrecifes de las Hormigas de Afuera por el Norte y el del segundo tercio de San Lorenzo hacia el Sur, que pasa por Chacra Alta; pero el primero daría en el litoral como límite la punta de Mulatas y todo Carabaíllo del departamento de Lima, en vez de concluir, como concluye, en la boca del río cuya latitud es de 12° 02' 30", y con el segundo paralelo quedaría al Sur, y por consiguiente fuera de la provincia, el extremo S. de San Lorenzo, el Frontón, la Horadada y los islotes Palominos, Wells, Paloma, etc. Su perímetro es por tanto una línea quebrada que debe encerrar las dichas islas. Su litoral de tierra firme comprende la parte saliente que interrumpe el seno que se forma de Ancón al Sur y que arquea en radio más corto de la boca del río [Rímac, límite provincial Callao—Lima] a la punta del Mar Bravo, de cuyo extremo vuelve al Este, quedando al abrigo de la isla de San Lorenzo, como un accidente de la gran ensenada que viene de Playa Grande al Sur, hasta Chorrillos y cuyos extremos son las puntas de Salinas y Solar"[396].

Dentro de la comprensión hidrográfica del Callao se consideraban todas las islas e islotes cercanos. Pero, además, para el chalaco "La Isla" (por antonomasia), con lo que se refería a San Lorenzo, tenía tal importancia que a quien esto escribe le parece obligatorio presentarla de una manera especial, debido al importante papel que había jugado en la historia del primer puerto nacional y que aún conservaba, aunque de manera declinante, en la segunda mitad del siglo XIX. Creemos que es lo mejor tratar

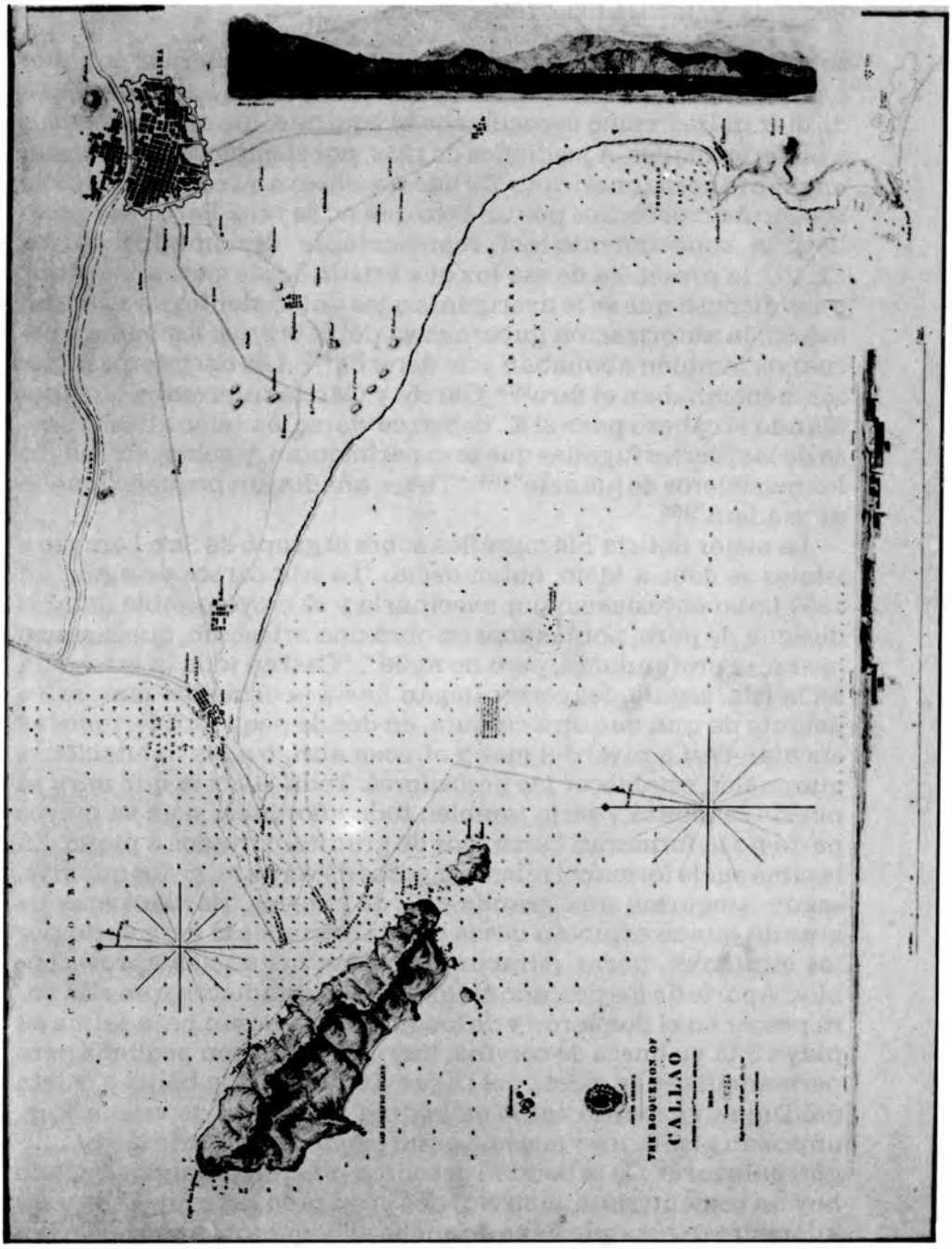


El Callao en el *Atlas*... de Paz Soldán.

de ella inmediatamente para eliminar en lo que sigue algunas referencias a la misma.

Exactamente al comenzar el lapso que nos interesa en este libro, San Lorenzo tenía un comandante militar que dependía del Inspector General del Ejército[397]. Un año después se situó en ella una pequeña guarnición, "para custodiar a los presidarios que puedan haber allí" y a los marineros que se enviaran arrestados[398]. Cuando en los capítulos próximos tratemos de los acontecimientos revolucionarios de 1850-1870 tendremos que volver a mencionar esta cárcel isleña. Por ahora nos ocuparemos de aspectos más importantes.

García y García presentó la Isla en los siguientes términos: "San Lorenzo se halla separada de la punta del Callao por un canal de dos millas de ancho. Está situado en dirección de N.O. a S.E. y se prolonga por cuatro y tercio millas de largo, conteniendo en su mayor anchura una milla. Es alta, árida, y montañosa y termina al N.O. con un frontón de color negruzco que se llama el cabezo. Sobre éste se encuentra colocada una torre de madera que contiene una farola de luz fija, que puede verse desde la distancia de diez millas, en tiempo claro. Sucede con frecuencia que esta parte está cubierta de niebla, y entonces no se ve la luz de la farola"[399]. "Distínguese con anticipación la sombra oscura de la isla, aun en las noches muy cerradas. Tal ventaja, hace inútil la farola y si a esto se agrega su mala colocación que la deja invisible a los buques que llegan del Sur, por efecto de los altos cerros interpuestos y a la virtud del poco poder de la luz; concluiremos que la farola tal como es y está colocada no sirve para nada" pues, según decía Melo, "era el faro más alto y menos útil del mundo". Había sido construído en virtud de un decreto supremo del 1º de julio de 1851 que aceptó la propuesta de don Tadeo Terry para instalarlo a cambio de una concesión por treinta años durante la cual cobraba a los buques en cada viaje un centavo de real por tonelada y a los nacionales sólo dos veces al año[400]. "De la inutilidad de ese faro nada nuevo hay que decir", expresó más tarde Melo. "En muchas partes del Sur quedaba cubierto por cima más alta de la isla [*sic*] y luego gran parte de ésta es asiento permanente de nubes tan densas, que apenas dejaban sospechar la rudimentaria luz; inútil además porque antes de verla era seguro distinguir la negra silueta del cerro, y al enfrentar el puerto viniendo del Sur en la noche más nublada, se nota desde muy lejos el resplandor del gas de Lima, indicación infalible para ceñir



De Lima a Chorrillos. Aparecen la boca del Rímac y San Lorenzo con el Boquerón, en 1840, según los hidrógrafos británicos.

sobre el fondeadero en los viajes a la vela o gobernar sobre el puerto si se trata de naves de vapor"[401]. Este faro, que debía verse de diez millas, como especificaba el contrato, dio algo que hacer a las autoridades. A mediados de 1858, por ejemplo, el capitán del mercante norteamericano *Tornado* se quejó a su cónsul de que se le cobraban derechos por un faro que no se veía. Parece que esto llevó a conocimiento del representante diplomático de los EE.UU. la presencia de esa luz que existía desde siete años atrás, pues dispuso que se le averiguaran los antecedentes de su instalación, la autorización gubernativa del cobro y si los buques peruanos también abonaban este derecho[402]. Los derroteros ingleses mencionaban el faro[403]. García y García informaba que "doblando el cabezo para el E., deben cuidarse las velas altas, a causa de las fuertes fugadas que se experimentan, y ponen en peligro los masteleros de juanete"[404]. "Tiene, añadía, un pequeño muelle de madera"[405].

La mejor noticia hidrográfica sobre el grupo de San Lorenzo e islotes se debe a Melo, quien decía: "La isla carece de agua. En 1859 hubo entusiasmo por avecinarla y se creyó posible dotarla de agua de pozo, poniéndose en obra uno artesiano, que alcanzó bastante profundidad, pero no agua". "Casi en toda la extensión de la isla, seguía, los cerros llegan hasta la orilla del mar, salvo delante de una que otra caletita, en donde pequeños terrenos se encajan casi a nivel del mar y ofrecen abrigo a las habitaciones que suelen establecer los pescadores. Toda la costa que mira al puerto es mansa y sería también toda abordable si en su mayor parte no la formaran barrancos de granito, cortados a pique. En la cima suele formar el relente mantos de verdura, de los que vive, según aseguran, una grande cría de conejos. Hay canteras de granito que se explotan desde el establecimiento del puerto por los españoles, tierra refractaria y otras sustancias aprovechables. Aparte de los pescadores que suelen establecerse en ella para pescar en el Boquerón y de los que la atraviesan para salir a su playa S.O. en busca de corvina, hay una población pequeña pero permanente en la caleta del Dique. La playa de la bahía o caleta del Dique, es mansa como de laguna y el fondo de arena fina, ofrece un piso firme y suave, que no puede presentarlo mejor ningún balneario. De la bondad del clima refieren prodigios. Al lado hay un cementerio, que sirvió a los piratas de Heremit. En los seis kilómetros o más que tiene de ancho el Boquerón, hubo hasta hace poco tiempo un banco de ostras muy estimadas. Las cazaban

con rastra, en botes de vela y eran muchos los que se dedicaban a esa pesca. Abundan en la isla los calamares, los pulpos, los pejezapos y otros peces de los que se adhieren a las piedras. El islote La Horadada tenía de notable el agujero que lo atravesaba" y que desapareció después.

Entre otros próximos a la costa sur o de afuera de la isla se distinguen los cuatro islotes Palominos, que García y García describía como sigue "los tres de más afuera se separan dos y media millas al O.S.O. del extremo sur de San Lorenzo; los de más a tierra a menos de media milla, son de poca altura, limpios y de color blanco. Puede pasarse entre unos y otros, tan cerca de ellos como se quiera, por ser claro el canal y no ofrecer peligro alguno"[406].

Continúa Melo: "La distancia de los islotes Palominos a los islotes Wells, próximos a la isla de San Lorenzo, es de una milla, con canal franco entre ellos, y a un cable del Faro se tiene doce brazas de fondo. Todos estos islotes y parte de la vecina costa del San Lorenzo contienen bastante huano y en ellos abundan las aves y los lobos marinos". Skogman recordaba en su libro que "se organizaron varias cacerías de focas" y que había en San Lorenzo "gran diversidad de aves marítimas, entre los cuales... unos feos pelícanos"[407].

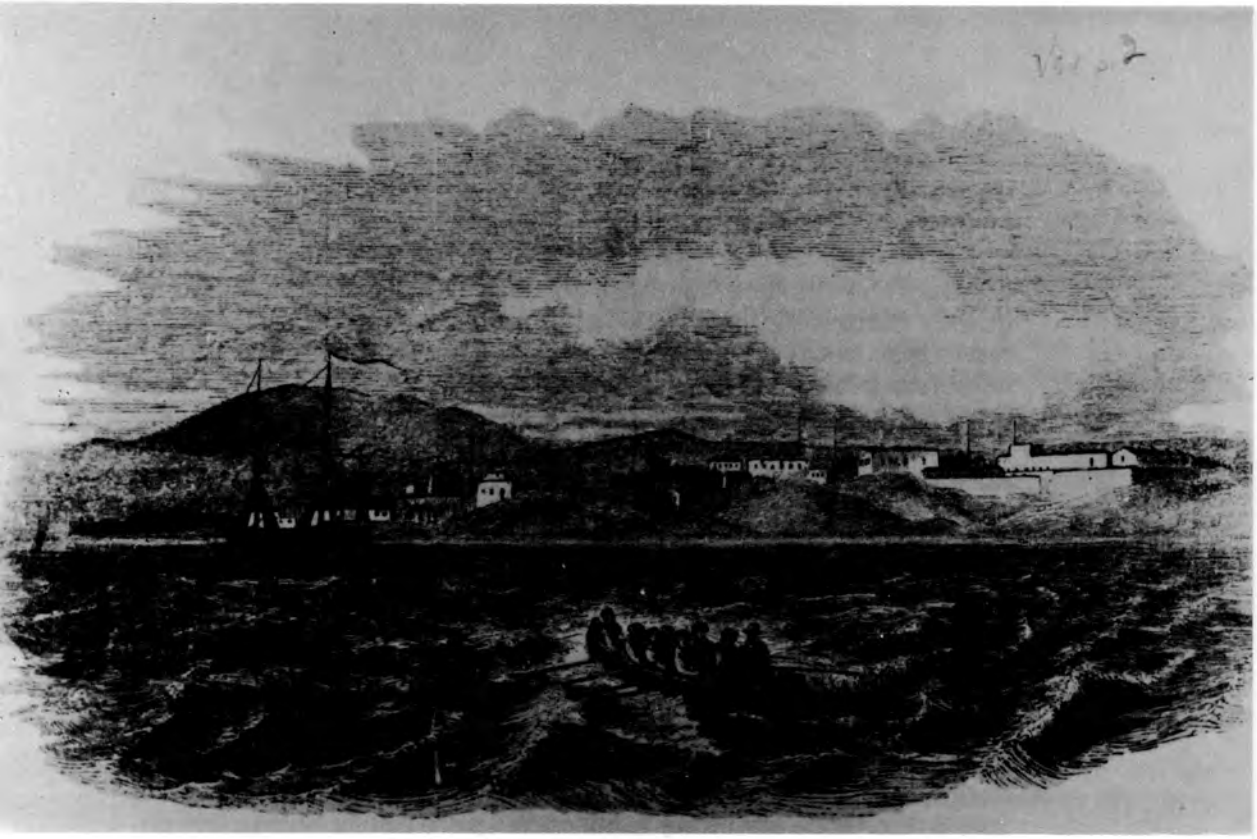
"Las más alejadas y menos conocidas de estas islitas son las Hormigas de Afuera (sigue diciendo Melo) 30 millas al Oeste de San Lorenzo. Para muchos marinos la más grande es simplemente un peñasco, sobre el que parece que azotara la mar; lo que no es cierto. El suelo superior del islote tiene entre ocho y diez metros de alto, forma una superficie plana ligeramente inclinada al Norte y cortada a pico por todas partes a excepción de un como varadero, que deja al Norte algunos peñascos caídos, por donde se desembarca cómodamente cuando no hay braveza. Es por el lado Norte y a un cable todo lo más de esas piedras que se puede fondear en nueve o doce brazas, profundidad que se duplica o triplica a pocos metros más lejos. Ese fondeadero es seguro y tiene el abrigo del islote contra el viento y la marejada constante del Sur. Una milla al norte del islote hay un placer de más de una milla cuadrada de arrecifes y farallones, algunos de los cuales velan en la baja marea y en todos los cuales rompen las olas, produciendo un ruido que se oye a más de tres millas de distancia. El islote tiene historia. Ahí estuvo el general Freyre con su expedición en 1838, esperando las últimas noticias, antes de resolver el desembarco en Ancón. Como San Lorenzo, carece de agua; pero como a

San Lorenzo puede llevarse del Callao. Los pescadores lo utilizan en tanto que se le da la aplicación a que se brinda. En 1863 García y García reclamaba el establecimiento de un faro en esta isla, para evitar el peligro que ofrecen los escollos, en los que han ocurrido varios siniestros; pero con la navegación a vela fue desapareciendo la necesidad de fijar esa nueva luz"[408].

"De las islas nombradas el Frontón parece que fuera la continuación al S.E. de San Lorenzo, que se extiende de ese rumbo a su opuesto, por más de ocho y medio kilómetros y forma el lado más occidental del Boquerón. Consideradas [San Lorenzo y el Frontón] como una sola isla, con prescindencia del canal de casi un kilómetro que las separa, las dos islas hacen un largo de diez y medio kilómetros, con un ancho medio de tres kilómetros y un alto de 413 metros en el cabezo y 535 en el primer tercio viniendo del Norte, que es la cima más alta. Entre las dos alturas queda una quebrada profunda, que llega casi hasta el nivel del mar y por ella pasan fuertes ráfagas de viento, que por soplar de improviso son peligrosas para la navegación a la vela. Esa quebrada deja casi aislado y vertical al Cabezo, que baja al mar sin dejar playa"[409].

No obstante su pequeño tamaño [74.5 Km^2], el Callao ocupaba un rango político similar al de un departamento. Una situación algo parecida se había producido ya en 1836; pero el 22 de abril de 1857, como premio a la triunfante resistencia que opuso a las huestes del general Vivanco, se reafirmó su rango de provincia litoral, añadiéndole el calificativo de "constitucional" por haber defendido la Constitución, según se dijo, que se había promulgado hacía poco. A partir de entonces se comenzó a nombrar prefectos para el Callao, eliminándose a los gobernadores que antes habían existido. Entre estos hubo dos marinos: los contralmirantes José Pascual de Vivero y Francisco Forcelledo. Pero, por el contrario, entre los prefectos no hubo uno sólo después, ya que ese cargo era desempeñado por generales y coroneles del ejército. Como se dirá más tarde, esta situación fue causa de dificultades, en especial durante los gobiernos del general Castilla.

El número de personas que habitaba permanentemente en el puerto es de 5,000 más 200 en Bellavista, según Melo[410]. En el lapso que nosotros estudiamos las cifras varían apreciablemente. Si se desechan las que evidentemente son exageradas, se tiene que Lastarria calcula 3,000 en 1850 y Fitz–Roy, 8,435 en 1852. Para los



Con un oleaje inusitadamente agitado en el interior del fondeadero, una revista británica presenta al Callao en una forma que no es fácil reconocerlo. El buque de guerra que se ve a la izquierda parece el *Quickstep*, acabado de comprar, que recibió el nombre de *Apurímac* (Reproducido de *Américas*, Washington D.C., v. 22 Nº. 7, Julio de 1970).

años subsiguientes Melo da 18,792 en 1859, 14,531 en 1862 y 14,801 en 1866. García la ha considerado de 18,000 en 1863.

El incremento de población flotante que el puerto ha experimentado ha sido considerable desde que comenzó el negocio del guano, característica que se añade a otras que ya existían. Como lo hizo notar Lastarria desde que pisó tierra en 1850, "aquí se celebran grandes transacciones. El comercio está centralizado en Lima, y el Callao no es sino la entrada al camino de hierro, cuyo vagón vimos correr en el momento de nuestro arribo, porque acercando la distancia, vendrá Lima a convertirse en depósito de todas las riquezas comerciales y por consiguiente en un verdadero puerto"[411]. Fitz—Roy decía por entonces, refiriéndose al negocio guanero: "Centenas de grandes navíos que vienen con el objeto de tomar ese cargamento, están obligados a tocar en el Callao a su llegada y a su partida..., lo que puede dar la idea del estado floreciente de esta bahía tan grande, y del considerable crecimiento de los negocios portuarios"[412]. Warren, por su parte, expresaba lo siguientte en los finales de la década de los cincuentas: "La primera vez que vine al Callao me pareció un lugar de carga, aburrido y sucio, donde no pensarían vivir sino almaceneros, tenderos de abastos y taberneros; pero ahora ha experimentado un cambio maravilloso. [Por eso] anualmente anclan en el Callao miles de los mejores buques mercantes del mundo, esperando que se les despache"[413]. En 1863 García y García hacía un acertado resumen: "El Callao es concurrido por todos los buques que se fletan para cargar huano en las Islas de Chincha. Vienen a él, tanto para ser reconocidos por los comisionados del Gobierno y recibir las órdenes de carga, como para despacharse a su destino, al regreso de dichas Islas. Así mismo es concurrido por todas las embarcaciones extranjeras y nacionales que transportan mercaderías. Esto hace que en el Callao haya de ordinario, por término medio, de setenta a cien buques fondeados... Por este puerto se hacen fuertes importaciones de mercaderías extranjeras y frutos del país, tanto para el consumo interior como en depósito o tránsito para otros mercados del Pacífico"[414]. En 1865 Baxley encontró 150 buques anclados en el puerto[415].

Desde el punto de vista específico del tráfico marítimo, ¿qué facilidades ofrecía por entonces el Callao a esos marinos de los cuales unos eran visitantes forzados como consecuencia de las disposiciones que contenían nuestros reglamentos de comercio?

"La bahía es limpia exceptuando la boca del río, en donde hay bajos móviles causados por las descargas del río y el material que

empuja con ellas, los que suelen avanzar hasta dos millas y más, dice Melo. Varios buques han varado ahí pero siendo el fondo de fango y las aguas no muy alteradas, han podido salir con remolques y espías, aligerándolos de peso"[416]. De allí que el ingreso al puerto pueda hacerse con facilidad siguiendo las instrucciones que se utilizan desde que apareció el primer derrotero de Fitz—Roy: "Los buques que se dirijan a la rada del Callao, al doblar el cabo de San Lorenzo no deberán atracar la costa a menos de 0.5 millas, porque si tal verificasen encontrarán ventolinas muy flojas y variables, producidas por las revesas del viento, y bajo su influencia se perderá más tiempo que dando a la isla bastante resguardo, aun cuando haya que dar otra bordada para ganar el fondeadero. Si fuese preciso barloventear con este fin, tanto el Lomo de Ballena como otro escollo que se dice despide la punta de la Galera, de San Lorenzo, están demasiado al S. para que haya temor de comprometerse con ellos. Se puede aproximar a los buques, en donde se fondea entre 7 y 5 brazas, con el cabezo del muelle demorando al S.E. poco más o menos, y el cabo de San Lorenzo al 0.1/4 S.O. Aunque se dan estas enfilaciones se puede fondear con seguridad en cualquier parte, lo mismo que en cualquier brazaje, en fondo limpio, con disminución gradual de 20 a 3,5 brazas que hay en el cabezo del muelle y desembarcadero". El mencionado libro de Melo hacía una importante advertencia: "La lengua delgada de tierra que con el nombre de punta del Mar Bravo va casi al centro de San Lorenzo no recibe directamente los embates de la mar libre que, siguiendo la dirección que le imprime el viento reinante, se modifica al Oeste, después de la especie de presa que hace la punta del morro Solar y gasta su resto de fuerza en el Frontón y parte de San Lorenzo, grande rompeolas que defiende el puerto de la acción de las aguas del océano por el Sur y el Oeste. La punta del Mar Bravo es una nueva barrera que defiende la bahía del Callao de la influencia exterior, manteniendo sus aguas en una quietud tan completa como la que se disfruta en las lagunas dejando un amplio espacio bien abrigado, seguro, limpio y accesible a naves de cualquier calado, en algunas millas cuadradas de extensión"[417]. Sin buscarlo mucho, en cualquier lugar se encontraba buen fondo.

García y García daba a conocer en su derrotero las posiciones que debían ocupar en la rada las diferentes clases de buques, lo cual era preciso respetar debido a la gran cantidad de naves que había siempre adentro. "Los buques de guerra y los vapores de la

línea británica [P.S.N.C.] acostumbran fondear en la parte de sotavento de la costa que se halla de La Punta para adentro, situándose cerca de ella en cinco u ocho brazas. Los buques que se dirijan a tomar órdenes para el embarque o despacho de huano para las Islas de Chincha, se fondean a sotavento de todos, para estar listos a salir tan luego como se arreglen. Y por último, los buques que verifican carga o descarga, ya vengan del extranjero, ya sean costaneros, fondean en las inmediaciones del muelle. Estos tienen que enmendar de fondeadero al espía a causa de los muchos buques que por allí se reunen; exigiéndose además el que acoderen, tanto por conservar calle, como para evitar los choques en las calmas o en el cambio de vientos"[418].

No todo era mansedumbre en la ribera chalaca, especialmente para el vecindario que vivía cerca de la playa. Se carecía de defensas contra el mar agitado que solía inundar el litoral no siempre en forma peligrosa pero sí cada cierto período de tiempo que, empíricamente, se tenía por plazos de diez a quince años. Una de esas bravezas ocurrió en abril de 1860 y produjo el derrumbe de parte del barranco miraflorino. Melo decía al respecto que las fuertes bravezas "mandan su fuerza sobre el puerto como por la parte ancha de un embudo, a manera de cuña, y siendo difícil que se dilate esa fuerza en proporción a la que entra, se divide y subdivide en direcciones diversas y causa la resaca, cuya fuerza es tan grande que aduja en el fondo las cadenas con que están amarradas las embarcaciones. Es muy probable que sea esta la causa de las inundaciones, pues las grandes bravezas coinciden con la inversión en el curso normal de las corrientes. Las personas avecindadas cerca de las playas conocen cuándo empieza y cuándo termina la braveza del mar con sólo el oído. En todo el curso de la braveza el mar retira lastre de la playa, debilitando así la barrera de piedra que sirve de obstáculo a sus invasiones: al cesar la braveza cesa la extracción y las olas devuelven el lastre que retiraron y siempre en mayor cantidad. Es tan cierto y evidente este fenómeno, que permite establecer que la playa entra en la mar a razón de ochenta centímetros por año"[419].

Como se reconoce en la adaptación española del derrotero británico, en la década de los sesentas el Callao se ha convertido en un buen puerto con respecto a los abastecimientos que se pueden adquirir. "Los hay de todas clases, tanto de carnes como de vegetales y frutas de variada especie", dice Fitz—Roy, pero añade que "la leña es escasa pues la mayor parte de la que se consume es

traída de fuera y por tanto resulta renglón caro. También se consiguen pertrechos navales de toda clase, si bien a precios exorbitantes". Gracias a los trabajos hechos en 1846, de los que trata Denegri[420], más los arreglos con Gallagher y las obras complementarias realizadas por el ingeniero Prentice por encargo del Estado[421], el servicio de aguada es excelente para su época. Al término del muelle o chaza de afuera, hay cañerías con llaves destinadas a que se haga la aguada para los buques surtos en el puerto. Esta se ejecuta naturalmente en lanchas cisternas que se llenan por medio de mangueras, pero no se impide, sin embargo, hacerla libremente con embarcaciones del buque que lo necesite, a pesar de ser más cómodo y económico recibirla a bordo, conducidas por las cisternas empleadas para este tráfico. Una de estas es de vapor y da remolque a los buques que la ocupen para enmendarse, además de su destino de aguada"[422].

Después del maremoto de 1746, el nuevo muelle se construyó un poco al N.E. de donde se hallaba el anterior, al amparo de una saliente que protegía la playa que por entonces existía. En esta playa, que llegaba a lo que después fue la calle Manco Cápac, no hubo edificio ninguno hasta que la empresa del Muelle y Dársena construyó allí sus oficinas y depósitos. La localización del nuevo muelle está señalada en el plano del Callao, levantado en 1826, que reproducimos. Por entonces se hallaba sin concluir. La fecha en que se terminó, lo relativo a la "reconstrucción" de 1838 y su estado en 1847 han sido mencionados por Denegri[423]. Nosotros hemos hallado documentos relacionados con una refacción que se emprende en 1849[424], de la que se dispone que sea examinada por el Comandante de Inginieros y sus oficiales[425]. De esto el Presidente ha expresado "que el trabajo está muy descuidado"[426], y para su beneficio se encargan mangles a Guayaquil[427]. Sin embargo, al desembarcar Lastarria en el Callao, el 6 de diciembre de ese mismo año, llama "hermoso" al muelle que, dice, "forma una dársena espaciosa en donde pueden atracar cómodamente los buques de mediano porte: su extensión es de seiscientas varas a lo largo y cincuenta y seis de ancho. Más de 200,000 pesos se han invertido en aquella obra principiada en 1830 bajo el gobierno de Gamarra y construída sobre la que había desde el tiempo de los españoles, [lo cual es erróneo]. Sus cimientos y base son de piedra, y la superficie está formada por un suelo firme y seguro. La obra exterior es de madera y se halla algo destruída y en el estado de refacción. Con todo, no hay peligro que se

destruya completamente como lo habría si este muelle estuviera en Chile en donde el expediente de refacción dormiría en la carpeta ministerial el tiempo bastante a destruir una de las pirámides de Egipto"[428].

Al llegar Skogman al Callao observa que "el desembarco se hace en un muelle de madera, construído sobre las ruinas del viejo Callao que en 1746 fue devorado por las aguas en un terremoto", muelle que en 1850 ha calificado de "bueno pero muy pequeño para satisfacer las necesidades de la navegación". Explica que "el muelle sirve de depósito para maderas y mercaderías similares y bien próximo a aquél se ve algo que de inmediato nos hace recordar que nos hallamos en una región donde las lluvias son casi desconocidas. Ese algo está representado por montones de cereales que por tiempo indeterminado se dejan a cielo abierto sin ninguna protección"[429]. Que no hay en el comentario exageración alguna y que la opinión del marino sueco es la de las autoridades locales, se advierte mediante documentos oficiales y medidas tomadas por entonces. Una de ellas da a saber que "el muelle y la palizada de pescadores necesitan una pronta reparación", pidiendo que se proporcionen mangles y vigas de madera para realizarla[430]. Otra expresa que a causa de que por el muelle se desembarcan las maderas, la leña y el carbón de piedra, aglomerándose con embarazo del orden, deben colocarse en playa, a inmediaciones del antiguo fuerte del Sol[431]; y el ministro de Guerra y Marina hace llegar al Gobernador de la Provincia del Callao, el 1º de julio de 1851, una extensa reglamentación sobre descarga y limpieza del muelle, que comienza expresando que "por consecuencia de una larga práctica de abuso, el muelle...se encuentra enteramente cubierto de mercaderías" y que "el público censura el desorden que en aquel recinto se advierte". Por las disposiciones que como consecuencia de ello se dictan, se nota que en el muelle se encuentren trigo, tabaco, botijas, alfajíes, harina, bultos sin identificación, efectos de la empresa del ferrocarril, carbón, madera y otros[432].

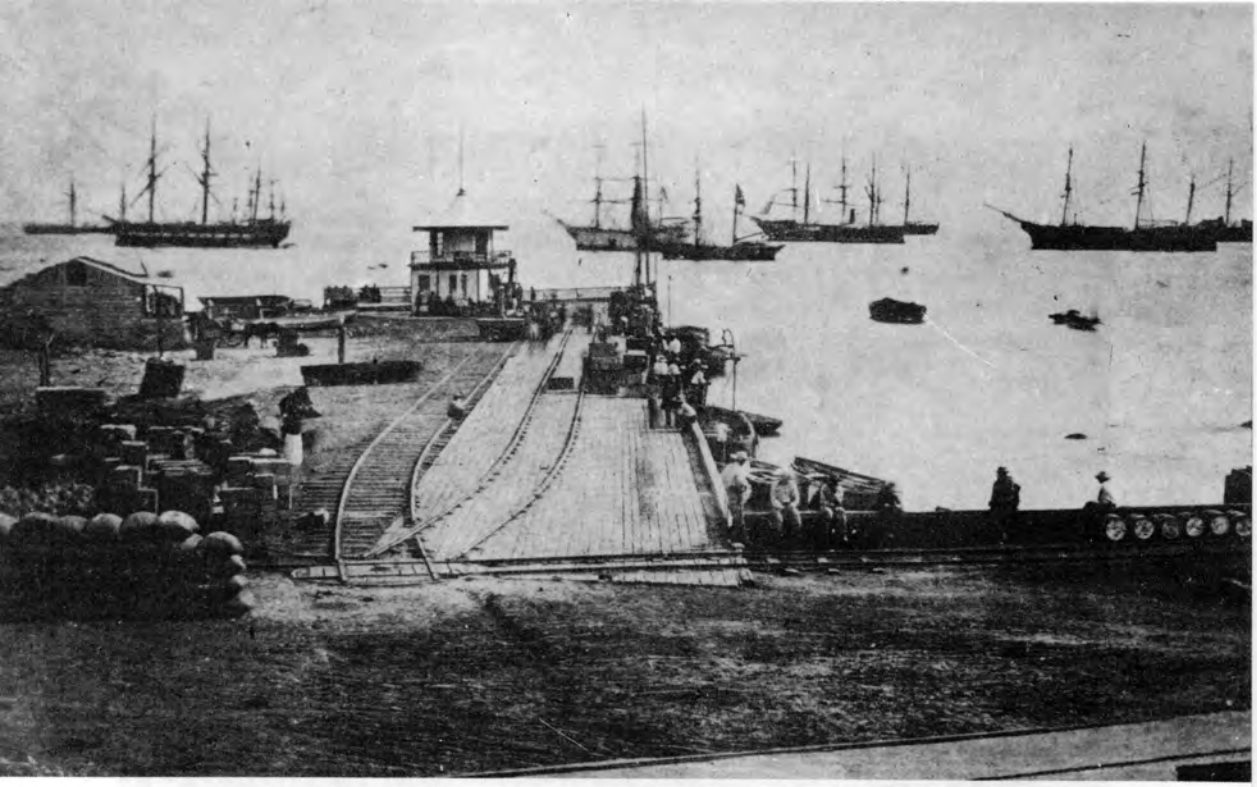
Posiblemente a consecuencia de lo anterior, el 11 de marzo de 1852 se dictan algunas medidas para el mejoramiento de la situación[433]. El decreto supremo autoriza al gobernador de la provincia para que contrate 700 vigas de pellin y 450 alfardas de la misma madera, y dispone que la Fundición de Bellavista le entregue las espigas, clavos, pernos, y los almacenes navales la jarcia pedida, para que con urgencia se repare el muelle[434]. Cuatro me-

ses después, exactamente el 24 de julio de ese mismo año, se está en aptitud de recibir propuestas para la construcción de un muelle que, "en la playa que corre hacia el antiguo fuerte de Santa Rosa", se construya, el cual "ha de servir para el desembarque de maderas, carbón y leña"[435]. Aunque el asunto no anduvo muy ligero, caminó. Pero antes surgió otro muelle, por esfuerzo privado que el Gobierno estimuló. La firma Lozano y Guerra pidió y obtuvo licencia el 9 de febrero de 1854 para construir uno "a sotavento del sitio que ocupaba el fuerte del Sol, el cual podría ser tomado por el Estado, "a justa tasación", veinte años después de inaugurado[436]. En cuanto al muelle fiscal "para el desembarque, por medio de lanchas, de los productos del país", en mayo de 1855 se pidió propuestas de construcción; el 13 de junio del mismo año se aceptó la del marino Juan Housset, y éste realizó la obra recibiendo un pago de 32,300 pesos, 440 estacas, dos martinetes, embarcaciones y jarcia. El muelle tenía "58 varas en toda su extensión, y 16 varas de ancho"[437]. Debe advertirse que en la aceptación de la propuesta de Housset se especificaba que el muelle debía ser a propósito "para el atraque en él de las embarcaciones menores", con lo cual se desearía reemplazar el sistema hasta entonces utilizado, que un cónsul norteamericano describe como sigue: "Los buques permanecen anclados en la bahía y descargan en lanchas. Hay un molo circular que forma una poza dentro de la cual las lanchas van a descargar utilizando cabrias y pescantes. Por medio de plataformas que corren en rieles se llevan todos los bultos a la Aduana, que está en el Castillo, de donde se les despacha al público o se les coloca en almacenes donde quedan en depósito, pagando cantidades fijas"[438].

En 1855 la Convención Nacional se mostró interesada en que el Callao contara con "un muelle extenso y sólido que permitiera atracar a su costado los buques para facilitar su carga y descarga", lo que hizo saber al presidente provisorio, el 26 de octubre. Este contestó el 3 de noviembre manifestando su concordancia con tal deseo[439]. Sin embargo, iban a pasar algunos años para que esa medida se llevara a la práctica. En el intervalo el muelle grande continuó deteriorándose y el pequeño dio muestras de desgaste por lo cual se dispuso su refacción, a un costo de 39,429 pesos y seis reales; y a cargo del ingeniero Alejandro Prentice[440]. Poco después el Estado adoptó una atinada política liberal respecto a muelles, contra la opinión de las autoridades portuarias que temían que eso llevara al aumento del contrabando. Un de-

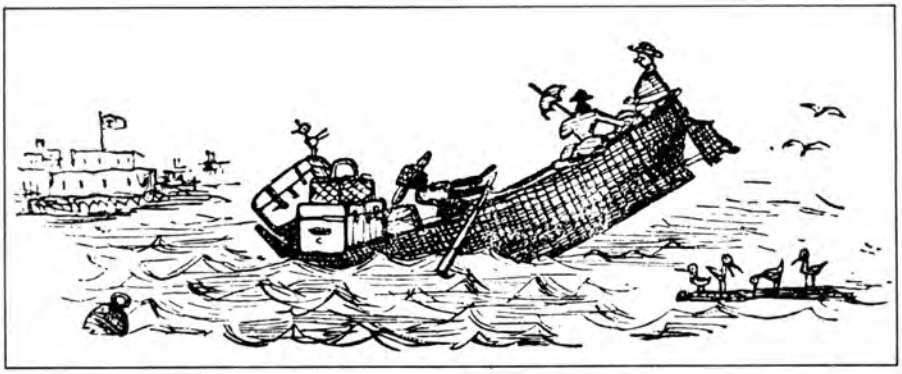
creto supremo del 8 de febrero de 1861 manifestó que "la construcción de muelles particulares en el Callao, desde donde se halla actualmente el embarcadero hasta Pescadores, [era] conveniente a todo punto", concedió una licencia y dio a saber que otorgaría otros permisos[441], lo que se efectuó pues García y García manifestaba en 1863: "hay... otros muelles de particulares que sirven para la descarga de maderas, leña y fierros, libres de derecho"[442]. No obstante que en el Presupuesto Nacional del bienio 1861-1862 figuró una partida para el muelle del Callao[443], nada substancial se hizo a este respecto hasta el muy importante paso que se dio en 1869: concertar el contrato para la construcción de lo que sería el "Muelle y Dársena del Callao"[444], documento que por haberse firmado en agosto de ese año, es más conveniente que sea analizado en el tomo próximo de la *Historia Marítima del Perú*. Sólo queda por añadir que, según se desprende de algunos documentos que hemos hallado, en 1866 se tuvo la intención de hacer una obra seria con respecto al muelle, poniéndola en manos del ingeniero Alejandro Prentice a quien se entregaron tornamesas y otros artículos que estaban depositados en el Arsenal, con el propósito mencionado[445]. Melo describe como sigue el uso de los muelles durante los finales del lapso que estudiamos: "El tráfico se hacía antes en la bahía por medio de lanchas y las habían en número de más de trescientas, en su mayor parte de veinticinco a treinta toneladas. El gremio de lancheros, a que podía agregarse el de jornaleros libres, pasaba de 500 hombres. La madera se desembarcaba hacia el interior de las barracas que ocupaban las playas del Norte y atracaban las lanchas por medio de andariveles. La leña, el carbón vegetal y el mineral y otras mercaderías bastas, se desembarcaban directamente a sus barracas o muelles particulares. Como sucedía con la nieve, el trigo y la carga libre de los vapores tenían sus muelles al lado de Chucuito y también sus cuadrillas de cargadores y playeros. La mercadería afecta se movilizaba por el muelle fiscal, con pescantes movidos a brazo o levantando la carga al hombro. Normalmente estaban diez o doce lanchas cargando o descargando y el doble o más esperaban que quedara lugar libre para continuar la faena de cargar o descargar mientras había luz... Este muelle [el fiscal], que era de piedra y tierra, estaba revestido de madera, la cual, como en los otros muelles, se destruía por completo, en poco tiempo, en la parte que cubría el agua sólo en la pleamar..."[446].

Debemos a Skogman una descripción del aspecto social de la ciudad portuaria durante los comienzos de la década de los cin-



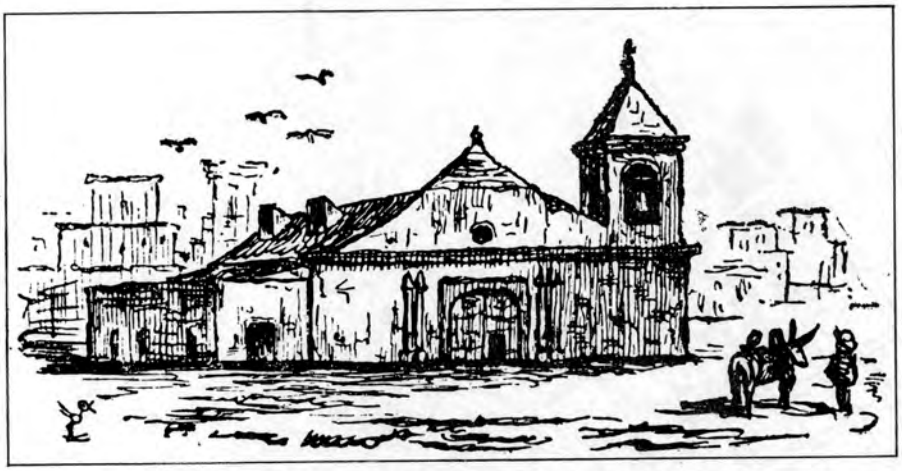
El muelle del Callao tal como se veía en 1857. En la rada se distinguen los buques de la Escuadra, y en el frente delantero izquierdo se aprecia el lugar donde en abril de 1862 se colocó el "Cañón del Pueblo".

Carretas frente al resguardo del puerto del Callao, a mediados del siglo pasado. (Reproducido de J. López en su *Historia...*).



Impresiones del viajero Carleton en el Callao. (*Vide*, Tauro, *Viajeros...*)

"La Poza" del Callao en 1866. (Reproducido de Miller, *For Science...*).



Visiones del viajero Carleton en el Callao. (*Vide* Tauro, *Viajeros...*).

NOMBRES ANTIGUOS Y MODERNOS DE LAS CALLES

ANTIGUOS	NUEVOS
...brica de Cristales, despues Ama-...onas	Hoy últimas de Manco Capac
...mercio, Portal de Dañino, Pes-...adores, Chacaritas	Constitución 1.ª 2.ª 3.ª y 4.ª
...rboza (Quemado)	Independencia
...n Antonio	General La Mar
...vero-Libertad-Mixta	Libertad
...eblo Nuevo	General San Martín
...adalupe	General Bolívar
...gunda calle de las Chacaritas, ...Huaca, Hospital de Guadalupe	Méjico
...uce-Estrella	Guatemala

ANTIGUOS	NUEVOS
Diana	Cuzco
Juno	Arequipa
(Sin nombre)	Tacna
Buen Retiro	Ecuador
Palma	General Salaverry
Misión, Figura, después Pachitea	Hoy Galvez
Acueducto	General Miller
Peligro, Paseo de Aguas	General Castilla
Sosiego	General Necochea
Frontera á Guadalupe	Nueva Granada
San Pedro	Bolivia
San Cipriano	Paraguay

ANTIGUOS	NUEVOS
Suares	Monteagudo
Bellavista	Marañón
Travesía del Campo	Ica
Templo	América
Santa Catalina	Rimac
Lazareto	Manco Capac
Segunda de Barlovento	Cristobal Colón
Tercera de Barlovento	Unión
Horno	California
Cuarta de Barlovento, después Trujillo	Hoy Apurímac
Quinta de Barlovento	Loreto

ANTIGUOS	NUEVOS
Ruinas	Ucayali
Camino Cubierto	General Gamarra
Mar Bravo	Washington
Socorro	Teatro
Pedregal	Cajamarca
Punta	Chile
Callejón de Ríos después Ancacha	Hoy principio de Manco Capac
Aromito, después Nueva Holanda	Hoy 1.º de Paraguay
Río	Moyobamba
Campanas	Marco Polo
Hoyada	General Guisse
Cruz Blanca	General Salón

cuentas: "Una vez atravesado el laberinto formado por las filas de madera y cereales, aparece una calle ribereña sumamente desaliñada, en la cual desfila un verdadero muestrario de razas humanas, que con las mil y una tonalidades de sus vestimentas abigarradas, enriquecen más aún la extensa gama de colores. Frutas y verduras se ofrecen aquí en venta, en medio de las bulliciosas conversaciones que se suscitan entre las hermosas vendedoras y sus clientes. Entre los numerosos pies desnudos, se ve uno que otro cubierto con media de seda color carne, y calzando un coqueto zapato. La raza indígena posee en general manos y pies pequeños, aunque de formas no muy bonitas. Prosiguiendo la marcha, se ven algunos pobres almacenes navales y se entra en un conjunto de calles y callejuelas bastante irregulares y muy sucias, bordeadas por casas de aspecto insignificante. En algunas de las acequias que se han hecho llegar hasta aquí, no es raro ver a una mujer de raza indescifrable bañando a su criatura y lavando unas cuantas prendas inmundas, y a corta distancia van saltando algunos ejemplares de los "limpiacalles" del país. Se trata de los malos pero sumamente útiles gallinazos. Unos cuantos compañeros de estos se encuentran sobre los techos de las casas próximas o planean en círculos sobre los lugares donde creen van a conseguir un buen bocado. Grupos de escuálidos borricos discurren guiados por muchachos, y de vez en cuando pasa al trote un jinete. Las monturas son casi idénticas a la de los árabes, aunque con estribos de madera. Por aquí y por allá hay bancos de piedra, donde uno puede instalarse y contemplar la inmensidad, lo cual resulta verdaderamente más ameno y saludable que visitar las desagradables tabernas". Cornwallis, quien llega al final de esa década, tiene una visión más bondadosa: "De aquí, nos dirigimos al mercado, a través de calles lóbregas y estrechas como son todas las del Perú. Era un rectángulo techado donde todos los productos nacionales, más los importados, se presentaban en los puestos de los vendedores ambulantes. Las tiendas eran de frentes abiertos y desplegaban muchas de las mercancías para la venta en tal forma que los canimantes podían mirarlas fácilmente. El centro del rectángulo lo ocupaban vendedores, en especial de productos vegetales, que parecían enormemente ocupados en discutir con los posibles compradores. Mujeres con niños, grupos de muchachos y hombres semidesnudos, de complexiones que variaban del olivo al negro, se movían y chismeaban en grupos irregulares, regateando o llevándose sus adquisiciones, siendo

Plano del Callao en 3 colores y en tres épocas.— Un interesante plano comparativo del área del Callao en 1855, 1870 y 1905, que aparece en el libro de Darío Arrus que se menciona en la bibliografía.

empleados domésticos la mayoría de los últimos. En su totalidad la escena hacía recordar el mercado del Covent Garden, a pesar de las diferencias"[447].

Unos quince años más tarde el aspecto de la ciudad ha mejorado. Middendorf dice que "está compuesta de una parte antigua y una nueva. En la primera, situada más cerca de la orilla, se encuentran las tiendas comerciales, las oficinas del puerto y de los agentes de la Aduana y otros locales de negocios como hoteles y cantinas. Con excepción de dos calles (del Comercio y de la Aduana) casi todas resultan estrechas y torcidas; en su mayor número las casas son de materiales ligeros y están mal construídas, aunque por lo general bien pintadas. La nueva ciudad se halla situada detrás de la antigua y tiene avenidas anchas que se cortan en ángulos rectos, con agradable aspecto. De los edificios públicos, el primero digno de mencionarse es el de la Aduana, que se encuentra en la antigua fortaleza del Real Felipe, ahora llamada Castillo de la Independencia. Ocupa un lado de la plaza que lleva su nombre, tiene una fachada que aunque sólo es de madera ofrece con su estilo gótico un agradable aspecto y lleva en la parte central una torre construída sobre un saledizo decorativo debajo del cual se halla la entrada. La plaza está adornada con una fuente rodeada por un pequeño jardín dispuesto con gusto. En torno a los patios del interior de la fortaleza se encuentran los depósitos y los almacenes, lugares a los que a través de una puerta lateral, sobre rieles que parten del desembarcadero, se llevan las mercaderías que aún no han sido aforadas"[448]. La construcción de estos almacenes comenzó en los mediados de 1850[449]. Según Melo, con los que allí se hicieron empezó el retardo burocrático y las pérdidas de mercaderías. Dice ese autor que constituía una "ventaja incalculable" la forma en que la mercadería se juntaba y se entregaba al tráfico por vapor. "El interesado la ponía en las barracas de los vapores y con el recibo que obtenía bastaba para que tuviese con oportunidad sus conocimientos. En la misma forma recibía su carga sin que estuviera sujeta más o menos tiempo a escandaloso e impune merodeo"[450].

La propiedad privada más importante del Callao, que con británico entusiasmo describía el cónsul Hutchinson, estaba en manos de la P.S.N.C.: "...Sus oficinas principales en Sud—América están en el Callao... El cerebro y el corazón de los trabajos de la

Compañía se hallan en una oficina comparativamente pequeña, en la calle del Muelle del Callao; pero estos trabajos cubren un área de más de 60,000 yardas cuadradas en una parte de la antigua ciudad del Callao llamada Chucuito. Comprenden depósitos convenientes en la Aduana y donde un muelle con locomotora y grúas a motor ayudan al embarque y desembarque. Un poco más allá existe otro muelle con grúa a vapor. También tiene espaciosas fundiciones de hierro y bronce; carpinterías y herrerías en las cuales hay una cierta cantidad de fuerza a vapor; una lavandería a vapor para las piezas de lino de los vapores. Esta es manejada por chinos capaces de trabajar 1,000 unidades de género al día; una panadería a vapor con horno de Pekín lo suficientemente grande como para contener en una horneada 124 libras de panes; instrumentos para el modelado en bronce; una residencia para los trabajadores en una cuadra cercana al edificio llamado 'La terraza de Glasgow', donde también hay un teatro bien equipado, una carnicería (con establo tapiado, para vacas y carneros) para el abastecimiento de los buques a vapor. Existe también un hospital, el cual fue abierto en 1865, pero tuvo que ser cerrado en 1869, cuando el gobierno peruano promulgó la ley del impuesto a los hospitales... Cuando la compañía recién se inició, tenía tan sólo dos barcos a vapor... En la actualidad posee 44..., además de varios remolcadores, lanchas a vapor y barcazas... Las oficinas y talleres del Callao tienen alrededor de 480 trabajadores, independientes de los capitanes, oficiales y tripulantes de más de veinte barcos a vapor que están llegando y saliendo diariamente a diferentes partes de la costa..."[451]. A tales datos se pueden añadir los que suministra Leubel: "El movimiento anual de pasajeros que viajan en los vapores de la Compañía y que se embarcan o desembarcan en los 52 puertos donde tocan, se calcula en 19,000, más o menos. Las distancias que recorren estos vapores varían de 3,734 millas a 8 millas y los precios de pasaje varían de S/. 290 a S/. 1 4 reales, cada uno. La proporción entre los pasajeros de 1ra. y 2da. clase y los de cubierta, es la siguiente: 10 de primera clase, 5 de segunda y 100 de cubierta. El cuadro que sigue manifiesta el número de vapores con que cuenta la compañía inglesa para el servicio de la costa.

Vapores de la P.S.N.C. para el servicio en la costa,y puertos del Perú en que tocaban[452]

Nombres	*Toneladas*	*Fuerza de caballos*	*Capitanes*
Lima	1,600	460	W.M.Bloomfield
Bogotá	1,600	460	W.B. Wells
Callao.....	1,062	320	H.Wyld
Valparaíso.....	1,060	320	C.H. Sivell
Cloda	800	267	A.Strachan
Bolivia	774	262	G.Hill
Guayaquil	750	270	H.J. Woolcot
San Carlos.....	750	270	J. Grierson
New Granada	650	220	W.H. Ellis
Anne	295	40	G.A. King
Inca	290	160	E.R. Cummins
Morro.....	250	50	R.B. Williams

"Los puertos del Perú en que tocan los vapores de la compañía son los siguientes:

Tumbes	Casma	Chala
Paita	Supe	Islay
Lambayeque	Huacho	Ilo
Pacasmayo	Callao	Arica
Malabrigo	Cerro Azul	Pisagua
Huanchaco	Tambo de Mora	Mejillones
Santa	Islas de Chincha	Iquique"[453]
Samanco	Pisco	

No era la P.S.N.C. la única entidad que mostraba adelantos en la ingeniería y las artes mecánicas. Añadía Hutchinson que "junto a los depósitos de la Compañía... hay dos fundiciones de moldeo, un molino de harina a vapor, los talleres de la maquinaria de la empresa del Ferrocarril de Lima a Callao, los establecimientos de gas inaugurados en 1863 que pertenecen a una compañía que tiene sus oficinas en Londres..., una fábrica de salitre y un establecimiento para refinar azúcar..."[454]. Desde el inicio de la década de los cincuentas habían comenzado a aparecer en el puerto pequeños talleres, como uno que se hacía publicidad en *El Comercio* mediante un aviso en el que Juan Mathison daba a saber que en su "Fábrica de los Vapores en el Callao" trabajaba "cual-

quiera obra de fundición y herrería y toda clase de maquinaria" *(sic)*, y que había aumentado su personal "con muchos operarios diestros venidos últimamente de Inglaterra"[455].

"En lo militar, la plaza del Callao, su guarnición y dependencias militares, y todas las fuerzas acantonadas en la provincia, están sometidas a la autoridad del Comandante General de Marina, que es también comandante de armas de la provincia...", era el criterio legal[456]. No obstante a causa de las disposiciones políticas que, desatendiendo ese criterio legal, una u otra vez fueron dictadas para embridar sumisamente la organización naval al palacio de Pizarro mediante el nombramiento de generales y civiles para el desempeño de funciones directivas en la Provincia Litoral o Constitucional, la institución de mayor importancia en ésta resultó siempre la Armada Nacional. Como consecuencia, en el puerto no sólo se hallaba siempre la Escuadra Nacional, sino también estuvieron las oficinas encargadas de dirigir las unidades de guerra y dependencias como los tercios navales, los servicios portuarios, las guarniciones y la importante Factoría de Bellavista. De allí la calidad y el número de edificios que la Marina de Guerra tenía en el Callao, agrupados en una amplia área que iba de Norte a Sur de la playa hasta tocar casi el baluarte de la batería de saludo, en donde hoy se halla la manzana que comprende el Centro Naval, el museo y varios edificios privados, hacia la derecha confinando con la plazoleta que hoy se denomina Grau, y manteniendo el resto del terreno, hacia el mar y hacia el Oeste enteramente despejado frente a lo que se llamaba la "Batería del Arsenal". En ese terreno se hallaban la Comandancia General de Marina (con oficinas y alojamientos), la Capitanía, la batería que se mencionó, el cuartel del Batallón de Marina (que después se llamó 2 de Mayo), los almacenes de artículos navales, el depósito de artillería y una gran plazuela interior con pileta de agua y ramada de depósito. Este conjunto, al que se le llamaba "el Arsenal", fue perdiendo condiciones y área desde la década de los cincuentas en que se permitió que se estableciera la "Estación del Ferrocarril Inglés" entre el Arsenal y la playa, a lo que años después se añadió que se entregara el cuartel para fines militares. En 1863 García y García ya expresaba que: "El Arsenal de Marina que actualmente posee el Callao, ha perdido la importancia y buena disposición que tuvo en tiempos anteriores [y] ha desmerecido, [sin] recibir mejoras en su edificio. Se piensa, sí, en construir otro en posición conveniente y vender el actual a particulares..."[457]. (*Ver* el ANEXO al cap. X)

Como el puerto del Callao se consideraba el principal del Perú, estaba a cargo de un capitán de navío, o en su defecto de uno de fragata, quien tenía dos ayudantes "de la clase subalterna", dos escribientes y una dotación apropiada para tripular una falúa y dos botes todos aparejados, es decir, un patrón de lancha y diez marineros. Para las atenciones de portuarias, policía del puerto y persecución de desertores, disponía de dos cabos de matrícula. Contaba también con un médico—cirujano[458].

Diariamente, a las horas establecidas en las ordenanzas navales y con el fin de abrir y cerrar el tráfico en la bahía, se disparaba por la batería instalada en el Arsenal, o por las piezas destinadas a este fin en la batería de la plaza, el cañonazo de diana y el de retreta, respectivamente. Consideremos que este último ha sonado aquí, y limitémonos a lo previamente dicho, ya que de lo contrario habría mucho que escribir sobre las faenas portuarias y aquello directamente relacionado con las mismas. Resta, sí, por decir algo sobre otras características del Callao, aunque sin tocar asuntos que han sido ya expuestos por otros autores o a los cuales nosotros nos hemos referido en páginas anteriores, como el ferrocarril a Lima, el telégrafo, los diques, así como el hospital y la Factoría de Bellavista.

Durante los últimos quince años del lapso que estudiamos, el Callao mostró ribetes de ciudad grande e independiente de Lima. En su recinto "se encuentran cuantos auxilios y recursos puede necesitar un buque. Las provisiones frescas y frutas son más variadas que en cualquier otro punto del globo, y se obtienen a precios moderados. Existen, además, almacenes surtidos de artículos navales y provisiones de mar... Una plaza de toros, un teatro, un panteón católico, otro protestante; una alameda; dos iglesias católicas y la plaza de abasto. En los edificios particulares hay muchos de gran mérito y comodidad; abundan las fondas y casas alojamiento, algunas de ellos regularmente servidas...", dice García y García[459]. Por Hutchinson nos enteramos que entre 1862 y 1864 se establecen en el puerto tres bancos: Providencia, del Perú y de Londres, y México y Sudamérica; y este mismo autor menciona el club del Callao, organizado en 1867 por los británicos, que "es por excelencia un club inglés" y el Club El Comercio, "compuesto por nativos"[460], así como los periódicos *Registro Oficial de la Provincia, El Porvenir* y la *Gaceta de Lima y Callao*[461], mientras Melo da una lista más larga: *El Diario, Foreign News, Amigo del Pueblo, El Chalaco, El Heraldo Masónico, Star and Herald*

y *South Pacific Times*, algunos de ellos de corta duración[462]. A tales matices culturales y citadinos no podían dejar de sumarse otros no muy dignos de admiración pero propios de un puerto, que Cornwallis menciona: "Marineros ebrios haraganeaban por las puertas del [restaurante] principal, pues estos vagabundos del océano tienen la costumbre de disipar en bebidas alcohólicas todo lo ganado, apenas ponen el pie aquí. Cuando su dinero y su crédito se hallan exhaustos, se alistan en un buque. Esto no es difícil pues hay activa demanda, especialmente para tripular los guaneros que van a Inglaterra. En casi todos los casos el dinero que al contratarse reciben por adelantado, lo deben ya al agente o al tabernero, una circunstancia que siempre se presenta con Jack, cualquiera que sea el lugar al que va"[463].

El papel comercial del Callao, a causa de lo dicho, debió producir una documentación muy voluminosa que, a no dudarlo, se halla en el Archivo General de la Nación. Por desgracia éste tiene todavía gran cantidad de material sin el debido inventario, a pesar de los encomiables esfuerzos que el personal de esa institución ha realizado durante los últimos años. Se conocen abundantes ítems del archivo de Hacienda, que se refiere al tema que tratamos. Pero en realidad, encontrar todos los documentos apropiados demandaría una pesada tarea que no estamos en capacidad de emprender, además que no nos corresponde pues este tomo no estudia específicamente el comercio, como en capítulo anterior lo hemos expresado. Estas circunstancias nos lleva a presentar aquí solamente algunos datos que pueden resultar ilustrativos. El Instituto de Estudios Histórico–Marítimos del Perú tiene el deseo de publicar una monografía sobre el comercio marítimo, en la cual aparezcan los detalles contenidos en los documentos del Archivo General de la Nación y de otros repositorios.

Las informaciones que Leubel proporciona en su libro nos parecen apropiadas pues corresponden a la mitad del lapso que analizamos (1859 y 1860) y aunque no son amplias desde el punto de vista estadístico, su variedad permite apreciar varios aspectos. Además, creemos esclarecedores dos cuadros que hemos encontrado en el Archivo General de la Nación, correspondientes a los finales de nuestro lapso (1866) que permiten conocer los productos que, además del guano, constituían exportaciones de importancia.

Ofrece Leubel, primero, un cuadro de exportaciones y otro de importaciones hechas por el Callao en 1859.

Exportaciones e importaciones por el Callao, en 1859[464]

Artículos	*Cantidades*	*Valores*
Algodón	___	9,750
Café	___	90
Cigarreras	___	204
Cueros de vaca	___	22,365
Id. de cabra	___	375
Cuerdas	___	310
Chocolates	___	174
Aguardientes	___	15,938 6
Azúcar	___	49,570 7
Cochinilla	___	5,362 4
Chancacas	___	29,766 3 1/2
Lanas	___	81,680
Metales	___	35,830
Oro en polvo	___	4,066
Id. en barras	___	34,085
Id. sellado	___	57,887 7
Plata sellada	___	226,075 2
Id. de piña	___	1'623,897 4
Id. de chafalonía	___	40,845 7 1/4
Salitre	___	269,175
Semilla de alfalfa	___	350
Sombreros de paja y de vicuña	___	1,344
Vinos	___	180 4

Valor de las importaciones de mercaderías extranjeras al Callao entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de 1859[465]

Sedas:	297,055 1/2
Linos:	236,953
Algodones:	1'975,964 7 1/2
Lanas:	1'514,834 1
Ropa hecha:	885,639 6 1/2
Víveres:	1'077,113 7 1/2
Mercería:	2'426,300 2
Mercaderías diversas:	654,643 4 1/2
TOTAL	9'697,804 5 1/2

Dice Leubel: "no hemos podido obtener en la Aduana del Callao un cuadro de las importaciones y exportaciones de este puerto durante el año de 1860, por no haber en esa oficina mesa de estadística ni empleado alguno destinado a recoger los importantes datos que se refieren al movimiento mercantil de esa plaza. Más de una vez, en el curso de nuestras investigaciones, hemos tenido ocasión de deplorar el fatal abandono en que yace el ramo de estadística oficial, la inexactitud o insuficiencia de algunos datos esenciales para la buena administración de los intereses del Estado y el culpable descuido de ciertos empleados subalternos que, a pesar de reiteradas órdenes, dejan de remitir a las oficinas centrales los datos de su competencia. Este es uno de los principales motivos que han contribuído a hacer incompleto nuestro trabajo; y si bien nos cumple reconocer que hemos recibido siempre de los jefes de oficinas a quienes nos hemos dirigido la más benévola acogida, no es menos cierto que en muchos casos, con la mejor voluntad para ayudarnos, no han podido suministrarnos todos los pormenores con los cuales contábamos para llevar a cabo cumplidamente el plan que nos hemos trazado". Da a continuación un "Estado de los bultos despachados..." que no reproducimos por considerar que no contribuye de manera apreciable en aumentar la información que nos concierne. Pero, en cambio, resultan interesantes un cuadro sobre el movimiento marítimo de 1860, así como el estado de la matrícula de la gente de mar y embarcaciones del Callao, que siguen.

"El movimiento marítimo de este puerto en el año que expiró [1860] está expresado en el siguiente cuadro de las entradas de buques nacionales y extranjeros en el mencionado período".

Movimiento marítimo del Callao, en 1860.

Banderas	*Entradas*	*Toneladas*
Peruanos	361	51,557
Ingleses	369	259,920
Franceses	89	51,981
Norteamericanos	297	287,261
Hamburgueses	23	8,736
Holandeses	3	1,299
Chilenos	73	22,060
Bremenses	19	14,026
Noruegos	4	1,705
Españoles	10	4,069
Suecos	25	12,731

(continúa)

Belgas	8	5,351
Rusos	17	9,932
Sardos	12	3,804
Daneses	13	3,706
Neogranadinos	5	1,203
Prusianos	4	2,472
Austriacos	1	469
Hannoverianos	1	346
Totales	1,334	742,628

"Estado general de la matrícula de la Capitanía del Puerto del Callao"

Embarcaciones de la Capitanía

2 falúas tripulados por dos cabos de matrícula,
2 botes con un patrón de falúa y veinte marineros.

Matrícula de la Capitanía

47 pilotos de altura,
88 pilotos y prácticos,
221 carpinteros de ribera y de blanco,
39 aserradores,
11 toneleros,
203 marineros—fleteros,
4 estibadores,
130 calafates,
5 herreros,
271 marineros—pescadores del Callao y Chorrillos,
154 lancheros, y
23 marineros—fruteros.

Embarcaciones menores

Goletas 38
Pailebotes 25
Balandras 69
Botes que trafican en la costa 57
Botes fleteros 58
Chatas 3

Conviene insistir en la importancia del papel que el Callao desempeñó aun durante esa crisis del siglo XVII que llevó al Imperio al período de decadencia económica en el que nació la República. Aquel papel hizo decir al P. Cobo, en 1639, que "este puerto es el emporio y centro de todo el Reino"; y a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, un siglo después, que Lima era "universal factoría o Caja

de toda suerte de tráficos, porque hecho centro del comercio, concurre a ella cuanto se produce o fabrica en las demás provincias..., y de allí vuelve a esparcirse después, de la vasta extensión de aquellos Reinos". Este es un asunto que los dos autores últimamente citados repiten con frecuencia: "El importe de lo que se vende en lo interior del Reino baja a Lima en barras de plata piñas o plata labrada y en esta ciudad se acuña y hace moneda...", y "concurren a Lima todos los caudales de aquellas provincias meridionales para embarcarse en la armada que sale del puerto del Callao y que va al de Panamá en tiempo de galeones". Numéricamente esa situación, aunque ya mermada a causa de las disposiciones dictadas por Madrid sobre el comercio, y también como resultado de la gran decadencia minera que el Virreinato había experimentado, era como lo muestra el siguiente cuadro estadístico reproducido por Leubel.

Razón del valor del dinero y producciones exportados del Callao en 1781 a 1795, ambos inclusive [466]

Años	Cantidad de dinero	Valor de otras producciones	Valor total
1781			
1782			
1783	S/. 443,306 0	117,776 7	561,067 7
1784	16'152,916 4	968,290 2	17'121,206 6
1785	7'144,325 2	733,587 4	7'877,912 6
1786	8'285,659 7	882,807 1	9'168,467 0
1787	4'518,246 3	906,022 0	5'424,268 3
1788	5'463,973 1	579,160 2	6'043,133 3
1789	2'449,945 6	523,080 0	2'972,575 6
1790	5'220,387 2	448,095 1	5'668,482 3
1791	4'962,698 5 1/4	736,891 7 3/4	5'699,590 5 1/4
1792	8'285,840 4 1/4	955,111 2 1/2	9'240,951 6 1/4
1793	4'560,318 3	1'643,130 6	6'203,449 1
1794	5'047,814 5 3/4	498,659 6	5'546,474 3 3/4
1795	6'460,323 3 3/4	162,952 0	6'623,275 3 3/4
Total	78'995,300 7	9'155,554 7	88'150,855 6
Término medio anual	5'266,353	610,370	5'876,723

Ese definitivo y absorbente predominio del Callao respecto a toda la costa del Perú no cambió durante el primer siglo del período republicano, aunque fuera disminuyendo lentamente a partir del final de la década de los sesentas. Hasta 1840, aproximadamente, eso fue el resultado de la costumbre y de la inercia. Mas a partir de la aparición del comercio del guano la causa fue

la reglamentación que ataba al Callao la venta de ese fertilizante, a pesar que su fuente de producción y el lugar de carguío se hallaban a cien millas de distancia. Siguió siendo el Callao el centro del comercio peruano y el reflejo de su economía. De allí que los rendimientos de la aduana chalaca permitían medir el impulso comercial del país. El cuadro que sigue, por ejemplo, muestra que el tráfico del guano permitió romper entre 1850 y 1851 la línea del millón de pesos de rendimiento aduanero que se mantuvo durante los veinte años iniciales de la vida republicana.

Rendimientos anuales de la aduana del Callao, en 1830-1847 [467]

1830	1'510,382	1848	1'577,851
1831	1'348,634	1849	1'735,649
1832	1'523,652	1850	1'667,664
1833	1'632,866	1851	2'054,355
1834	1'090,050	1852	2'234,831
1835	1'265,513	1853	2'160,808
1836	976,108	1854	2'009,419
1837	1'298,022	1855	2'706,618
1838	831,826	1856	2'329,551
1839	1'149,559	1857	2'360,708
1840	1'200,000	1858	2'696,201
1841	1'251,845	1859	2'421,266
1842	1'370,032	1860	2'029,456
1843	1'161,381	1861	1'794,090
1844	1'587,941	1862	1'754,812
1845	1'415,141	1863	2'014,585
1846	1'584,537	1864	1'838,348
1847	1'702,141	1865	2'089,334
		1866	2'876,473
		1867	
		1868	2'558,209

Los cuadros que siguen, por último, que provienen del Archivo General de la Nación, permiten apreciar cuáles eran los productos que el Perú exportaba en 1866 y en qué valores se convertía ese tráfico marítimo a través de la Aduana del Callao.

Resumen de la exportación de los productos nacionales por la aduana del Callao, de enero a setiembre de 1866[468]

Artículos	Medida o Peso	Cantidades exportadas		Avalúo	Libres de derechos	Afectos a derechos	Tasa de derechos	Total de derechos
		Libres de derechos	Afectos a derechos					
Aguardiente	quintales	89		a 7 soles 20 cts	640.80		3%	
Algodón	idem	2.270.64	6.598.72	a 24 soles	54.495.36	198.369.28		4.751.27
Arroz	idem	102	705.24	a 4 soles	408	2.820.96		84.63
Azúcar blanca	idem	4.122	12.151.04	a 6 soles	24.732	72.906.24		2.187.18
Azúcar prieta	idem	2.403	10.557.44	a 4 soles	9.612	42.229.76		1.266.89
Cascarilla	idem	303		a 12 soles	3.636			
Chancaca	idem	85	2.834.70	a 2 soles 40 cts.	204	6.803.28		204.09
Cochinilla	libras	744		a 75 cts	558			
Cueros de res	cada uno	27.304		a 2 soles	54.602			
Cueros de oveja	idem	500		a 25 cts.	125			
Frejoles	quintales	34		a 4 soles 80 cts.	163.20			
Lana alpaca	idem		109.28	a 40 soles		4.371.20		131.14
Lana oveja	idem	3.699.36	8.559.70	a 12 soles 50 cts.	46.252	106.996.25		3.209.88
Metales en bruto	idem	7.538		a 2 soles 50 cts.	18.845			
Oro sellado	monedas	669	320	a 16 soles y S/. 25	10.704	8.000		240
Oro en pasta	onzas	2.408.300 g.	1.901.324 g.	a 16 soles	38.536	30.424.64		912.74
Oro en polvo	idem	1.601		a 16 soles	25.612			
Pabilo	quintales	205		a 20 soles	4.100			
Plata en barra	marcos	27.210	10.597	a 10 soles	272.100	105.970		3.179.10
Plata sellada	soles	10.450	415.527.20	a 100 centavos	10.450	415.527.20		12.465.82
Plata feble	pesos	1.831.392		a 80 centavos	1.465.113.60			
Plata chafalonía	marcos	1.123	4.062.1	a 8 soles	8.948	32.497.25		974.9
Ron	quintales	12		a 5 soles 60 cts.	67.20			
Sombreros	docenas	2.180		a 16 soles	34.880			
Tabaco	quintales	713		a 6 soles	4.278			
Vino	idem	54		a 4 soles 80 cts.	259.20			
					s/. 2.089.347.36	s/. 986.916.06		s/. 29.607.48

"Los capitales correspondientes a la columna de libros, no han adeudado derechos por no hallarse comprendidos en los Decretos citados en el encabezamiento de este cuadro.—Mesa de Estadística de la Aduana del Callao.—Noviembre 3, 1866.—Oficial 1º Pedro Tillit".

Resumen de la exportación de los productos nacionales por la Aduana del Callao, de octubre a diciembre de 1866 [469]

Contenidos	Peso o Medida	Cantidades exportadas		Avalúo	Valores	Tasa de derechos	Total de derechos
		Afectas a derechos	Libres de derechos				
Aguardiente	Quintales		18.50	a 7 soles 20 cts.	133.20	Libre	
Algodón	idem	21.143.91		a 24 soles	507.453.84	3 %	15,223.61
Arroz	idem	220.30		a 4 soles	881.70	idem	26.44
Azúcar blanca	idem	1.890.04		a 6 soles	11.340.24	idem	340.21
Azúcar prieta	idem	13.142.91		a 4 soles	52.571.24	idem	1.577.15
Chancaca	idem	3.037.50		a 2 soles 40 cts.	7.290	idem	218.70
Cueros de chivato	cada uno		500.	a 25 cts.	125	libre	
Cueros de res	cada uno		7.923	a 2 soles	15.846	idem	
Lana oveja	quintales	5.312.93		a 12 soles 50 cts.	66.411.61	3 %	1.992.34
Lana alpaca	idem	72.83		a 40 soles	2.913.20.	idem	87.40
Metales en bruto	idem		116	a 2 soles 40 cts.	278.40	libre	
Oro en pasta	onza	1.415.5/8		a 16 soles	22.650	3 %	679.50
Oro sellado	piezas	1.033		varios	9.104.25	idem	273.13
Pabilo	quintales		230	a 20 soles	4.500.40	libre	
Plata feble	pesos		538.304	a 80 cts.	430.636.80	idem	
Plata sellada	soles	119.718.10		a 100 cts.	119.718.10	3 %	3.591.54
Plata chafalonía	marcos	1.483.3/4		a 8 soles	11.870	idem	356.10
Plata piña	idem	31.367.1 1/2		a 10 soles	313.671.87	idem	9.410.15
Ron	quintales		12.50	a 5 soles 60 cts.	69	libre	
Sombreros	docenas		444	a 16 soles	7.104	idem	
Vino	quintales		21	a 4 soles 80 cts.	100.80	idem	
					Total general de derechos S/.		33.776.27

12. EL SUR DE LIMA

Chorrillos

Chorrillos se halla en la amplia ensenada que queda entre La Punta (Callao) y el morro Solar, en la cual se van sucediendo, de Sur a Norte, la Mar Brava, las Magdalenas, Barranco y Chorrillos que está construído cerca al mar, "en una playa arenosa y escarpada; pero no es solamente un lugar agradable; es también el punto de reunión favorito de las familias limeñas ricas"[470]. La ciudad está situada a la orilla del mar, muy escarpada y arenosa, en un terreno bastante seco, a tres leguas de la Capital con la que se halla ligada por un ferrocarril[471]. Al norte (de la caleta y el morro Solar) se halla la punta denominada de Chorrillos. Es baja y poco saliente. Cierra la espaciosa y prolongada ensenada y se encuentra circunvalada toda ella por barrancos altos, cortados casi a pique y muy próximos al mar. Parte del morro un pequeño recodo al Este, que corre luego al Norte, con inclinacioín al Oeste. La porción superior es casi horizontal y desciende muy lentamente, a medida que avanza la costa al Norte. "Una cuesta plana y de fácil acceso, mejorada con las obras en ella ejecutadas, conduce a la parte superior del barranco, dividiéndose, como a la mitad de la subida, en dos ramales que se dirigen a dos puntos de la villa de Chorrillos. Se halla a su terímino un bonito paseo o alto malecón, construído en la parte superior del barranco. Después de este paseo, el terreno es plano y en él está asentada la villa"[472].

"Chorrillos está situado, como ya se ha indicado, al pie del morro Solar, en una llanura cuyo borde cae abruptamente sobre el mar desde unos 90 a 100 pies de altura, como Sorrento en Nápoles; sólo que mientras en Sorrento la orilla es rocosa, la de Chorrillos, Barranco y Miraflores es de guijarros... Abajo, en la playa, como en Chancay, brotan numerosos manantiales de las capas del cascajo, de donde proviene su nombre, Chorrillos, o sea chorritos de agua. Es agua del Rímac que utilizada en las partes altas del valle para el riego de los campos, se filtra a través de las capas porosas hasta aparecer finalmente abajo"[473]. El mencionado morro Solar, en concepto de Fitz—Roy, es un destacado grupo de colinas, de 261 metros de altura, que vistas del Sur parecen una isla, con su acantilado del lado del mar terminando en un ladera escarpada[474].

"El tenedero es de arena dura con manchas de tosca; y la gruesa marejada que entra por la punta hace trabajar tanto al buque

sobre el ancla, que es posible que garree o que le falte la cadena. Los buques deben dejar la punta Solar abierta con la llamada Codo; de este modo estarán en 8 ó 9 brazas, y no experimentarán tanta marejada como más adentro. El desembarco es pésimo en esta bahía, y se verifica por medio de canoas construídas expresamente y manejadas con mucha destreza, porque aún cuando es cierto que muchas veces las playas son accesibles sin peligro para botes ordinarios, pocas se abordan sin que la gente se moje"[475].

Para García y García "el mejor fondeadero de Chorrillos está al frente de la puntita, a tres cables de distancia. Su fondo es de cinco brazas en cascajo y piedras. Si se tiene que permanecer algunos días en este paraje, es muy conveniente acoderarse con la proa al S.O., para defenderse de la marejada boba que viene de esa parte; pues como para ésta no hay ningún abrigo, ocasiona balances muy desagradables si toma al buque de través. Un regular muelle de madera se ve en el recodo o caletita de sotavento de la punta, donde está el desembarcadero"[476]. A veces se ha aprovechado esta caleta para el comercio pero sólo en emergencias porque su fondo es muy disparejo.

En 1851 se decidió la instalación de un faro en Chorrillos, "en el Morro Solar o de Chorrillos como lo solicitó la Compañía de Vapores" (P.S.N.C.). La compra del material, la construcción y el servicio debían ser de cuenta del Estado, "tomando la Compañía a su cargo la dirección de todo lo que sea necesario para conseguir aquellos objetos, a cuyo fin presentará el presupuesto"[477].

"El agua, aunque muy delgada, está cargada de cal y puede por consiguiente ocasionar mal de piedra", según Caplan[478]. García y García añade: "Hasta hace poco tiempo se surtía de agua solamente de las filtraciones que existen en el barranco llamado de la Agua Dulce, que está al pie del pueblo, un poco al Norte. Hoy [1863] se están plantando cañerías para conducir a la plaza y otros puntos el agua que descubrió el hidróscopo M. Gautherot"[479].

"El progreso de Chorrillos comenzó alrededor del año 40, cuando con el descubrimiento de los yacimientos de guano y su creciente exportación, se produjo una repentina afluencia de dinero en el país, que se gastaba, naturalmente, en su mayor parte en Lima. El abono que fertilizaba los campos de Europa también fertilizaba al Perú, pero sin duda para su perdición. Chorrillos se volvió entonces un lugar de moda"[480]. No obstante, "Chorrillos es

un pueblo pobre y poco presentable. Las calles son curvas y sucias y las casas son simples ranchos"[481]. No opina así García y García, que dice: "[El desembarcadero] se extiende y al pie de éste hay un malecón recién construído, encima del que se hallan los ranchos o casas de baños... Posee cómodos y lujosos edificios; se proporcionan allí toda clase de recursos"[482]. "Al general Castilla —el más popular de los presidentes peruanos— le gustaba vivir en Chorrillos, y especialmente en su segunda administración, contribuyó en gran medida a la mejora de sus obras públicas, tales como calles, paseos e instalaciones para baños"[483]. Un cónsul inglés añade al respecto que "el ferrocarril de Lima y Chorrillos fue hecho por la compañía que hizo el del Callao, y abierto al tráfico en noviembre de 1858. Es de nueve millas de largo desde Lima a Chorrillos, el cual puede decirse que es el Brighton de la capital peruana. Hace algunos años, Chorrillos era una aldea de pescadores, muy pequeña, pero ahora es un lugar de veraneo muy en boga, y debe su primer impulso al general Castilla, quien es el dueño de la propiedad aquí. La estación en Lima, de este ferrocarril, está a 485 pies, y la estación de Chorrillos a 137 pies sobre el nivel del mar.— Ambos ferrocarriles fueron adquiridos por una compañía inglesa bajo el nombre de Compañía del Ferrocarril de Lima (Limitada) quien tomó posesión a principios de diciembre de 1865.— Los asuntos de esta compañía, cuyas oficinas principales se hallan en Londres, en el Perú están excelentemente conducidas por un administrador local y dos directores consultores. El Gerente, Sr. William Stirling... me ha suministrado... estadísticas... El tráfico de pasajeros y equipajes pasó entre 1866 a 1869, de £ 79,493 1 ch. 3 p. a 94,794 8 ch. 6 p. y el de mercancías de 25,233 1 3 a 48,440 12 6; el número de pasajeros transportados, de 1'346,977 a 1'365,626"[484]. Antes "tenía que hacerse el viaje a caballo o en coche, por una carretera polvorienta. Para evitar las incomodidades del viaje, en 1857 el balneario predilecto de los limeños fue unido con la capital por medio de un ferrocarril. De este modo, todos los visitantes tuvieron la posibilidad de ir a Lima, atender sus negocios, y regresar por la tarde"[485]. Este extranjero, otro más, y García y García, han dejado cuadros del panorama social Chorrillano: "No se ve un solo árbol en las cercanías del pueblo y los luminosos rayos solares se reflejan con doble fuerza en la ardiente arena. Un camino amplio y espinado conduce a los baños en la playa, la cual es escabrosa y en declive. Una hilera de pequeñas cabañas cubiertas con esteras, sirve como vestidores. Las da-

mas, así como los caballeros, usan trajes de baño de color azul. Las damas están acompañadas de guías, denominados bañaderos. Estos son indígenas que viven en el pueblo. Durante el invierno se dedican a la pesca y en el verano subsisten de lo que reciben de los visitantes que veranean en Chorrillos. Son una raza robusta y bien parecida.— Los baños se realizan temprano en la mañana. El intervalo entre el desayuno y la comida sirve para que uno se meza en la hamaca, ya sea en la sala o corredor. Durante la tarde y la noche se realizan paseos y las altas horas de la noche se pasan en la mesa de juego. La rutina de las ocupaciones y diversiones del día es muy parecida a la de la mayoría de los balnearios europeos, con la excepción de que en los últimos la hamaca está reemplazada por la silla en la sala de lectura y en los cafés, o por banca en los paseos. Las sofocantes noches en Chorrillos se hacen doblemente desagradables por la multitud de bichos que infestan las casas. Las pulgas, chinches, mosquitos y zancudos se combinan para perturbar el descanso del más dormilón"[486]. "Es el punto de reunión de los limeños en la estación de calor para tomar los baños de mar, gusto singular pues en su contorno no se encuentra ni traza de vegetación para recrear la vista fatigada del arenal abrazador, del cual se refleja el calor del sol con fuerza redoblada. El aire de las casas es comprimido por la angostura de las calles y están además plagadas de zancudos, pulgas y chinches. La villa de Chorrillos es concurrida por las familias de Lima, durante la estación de baños que principia en enero y concluye en abril. También lo es en los demás meses del año, aunque en menos abundancia"[487]. "Era de buen tono en Lima no sólo pasar allí los meses de verano sino poseer su propio rancho... La vida en Chorrillos tenía un encanto especial, pese a que los días transcurrían allí sin alteración alguna, siempre iguales y monótonos. No había teatros ni se ofrecían conciertos, como tampoco se realizaban paseos o excursiones por tierra o por mar, y todos se entregaban al dulce ocio. Por las mañanas, los baños; después del desayuno los hombres viajaban a Lima y las mujeres se quedaban en casa o se visitaban, cubiertas solamente con la manta negra, pero de noche vestían bien, y descubierta la cabeza se paseaban por el malecón, donde generalmente una banda militar amenizaba la noche. Allí se paseaban también los jóvenes para contemplar a las emperifolladas damas. Las señoras de edad permanecían en sus casas y jugaban *l'hombre*, llamado aquí rocambor. El juego era siempre el motivo principal de conversación de

los hombres, y antes, cuando el país gozaba todavía de bonanza económica, se jugaba fuerte"[488]. Lo relacionado con el juego también preocupa al comandante de la fragata sueca *Eugenie*, quien presenta un cuadro que parece sacado de la California o el *Far West* de los mediados del siglo pasado: "El vicio del juego, que constituye una verdadera epidemia entre los pueblos americanos, en el Perú adquiere características alarmantes y en Chorrillos parece que se juega de una manera escandalosa. En un diario vimos la lista de los concurrentes alrededor de uno de los tapetes verdes; incluía nombres de mujeres, de jóvenes recién egresados del colegio, curas, altos funcionarios, además de un grupo de plebeyos de todas las categorías. Se cuenta que un chileno propietario de minas, se retiró una noche de Chorrillos con una ganancia de treinta mil pesos, si no recordamos mal. No es nada raro que muchos de los que ganan sean asaltados en su viaje de regreso a su casa que han dejado poco antes con el solo objeto de ir a jugar un rato. Los asaltantes tienen espías destacados en las mesas de juego, que les informan minuciosamente sobre la hora y el lugar en que pueden ser sorprendidas las víctimas elegidas. Entonces aquéllos se ocultan detrás de un muro o de un cerco, ultiman a tiros a su presa y luego la despojan"[489].

Chira

"... las caletas llamadas Salto del Fraile y el puerto de Chira, que se hallan en una extensión de cinco leguas, y de los cuales sólo el último ofrece un regular tenedero para buques mayores, tienen poca importancia hidrográfica, por más que el primero se halle visitado en la temporada de baños por infinidad de familias chilenas que van a buscar allí su salud"[490].

Lurín

Doce millas al Norte de Chilca se halla el pueblo de Lurín, a un tercio de milla del mar. El valle de Lurín comprende el pueblo del mismo nombre y el de Pachacamac, los dos casi completamente habitados por indígenas. El seno que forma la costa ofrece fondeadero a una milla de tierra, en siete brazas pero no hay abrigo ninguno y existe marejada de través, no pudiéndose a veces desembarcar[491].

El valle es hermoso y bien cultivado, con haciendas grandes de caña de azúcar, y con mucho ganado. Cosechan abundantes le-

gumbres [los indígenas] y frutas que llevan a Lima. La hacienda de San Pedro produce anualmente 15,000 arrobas de azúcar blanca, 5,000 a 6,000 arrobas de chancaca y 6,000 barriles de aguardiente.

Los convalescientes frecuentan Lurín, a causa de la salubridad de su clima. Esto y la excelente temperatura lo hace lugar de recreo para las familias limeñas.

La población del valle es de unos 4,000 habitantes. Un poco más allá de Lurín está la hacienda San Pedro que posee 500 esclavos[492].

Chilca

El pueblo de Chilca, situado a 14 leguas de Lima, 16 de Cañete y una del mar, es el término de un gran valle árido y sin agua[493]. El seno costeño que se usaba era pequeño e inseguro.

"Después de atravesar el río de Mala, que es poco profundo pero muy rápido, está el caserío de San Antonio; más allá de Chilca se encuentra Caracoles, localidad que pertenece al cerro de la Botija, que se halla a medio camino de Chilca a Lurín y que tiene triste celebridad debido a los ataques de ladrones contra quienes siguen este camino"[494].

"La punta de Chilca, situada al N.O., a 20 millas de la isla Asia, mide aproximadamente 300 pies en su parte más elevada. Posee varias pendientes y termina en un acantilado, con una pequeña roca lisa cerca a su declive. El valle de Chilca está situado 3 millas al oriente de esta punta, y la pequeña concha de Chilca se halla 1 1/2 millas al Norte". Para Fitz—Roy, "es seguro pero muy confinado"[495].

Según varios viajeros, los habitantes de este vallecito se procuran el agua que les falta, cavando pozos a los que bajan cubas de madera que suben a la superficie mediante un torno de mano. No cosechan en abundancia sino cuando una avenida accidental, que baja de la sierra, lleva a sus campos la necesaria humedad; el resto del año logran con mucho trabajo una corta cantidad de hortalizas, maíz, higos, alfalfa y uvas y también algunas flores. Se asegura que hay minas de carbonato de sosa. Sus habitantes se dedican a tejer sombreros y cigarreras de paja de Guayaquil, de mucho aprecio por su finura y gusto exquisito y a explotar sal

marina, algo rojiza, y muy inferior a la de Huacho[496]. La pesca es una ocupación menos lucrativa para los pobladores de Chilca, ya que debido a la gran distancia, solamente ciertos tipos de pescado podían enviarse al mercado limeño[497].

El pueblo es extenso y bien fabricado, y su iglesia, extremadamente cuidada, brilla por su aseo y compostura[498]. El distrito encierra como 7,000 almas, todos son indígenas, gente muy industriosa[499]. "En pocos puntos evitaron los indios tan escrupulosamente toda mezcla con otra raza, por más de tres siglos, como aquí"[500].

"La expectativa de riqueza con la especulación comercial o la industria minera ha poblado muchas riberas inhospitalarias y ha dado lugar a populosas aldeas en estériles desiertos; pero en Chilca no hay muchos estímulos. No obstante, es posible que en épocas anteriores hayan existido pobladores, ya que las numerosas ruinas dispersas alrededor del pueblo tienden a confirmar la opinión de que la población era muy vasta bajo el gobierno de los incas. La fuerza de la costumbre y la fidelidad a su hábitat que frecuentemente encadena al hombre al lugar donde sus progenitores vivieron dichosamente, es todo lo que puede ligar a los indígenas de Chilca con su miserable lugar de morada"[501]. Esta reflexión de Tschudi tendría que examinarse con atención. Chilca tenía salinas grandes que encontraban amplio mercado en el área meridional de influencia limeña y, como se ha expresado en un párrafo precedente, se ejercía la industria de tejidos de paja. Si a esto se añade el rendimiento agrícola que conseguían gracias a su esfuerzo, se verá que su situación era parecida a la que vivían varias otras comunidades costeñas[502].

Mala

Milla y media al norte de la alturas de Salazar, según García y García[503], se llega a Mala después de pasar la hacienda Bujama que junto con las de Salitre y Huranzal son las tres caletas principales del pequeño valle de Mala que comprende otras menos importantes. Se encuentran aquí dos caletas de las cuales la más próxima a la hacienda fue la más usada por su fondeadero de arena, de seis brazas, según Melo[504]. La distancia de la aldea al mar es de aproximadamente una legua y media.

"En este valle se cultivan muchos granos y frutas para engorde de los cerdos que forman la base de su comercio. También abun-

dan la yuca, los camotes y la alfalfa. Tiene 5,000 habitantes libres y 300 esclavos. El valle entero está poblado en su mayor parte por indígenas"[505].

Cerro Azul

Desde Pisco la costa, una playa arenosa con fondo regular frente a ella, corre con dirección al Norte hasta el río Chincha; y de allí hasta el río Cañete hay una línea de acantilados de arcilla de 430 a 540 pies de altura. Hasta la punta Fraile se extiende un bello y fértil valle que bordea el litoral, y al noreste de esa punta se halla el pueblo de Cerro Azul"[506]. Existe una caleta, a la que se ha elevado al rango de "puerto menor" de Cañete del cual está a 2 leguas[507].

El fondeadero se halla al O.N.O. del morro que forma la caleta. distante 3/4 de milla, en 7 brazas; más cerca a la playa el agua es menos profunda, lo que ocasiona una extensa marejada. El lugar de desembarque está al lado norte de la punta, en una playa pedregosa donde constantemente rompe un fuerte oleaje[508].

El Presupuesto General para el bienio 1861-1862 consignó una partida para la construcción de un muelle en Cerro Azul[509].

En este lugar, provenientes de Cañete y Lunahuaná pueden conseguirse toda clase de alimentos. También por aquí salen al exterior los productos de exportación: azúcar, chancaca, aguardiente, ron. El tráfico se hace en grandes chalupas y lanchas. Los pasajeros y el grueso de la mercadería pasan la *tasca* en hombros de los cargadores.

"Cerro Azul contiene alrededor de 250 habitantes indígenas que se ocupan de la pesca", dice Castelnau y añade: "A 1/4 de legua del este de Mata Ratones se encuentra el antiguo palacio de Chuquimanco. Casi a la misma distancia al este—noreste de Pueblo Viejo hay un monte elevado y árido que se llama Cerro de Oro, cubierto de dunas. Y al norte y noreste de Cañete se encuentra la quebrada de Lunahuaná que es la misma del río Cañete, conteniendo dos poblaciones de más de 4,000 habitantes[510].

Warren hace una romántica y vívida descripción: "Continuando por la costa, 6 horas después se llega a Cerro Azul, un tranquilo rincón de desembarque, y puerto del hermoso valle de Cañete. Mi querido y viejo Cañete, el más fértil y agradable de todo el Perú, no olvidaré pronto el placentero panorama que se extiende ante el visitante, después que sale de la pequeña aldea

ubicada en el puerto, bordea las colinas y galopa con dirección a Casa Blanca y La Quebrada: la ondulante caña, los serpenteantes viñedos, las haciendas con sus grupos de casas, las fábricas de azúcar, las moradas de los negros y las gráciles capillas con campanarios, mientras que recuas de asnos y buscadores de placeres a caballo dan vida a una escena exquisitamente rural. En compañía del joven señor C. galopé por estas verdes plantaciones, estimulado por el licor, hasta que, atajados por la amable invitación de un hospitalario hacendado, nos apeamos para hacer honor a su mesa"[511].

Cañete

"Después de caminar más de 14 leguas en arena dura, siguiendo primero el borde del mar y sufriendo después la marcha por unos acantilados, descendimos al río Cañete que es profundo y de corriente rápida. Lo atravesamos por un vado cercano a la playa y luego de haber pasado por varias haciendas, dejando a la derecha 'el Pueblo Nuevo de Cañete', llegamos a Mata Ratones. Cañete se llamaba antes Huarcu y era el Señorío de Chuquimanco que comprendía Mala, Chilca y Lunahuaná. Tiene cinco leguas de longitud y casi igual anchura. Está bien cultivado y cuenta con dos aldeas principales (Villa de Cañete y Pueblo Viejo) y con dos más pequeños (Cerro Azul, al borde del mar, e Imperial, a una pequeña distancia sobre el camino de Lunahuaná)"[512].

Cinco leguas al sur de Chilca, en el río del mismo nombre, se halla el pueblo de Cañete, residencia de un sub—prefecto. La interesante provincia de Yauyos se extiende al oriente de este pueblo, hacia las cordilleras[513].

"Los habitantes de esta provincia [Yauyos] se diferencian por sus rostros y talles y también por sus costumbres y lenguaje, de los aborígenes de la costa y las serranías. Son bajos de estatura. Tienen frentes amplias, ojos vivos, pómulos salientes y bocas grandes. Sus miembros son cortos y su piel es morena. Su dialecto, el cauqui, contiene muchas raíces del quichua. Después de que esta gente fue sometida por los incas, su lenguaje se mezcló tanto con otros que ahora es muy difícil determinar su origen. Parece ser totalmente distinto del lenguaje de Chinchaysuyo"[514].

La producción principal es el azúcar, en ocho grandes haciendas que fabrican anualmente 150,000 arrobas de las cuales

100,000 son de azúcar blanca y el resto de azúcar morena (*moscabada*) y raspadura. García y García lo llama "uno de los mejores cultivados de la costa del Perú", y lo describe como sigue: "Los cerros altos se cortan en esta parte y dejan ver las vastas plantaciones que partiendo del mar se internan hasta formar horizontes. En medio de los diferentes grados de verdura con que se ve matizado el valle, se distinguen las blancas casas de los diversos fundos arrojando humo por efecto del trabajo de sus máquinas, para beneficiar la caña de azúcar. El cultivo general del valle es la caña dulce, de la que elaboran y extraen la mejor azúcar del Perú y gran cantidad de chancaca y de ron. Se hacen valiosas exportaciones de esos artículos para las costas de Chile, California y otros puntos del globo. También produce... abundancia de menestras, hortalizas y frutas; y en sus pastales y montes se cría mucho ganado vacuno, lanar, caballar, etcétera y hay abundancia de aves domésticas"[515].

Castelnau se impresiona con la industria del azúcar, que describe: "La caña se presiona entre cilindros verticales y bastante groseros, hechos de cobre, a los que se llama *trapiches* y que son movidos por animales. Este viejo sistema español ha evolucionado en algunas haciendas, en particular en Mata Ratones, mediante maquinaria traída de Inglaterra y que se mueve merced a ruedas hidráulicas. Seis u ocho calderas llamadas *pailas* reciben el jugo. El combustible que se emplea es el bagazo. Para la fabricación de aguardiente de caña se utiliza la melaza, que se mezcla con una cantidad cuádruple de agua y que se deja fermentar durante ocho horas en grandes cubas de madera. Esta mezcla lleva el nombre de *mosto* y es su destilación la que da el aguardiente, la cual se hace en Mata Ratones en alambique continuo de Derosne. Se fabrica poco aguardiente de caña en el país a causa de los enormes derechos que paga. La caña de azúcar dura en Cañete tres años sin ser reimplantada. Hay también plantaciones de maíz, yuca, camotes, etc., suficientes para el consumo; se cultivan frutas y se calcula que en el valle hay unas tres mil cabezas de ganado mayor, no siendo raros los animales de carga"[516].

Se exportan azúcar blanca, azúcar morena (moscabada) y raspadura a Chile, a Lima y a Ica[517]. Caplan decía que en 1847 exportó 150,000 arrobas[518].

Tiene unos seis mil habitantes de los que más de dos mil son esclavos negros[519].

Tambo de Mora

Dos millas al sur de la caleta de Jaguay, al término de un barranco, se creó en la década de los cincuentas una pequeña población para el fondeadero de Tambo de Mora que se convirtió en el puerto del valle de Chincha que es uno de los más fértiles y ricos de la costa. El fondeadero es de fango, de 5 a 3.5 brazas, a media milla de tierra y muy desabrigado de la marejada del S.O.[520].

El valle de Chincha era abundante en aves de corral, frutas y víveres de toda clase por lo que el puerto fue muy frecuentado por pequeñas embarcaciones de cabotaje. En Chincha había pocas haciendas grandes, es decir, dos de caña de azúcar (Larán y San José) que disponían de máquinas y alambiques, y cuatro de algodón (Hoja Redonda, Lurín, Chincha y San Regis) provistas de desmotadoras y prensas[521].

Chincha

"Atravesamos el río de Pisco, de 30 metros de largo, con aguas extremadamente rápidas, y después de 6 leguas de arenales llegamos al valle de Chincha. Un camino de 5 leguas en éste nos condujo a Chincha Alta. Es una bonita aldea regularmente construída, constituyendo un lugar de aspecto agradable sobre el cual se eleva una bella iglesia. Se trata de una población muy comercial y cuyos habitantes, que son exclusivamente indígenas, parecen vivir con holgura. Se dice que tiene 10,000 almas"[522].

El valle de Chincha fue una de las partes más florecientes del Imperio de los Incas. Tiene como 10 leguas de largo sobre 5 de ancho... Lo riega el río de Chincha, que corre paralelamente al de Pisco desde la cordillera hasta el mar, distantes 5 leguas entre ellos; y gracias a sus aguas los valles poseen una rica vegetación. A causa del ancho de estos ríos sólo se les puede cruzar con ayuda de chimbadores y muchos viajeros mueren anualmente en sus descuidados intentos de vadearlos. Chincha Alta, a la orilla del mar, distante diez leguas de Cañete y como ocho al norte de Pisco, construída con regularidad, es muy agradable y muy comercial, y su población (casi toda indígena) es acomodada. El distrito encierra unas 16,000 almas. Chincha Baja, a la orilla del mar y a 1 1/4 legua de la anterior, fundada por Almagro, está en el día casi enteramente abandonada, y las casas en ruinas, en su mayoría. Su población es de blancos, pero todo el distrito no llega a 5,000[523].

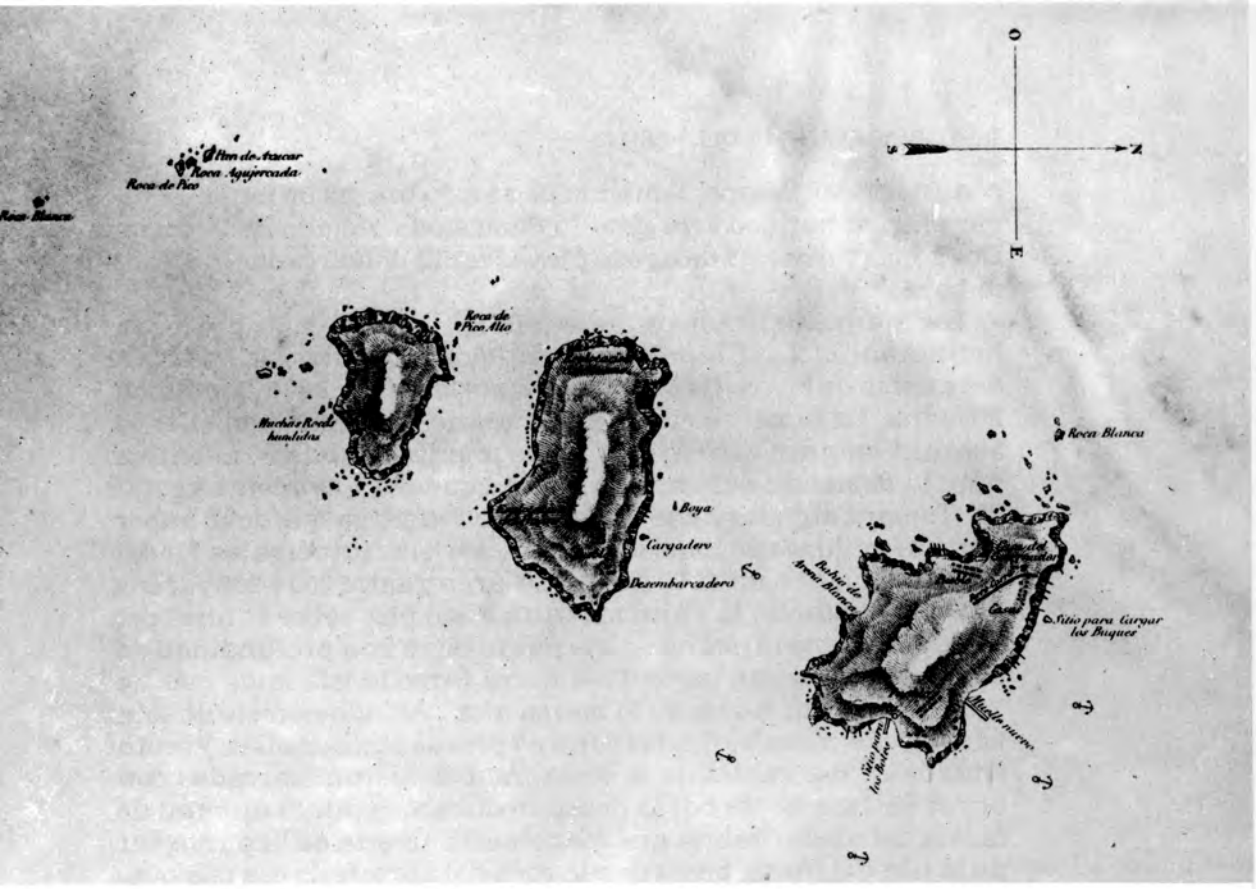
En sus valles se cosecha en abundancia toda clase de menestras y frutas, y se cultivan con el mayor esmero los viñales, de que se beneficia muy buen aguardiente. En sus bosques se crían toros feroces. Encierra dos pueblos y varias haciendas de caña dulce[524]. La producción anual del valle es de 5,000 arrobas de azúcar y otro tanto de chancaca, así como un poco de aguardiente de caña. La cantidad de aguardiente de uva que se vende llega a 5,000 quintales por año. También se cosechan el trigo, el arroz, el maíz, los melocotones, la alfalfa, las naranjas, las bananas, las paltas, las chirimoyas, etc. Cada año se recibe 30,000 piastras [*sic*] por la venta de este producto en Ica y Pisco[525]. Caplan decía que en 1847 se exportaba 30,000 arrobas de aguardiente y 40,000 de azúcar[526].

La cantidad de aguardiente de uva que de allí entra en el comercio asciende a 6,000 qqs. al año. Todos sus productos se exportan para los puertos intermedios y aun para Chile.

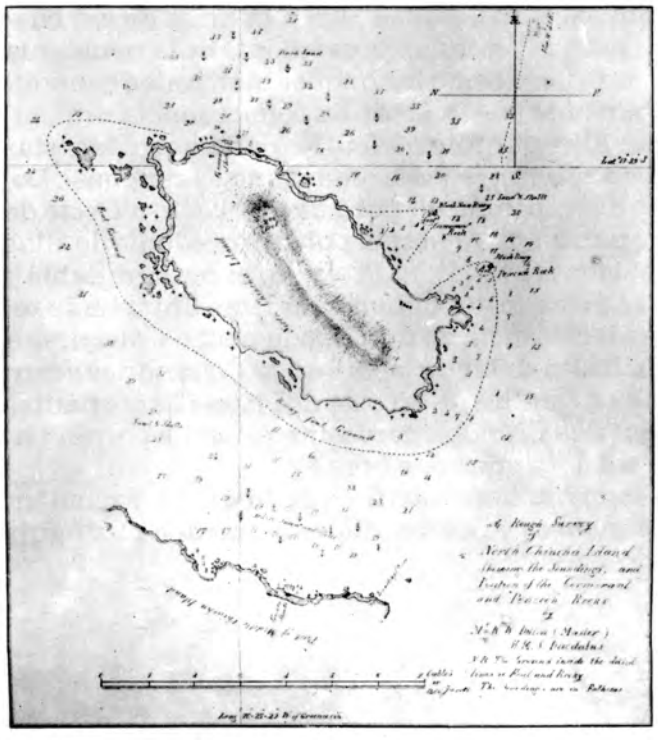
Su población total es de 20,000 almas[527].

Las islas Chincha

El comandante de la fragata sueca *Eugenie*, quien se ocupó bastante de las Chincha, consigna como sigue su primera impresión sobre las islas: "... A las dos y media de la tarde, la fragata fondeó al abrigo de las islas Chincha, con 35 brazas de agua y fondo arcilloso. En este sitio se encuentra de guardia una goleta de la armada peruana, para mantener el orden entre los diversos barcos que allí se reunen y evitar además que carguen [guano] sin el correspondiente permiso. Apenas fondeadas las anclas, enviamos un oficial a dicha nave, para que solicitara la autorización necesaria para poder visitar las islas, la cual no sólo nos fue concedida de inmediato, sino que el Comandante suministró así mismo una serie de valiosas informaciones sobre la navegabilidad de las aguas circundantes, que más adelante consignaremos. Las islas son tres en total, además de cierta cantidad de insignificantes islotes, que no merecen ser incluídos. La base rocosa sobre la cual se encuentran los depósitos de guano, es de granito, y bajo la constante acción de las rompientes ha sido horadada en muchos sitios, formando una cantidad de grutas y bóvedas, que en muchos casos son accesibles a un bote. Este aspecto parece ser común a todas las costas de esta región. El fondeadero es algo abierto, pero como nunca hay vientos fuertes, se está seguro



Plano de las islas de Chincha. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).



Plano de la isla Chincha del Norte. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

con cualquier tiempo, teniendo de 15 a 20 brazas de agua. El lugar elegido por nosotros resultó demasiado alejado de la costa. Dos zonas próximas de aguas playas están demarcadas mediante boyas"[528].

Los marinos británicos presentan las islas con más precisión hidrográfica: "Las Chincha están situadas 10 millas al O. 1/4 N.O. del pueblo de Pisco. Tienen suma importancia para la República Peruana. La inmensa cantidad de guano depositado en ellas le asegura un gran incremento en los ingresos públicos, mientras dure la demanda del artículo o hasta que sea totalmente agotado. Tomará algunos años realizar esto último ya que debe haber muchos millones de toneladas en las dos islas principales. La del Norte alcanza como 1,600 yardas de largo y entre 700 y 800 yardas de ancho, estando la parte más alta a 200 pies sobre el nivel del mar; pero como el guano en ese punto tiene una profundidad de 90 pies, en ninguna parte de la tierra firme la isla mide más de 110 pies sobre la marca de la marea alta". Al lado noreste de esta isla hay dos rocas hundidas con 6 y 7 pies de agua en ellas, y están situadas a dos cables de la costa. Ambas fueron marcadas con boyas en 1858. Si las boyas desaparecieran, la punta oriental de la isla del medio habría que mantenerla abierta de la punta sur de la isla del Norte, hasta que la roca del noreste de esa isla quedara clara de estos peligros. Aunque el agua es bien profunda, se puede considerar que el fondeadero es seguro ya que nunca sopla un fuerte viento excepto desde el Sur; a la brisa de ese cuadrante se le llama "paraca" (nombre proveniente de la península de esa denominación); pero como los buques mercantes generalmente fondean al norte de la isla, están en consecuencia protegidos de su violencia. El mejor fondeadero se halla entre las islas Norte y del Medio, en 18 ó 19 brazas (arena blanca y conchas). Debe tenerse cuidado de colocarse un poco hacia el Este u Oeste de las mangueras de guano, para evitar el polvo procedente de ellas (cuando aparece el viento meridional), el cual es desagradable y ofensivo. Cuando se procede del Callao a las islas Chincha se recomienda quedarse a distancia de tierra en la noche y dirigirse a ellas durante el día hasta el Sur de la latitud 13°, cuando es aconsejable mantenerse 4 ó 5 millas de la costa de Pisco. Las corrientes son inciertas en las islas Chincha pero generalmente corren hacia el Norte como a 1 1/2 nudos por hora[529].

Si se vuelve a Skogman, se encuentra que dice : "los yacimientos de guano son inmensos y por los colores se pueden distinguir

fácilmente las diversas capas de que constan, que forman una gama completa entre el marrón amarillento y el gris amarillento. El producto es de consistencia polvorienta y se desparrama por toda la rada, si sufre la acción de cualquier golpe de viento de mediana intensidad. El olor es fuertemente amoniacal. De acuerdo a las investigaciones y a los cálculos, estos yacimientos tendrían una profundidad de alrededor de 60 pies y el volumen total alcanzaría la enorme cifra de cien millones de toneladas. Si anualmente se extrajeran 500 cargas de unas 500 toneladas cada una, después de 400 años quedaría agotada toda la existencia, aunque durante ese tiempo posiblemente se acumularían nuevas cantidades. Ya hemos visto anteriormente la clase de clima que es necesario para que prosperen estos yacimientos y también hemos hablado de su composición. Alrededor de las islas donde aún no ha comenzado la explotación, se veían enormes cantidades de las aves que contribuyen a la formación de depósitos. También abundan las focas y se nos dijo que cuando éstas se sienten morir, buscan refugio en una determinada gruta, por cuyo motivo allí habrían grandes cantidades de esqueletos amontonados. La brevedad del tiempo nos impidió visitarla. Todas las cacerías están prohibidas, lo mismo que cualquier hecho que pudiera molestar a los animales, pero el comandante de la goleta nos autorizó, no obstante, a llevarnos todos los ejemplares que necesitáramos para nuestras colecciones zoológicas, siempre que fuera mediante el empleo de palos y de piedras, a fin de no llamar la atención"[530].

Sobre abastecimientos, los británicos dicen que "no se encuentra el menor indicio de vegetación en las islas, ni una gota de agua; el último y necesario artículo nombrado viene en los buques y se administra en tal forma que cada nave debe contribuir en igual proporción. Todas las provisiones para los buques se procuran en Pisco, donde abundan buena carne de res, aves de corral, frutas y vegetales a precios módicos. Los peces, tales como los arenques, caballas, bacalao, etc. se cogen en abundancia alrededor de las islas y a todas horas del día pueden verse a las focas holgando en pos de ellos. En junio de 1850, el extremo septentrional de la isla del Norte era el principal lugar para realizar el embarque del guano. Las naves se colocaban al costado de un acantilado perpendicular, de 100 metros de altura, para recibir su carga, la cual era conducida a sus bodegas por medio de mangueras de lona y, cuando se disponía de un número suficiente de

trabajadores, se podía embarcar de 400 a 500 toneladas diariamente. Un pequeño mejoramiento en el manejo facilitaría grandemente la carga de las naves y disminuiría el costo de los embarques"[531].

La empresa guanera la presenta Skogman como sigue: "Las islas Chincha pertenecen a la República Peruana, y el Estado otorga concesiones de poca duración (generalmente un año), previo pago de un depósito de garantía, a un consorcio que se encarga de los embarques en nombre de una cantidad de firmas establecidas en Lima, casi todos ellas británicas. El mayor volumen lo absorbe Inglaterra y como los embarques se hacen directamente, por cuenta de la compañía, no hay venta de guano en el lugar. La calidad del que aquí se obtiene es superior al de las costas patagónicas y africanas y se cotiza a un precio muy elevado. Los barcos afectados a este transporte tocan indistintamente en Callao o en Pisco, para regularizar su despacho. Durante el año 1851 este lugar había sido visitado por 397 buques de los cuales tres eran suecos. En 1850, estos últimos llegaron a 5. El total embarcado en 1851 alcanzó a 260,000 toneladas. En estos momentos [de su visita] se encontraban en la rada 15 barcos, en su mayoría norteamericanos y todos bastante grandes. Su aspecto exterior denotaba claramente lo desagradable que debe ser la carga de guano. El polvo que los cubría les daba un tono uniforme de color grisáceo amarillento, y un aspecto muy desagradable. A las tripulaciones les está vedado bajar a tierra, a raíz de serias peleas ocurridas anteriormente entre los mismos y los trabajadores locales. En junio de 1850 había como 40 naves (principalmente ingleses) de gran tonelaje esperando sus turnos para cargar, mientras que los arribos y zarpes eran una ocurrencia diaria. En agosto de 1853 se notaban 180 buques esperando cargar; la cantidad embarcada semanalmente era de 50,000 toneladas. En 1858, 346 naves de 266,709 toneladas despacharon en la aduana del Perú con cargas de guano. Los trabajadores locales son en parte criminales, y en parte obreros libres, principalmente chinos, y la vida que llevan debe ser miserable. Había 180 de ellos y su trabajo consistía en excavar el producto y transportarlo hasta unas grandes tolvas emplazadas sobre los acantilados donde, mediante canaletas, llegaba directamente hasta las bodegas de los barcos o a los botes de aquellos, que luego transbordaban la carga. El primero de estos sistemas es mucho más rápido pero, según se nos informó, es el menos usado en vista de los fuertes gastos que ocasiona. Esta in-

formación se nos ocurre bastante incongruente. Los obreros tienen condiciones estipuladas sobre cierta cantidad de carretillas diarias y reciben alimentos de la empresa. Las bebidas alcohólicas están prohibidas, pero de contrabando consiguen una, la que es muy apreciada, del cercano puerto de Pisco. Fitz—Roy hizo levantar una carta detallada del lugar, por uno de sus oficiales, que parece ser bastante correcta, con excepción de la falta de indicación de algunas rocas sobre las cuales apenas hay pocos pies de agua y que según nos informó el comandante de la zona, habían sido descubiertas posteriormente, al oeste—sudoeste de la isla Blanca, alineadas con la de Ballesta y el extremo oriental de San Gallán, aproximadamente a un tercio de esta distancia con respecto a la primera de estas dos islas. Tres barcos ya se habían perdido por este motivo, el último en 1851, de 1,000 toneladas, pertenecientes al Perú. Se solicitó del gobierno el emplazamiento de una boya, en el punto en cuestión"[532].

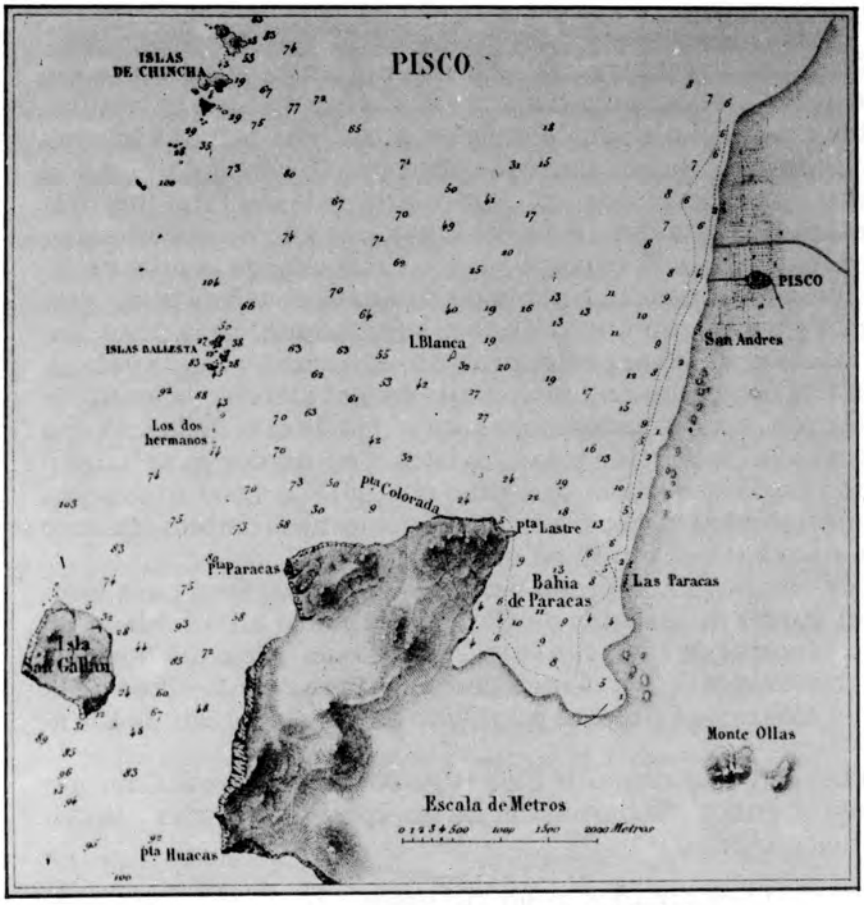
"Una comisión nombrada por el Gobierno del Perú para estudiar el guano de las islas de Chincha, publicó en un folleto en 1854 tres cartas de éstas tituladas: 1.— Plan de la isla del Norte de Chincha levantado por el ingeniero D.C. Faraguet; 2.— Plan de la isla del Medio de Chincha; y 3.— Plan de la isla del Sur de Chincha"[533].

La Ley de Presupuesto de 1863—1864 consignaba en el Capítulo 17, bajo el rubro "Gobernación de las Islas de Chincha", las siguientes partidas:

"138	Para el Gobernador, ocho mil pesos	8,000
139	Para el Secretario, tres mil pesos	3,000
140	Para un amanuense, mil doscientos pesos	1,200
141	Para un amanuense de la clase de capitán, mil veinte pesos	1,020
142	Para gasto de escritorio, ciento ochenta pesos	180
		13,400"[534]

Pisco

"Todo el seno de mar abrazado por la isla de Sangallán, la península de Paracas, y la costa que partiendo de ésta va al E. y N., es conocida por la bahía de Pisco, pero el puerto propiamente de este nombre demora al N. 65° E. de la isla Blanca, de la que dista cinco millas. No ofrece abrigo alguno contra la marejada boba



Pisco. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

del S.O. que continuamente se experimenta en él. La playa, que es corrida y baja, forma un surgidero con fondo de fango, de siete a cuatro brazas. El mejor fondeadero y el lugar más a propósito para recibir y entregar carga es por la parte Sur del muelle, hacia afuera, a distancia de doscientas brazas de la punta, en cuatro brazas de fondo.... Desde las once del día hasta la puesta del sol suelen experimentarse fuertes vientos del Sur, que allí se llaman *paracas*, por venir del lado conocido con ese nombre...", dice García y García[535].

Warren no consigna muy buenas referencias al fondeadero: "En Pisco... el oleaje se agita varios cientos de yardas hacia adentro, lo que hace muy inseguro el desembarco; en realidad, cuando está la luna llena la marejada rompe tan violentamente que ningún bote puede mantenerse en ella. Durante el tiempo que pasé realizando negocios aquí, estuve a punto de perder varios pasajeros y en algunas ocasiones zozobraron mis botes"[536].

"El pequeño pueblo de Pisco se halla al lado izquierdo del río, al Sur y a media legua de él hay una bahía segura y un buen fondeadero. Este pueblo ha adquirido cierta importancia debido a la exportación de *brandy*; y recientemente se ha hecho más activo y populoso por su cercanía a las islas de guano. Pisco es solamente la llave que abre las puertas del pueblo interior de Ica, que está a 14 leguas. Yo lo visité el año de 1842", dice Tschudi[537]. Cornwallis, por su parte, expone: "Pisco es el puerto de Ica, la capital de la provincia, cuarenta millas hacia el interior pero a sólo veinte de la costa y en el centro de una región muy bien cultivada"[538]. Y Castelnau: "[Ica] está separada de la pequeña ciudad de Pisco, que le sirve de puerto, por una distancia de 16 a 17 leguas"[539]. Skogman, por último: "Una vez pasada San Gallán, en la costa se abre la bahía de Pisco, en el fondo de la cual se encuentra el puerto del mismo nombre, en medio de un valle que se ha hecho productivo mediante el riego artificial"[540].

El 20 de junio de 1855 se comisionó a D. Guillermo Wheelright que tomara a su cargo la adquisición, en Inglaterra, de todos los elementos necesarios para construir en Pisco un muelle "de tornillo con pilares de fierro", de 700 varas de largo, 11 de ancho y sostenido por 384 pilares, para lo cual el Comisionado recibió de Gibbs y Cía. 30,000 libras esterlinas, otorgándose a don G. Weelright una comisión de 10% sobre el valor total del muelle. El 28 de mayo de 1858 se determinó que la obra se llevaría a cabo frente a la calle de Yaucán, de ese puerto[541]. Construído el muelle García

y García dijo de él, en su derrotero, que era "la mejor obra en su especie, existente en Sud América"[542].

Antes de presentar el estudio que un autor hace en 1860 sobre el movimiento mercantil de Pisco, consideramos apropiado recoger algunas impresiones sueltas de los viajeros de esa época, comenzando por Warren, quien expresa: "Aquí se cultiva extensamente la uva Italia, la cual es una fruta blanca, magnífica, y de agradable sabor; de ella se destila un delicioso licor llamado *Italia*, que tiene un sabor y un aroma muy placenteros. Esta es la bebida clásica del país y se consume en apreciables cantidades. Se coloca en grandes cántaros de cuello delgado, de 2 a 3 galones de capacidad, y así se embarcan en la costa. Don Domingo Elías, un hombre de ilimitada riqueza y de gran poder político, es el principal terrateniente de esta vecindad y presta mucha atención al cultivo de la vid y la caña. Sus viñedos son muy extensos y aparte de sus destilerías de uva Italia, posee grandes bodegas de vino bajo la superintendencia de experimentados vinateros europeos quienes producen un artículo muy escogido, de vino de Madera, vino de Jerez y amontillado. En esta parte abundan las frutas deliciosas, así como las chirimoyas y naranjas"[543]. Poco después expresa que el algodón iqueño se conoce "de Oregón al cabo de Hornos" porque es de una textura fuerte y sedosa[544].

Cornwallis dice: "Los arrabales norteños del pueblo están ocupados por tierras de pastos y jardines; allí los caballos, mulas, borricos y el ganado encornado pastan en abundancia; y crece también una cantidad de plátanos, papas, repollos y apios. Hacia el norte del pueblo, la llanura de Pisco es árida y pedregosa, con un grupo de palmeras por todos lados, algunos arbustos raquíticos o un pantano artificial donde se cultivan cañas con el propósito de hacer esteras para techar las viviendas del hombre"[545]. "Ica es también rica en varias frutas incluyendo las deliciosas chirimoyas... con una pulpa deliciosa, tan dulce y fragante como no he visto nada igual"[546].

Antes, en 1841, Castelnau había expresado: "El valle produce anualmente más de 70,000 botijas de aguardiente con unas 9 arrobas de peso, aunque hay que restar 3 por el continente, las que se venden a razón de 12 piastras. Este aguardiente se manda principalmente al Cerro de Pasco. También se hace anualmente 6,000 a 8,000 botellas de vino. Otro producto muy abundante es aquí la alfalfa que alimenta numerosos animales de los arrieros del país [que viajan al interior]. No da el trigo en Ica, trayéndose-

le de Lima, Chile y Chincha. A tres leguas de la ciudad, hacia el lado de las serranías, hay una plantación de caña dulce donde comienza a fabricarse azúcar, chancaca y melaza. El valle de Ica produce también algodón, aproximadamente 10 a 12,000 arrobas por año, así como muchos camotes, melones, sandías, papas, etc. Pisco está separada de Ica por una distancia de 16 a 17 leguas y sirve de puerto a esta última"[547]. Caplan decía que en 1847 Pisco exportaba 60,000 arrobas de aguardiente y 40,000 de azúcar[548]. Skogman, por último: "Allí se fabrica en gran escala un aguardiente que tiene mucha aceptación en toda la costa occidental y que se llama simplemente Pisco"[549].

Pisco era considerado en el *Derrotero* de García y García como "el puerto menor de más importancia en la República"[550], lo que se explica no sólo por el volumen que alcanzaba la comercialización de sus productos sino, además, porque estaba directamente unido, mediante el arrieraje, a un departamento minero de primera clase, como Huancavelica, y a otro de importancia general, como Ayacucho. Por Pisco salían y entraban las exportaciones e importaciones de ambos. Por otra parte, sólo de aguardiente despachaba anualmente 80,000 botijas, de las cuales se consumían en Lima de 20,000 a 24,000 al año, y en el Norte, hasta Paita, 10,000. El resto de aguardientes se introducía en la Sierra y en todos los pueblos vecinos a los lugares de su producción. Las botijas de Ica y Pisco se embarcaban por el muelle, gracias a su magnífica obra de hierro, y parte del embarque y desembarque "de mercaderías y productos se hacía por la playa, varando las lanchas delante de las bodegas del lado Sur. Allí se aguantaban por medio de un andarivel que tenía un chicote fondeado y el otro firme en tierra"[551].

Comentaba Leubel que "el señor Elías exporta para Francia, Inglaterra y Estados Unidos cerca de los dos tercios de su cosecha [de vinos]"[552]; pero, además, salían también al extranjero el algodón en pacas, así como los metales preciosos y las lanas de las serranías.

Skogman dice que "los barcos afectados al trasporte del guano tocan indistintamente en Lima o en Pisco, para regularizar su despacho" y que en 1851 "este puerto había sido visitado por 397 buques"[553].

Se debe a Leubel un estudio sobre el movimiento mercantil de Pisco en 1860, que vale la pena reproducir en su integridad por

ser el único de esta clase que por entonces se hizo respecto a un puerto del Perú.

"*Movimiento mercantil de Pisco en 1860.* Antes de ocuparnos del movimiento de este puerto diremos dos palabras acerca de la producción de vino y aguardiente en la provincia de Ica y el distrito de Pisco. En las 116 haciendas de esta provincia se producen anualmente 70 a 80,000 botijas de aguardiente de 18 grados. El peso neto de cada botija es de 150 libras españolas y se vende a quince pesos. Se calcula que si en lugar de hacer aguardiente se fabricase solamente vino, se alcanzaría un producto de 320,000 botijas, porque para cada botija de aguardiente se emplean 4 de mosto o vino, es decir, que resultaría una cantidad de 1'920,000 arrobas de vino, que podría venderse a razón de 3 S/. la arroba. Los vinos del distrito de Pisco son los más abundantes; en Ica se elaboran pocos. Cada barril tiene 18 galones de 7 y media libras españolas de peso y se vende a 14 reales galón el superior, que es parecido al jerez en su gusto y color. El señor Elías exporta para Francia, Inglaterra y Estados Unidos cerca de dos tercios de su cosecha. En Pisco, que es un depósito general, hay grandes bodegas donde se cuida el vino y se le deja reposar. Este vino es de uva pura y no tiene mezcla de ninguna especie. A consecuencia de una reforma recientemente introducida en su preparación, ha ganado mucho y puede sustituir perfectamente al jerez mismo. Por medio de una estufa de 100 grados de calor, el vino adquiere la edad natural que da el tiempo, y como entra allí en barricas, no participa del fuego sino del calórico. A los 18 meses de fabricado puede exportarse con ventaja y se mejora tanto con la navegación, que hemos probado vino que había ido a China o Europa y que por su fortaleza y buen sabor parecía un excelente Madera. Las oficinas de tonelerías del señor Elías están montadas en grande escala, y los mejores operarios que en ellas trabajan son naturales de la isla de Madera. El vino de 'Elías' es el único que se exporta; el de Falconí y Ledos, son vinos delgados para el consumo del país solamente, pero de muy buena calidad. El país debe al señor Elías el estado en que se halla este negocio, el que tomaría mucho más incremento si el gobierno le extendiera su protección. Hemos oído decir a personas inteligentes que sólo la provincia de Ica podría dar, desde ahora, 200,000 barriles de 137 libras cada uno. En la provincia hay también algunas pocas minas de cobre, paralizadas ahora por falta de brazos y de elementos".

Exportaciones por Pisco, en 1860

Meses	*Diferentes mercaderías*	*Aguardiente, botijas*	*Vino, barriles*	*Pisco (aguardiente)*	*Plata sellada*	*Plata piña*
Enero	1,342	3,156	469	536	32,864	m. 500
Febrero	13,001	1,815	574	758	15,660	„
Marzo	531	6,627	704	1,171	12,000	„
Abril	486	601	404	518	3,910	1,088
Mayo	5,646	3,853	798	1,100	27,500	„
Junio	3,217	2,831	571	1,189	23,600	„
Julio	939	4,817	776	943	10,100	„
Agosto	3,392	5,723	597	993	10,300	„
Setiembre	752	5,504	775	1,153	18,907	„
Octubre	612	1,973	849	612	12,700	40
Noviembre	1,552	2,403	645	505	12,817	373
Diciembre	1,102	2,465	484	765	10,910	100
	32,572	41,768	7,646	10,243	191,268	2,101

Resumen de exportaciones

Diferentes mercaderías	32,572
Botijas de aguardiente	41,768
Barriles de vino	7,646
Pisco de vino	10,243
	92,229

Según aparece por el cuadro anterior se han exportado por este puerto en el año de 1860, 92,229 bultos de mercaderías, 191,268 S/. plata sellada, y 2,101 marcos de plata en piña, no habiéndose considerado en esta razón el número de canastas de frutas y sacos de camotes que se exportan en los vapores; lo que se calcula en 20,000 poco más o menos".

"*Importaciones.*— En el año de 1860 se importaron los artículos que constan en el siguiente cuadro:

Importaciones por Pisco, en 1860[554]

Meses	*Diferentes mercaderías*	*Harina*	*Azúcar*	*Arroz*	*Piezas de madera*
Enero	2,286	2,247	679	520	"
Febrero	2,893	5,308	985	390	"
Marzo	2,634	1,845	1,346	1,105	"
Abril	1,798	3,419	350	60	"
Mayo	2,631	2,297	400	538	25,885
Junio	4,422	6,609	1,345	473	18,589
Julio	2,870	1,416	2,164	920	14,317
Agosto	1,459	530	406	859	6,872
Setiembre	3,981	2,068	1,139	168	16,046
Octubre	3,309	2,943	817	715	18,683
Noviembre	2,358	139	2,363	"	9,346
Diciembre	4,786	500	1,243	460	4,000
	35,427	29,321	13,237	6,208	113,738

Resumen de importaciones

Diferentes mercaderías	35,427
Harina	29,321
Arroz	13,237
Azúcar	6,208
Piezas de madera	113,738
Total de bultos	197,931"

Movimiento marítimo de Pisco, en 1860[555]

Entradas

Meses	*Número de buques*	*Banderas*		*Toneladas*		
		Nacionales	*Extran.*	*Nacionales*	*Extran.*	*Total*
Enero	40	31	9	4,288	3,577	7,865
Febrero	35	27	8	2,968	6,316	9,224
Marzo	37	29	8	2,514	5,617	8,131
Abril	30	21	9	1,295	4,421	5,716
Mayo	23	17	6	1,284	4,385	5,669
Junio	29	19	10	2,007	6,455	8,462
Julio	29	19	10	1,529	7,529	9,122
Agosto	23	13	10	1,053	5,699	6,752
Setiembre	24	12	12	1,293	6,402	7,695
Octubre	32	18	14	2,562	8,325	10,887
Noviembre	23	12	11	1,582	7,586	9,168
Diciembre	27	13	14	2,081	6,435	8,516
	352	231	121	24,396	72,811	97,207

Salidas					
Meses	*Banderas*		*Toneladas*		
	Nacionales	*Extran.*	*Nacionales*	*Extran.*	*Total*
Enero	32	9	4,441	4,500	8,941
Febrero	24	9	2,597	4,654	7,251
Marzo	30	8	2,581	3,838	6,419
Abril	21	9	1,165	4,471	5,636
Mayo	17	5	1,668	4,086	5,754
Junio	20	10	1,919	6,055	7,974
Julio	17	10	2,102	6,801	8,903
Agosto	18	10	1,512	4,895	6,407
Setiembre	12	12	1,480	6,999	8,479
Octubre	18	12	2,639	6,144	8,783
Noviembre	16	12	1,787	8,534	10,321
Diciembre	13	14	1,936	8,476	10,412
	238	120	25,827	69,453	95,280

Resumen de entradas en el puerto de Pisco en 1860 [556]

231 buques nacionales con ..... 24,396 toneladas
121 „ extranjeros con ..... 72,811 „
352 buques con ..... 97,207 toneladas

Resumen de salidas del puerto de Pisco en 1860:

238 buques nacionales con ..... 25,827 toneladas
120 „ extranjeros „ ..... 69,453 „
358 buques con ..... 95,280 toneladas

En lo que se refiere a las construcciones y presentación del pueblo, las impresiones registradas son interesantes, aunque resultan a veces divergentes. "La aduana y la oficina del capitán de puerto están en la playa, donde existe también un gran edificio erigido por don Domingo Elías, con un depósito de brandy. El pequeño pueblo de Pisco ha sufrido mucho por los saqueos de piratas europeos, terremotos y más recientemente por la Guerra de la Independencia. Se han reconstruído varias partes de él. En los últimos años mucho se ha hecho para mejorarlo y ornamentarlo", dice Tschudi[557]. Cornwallis, por su parte, expresa: "Al ingresar a la plaza [de Pisco] me llamó la atención una hermosa iglesia, construída al estilo limeño y que ocupaba un lado; además de ella habían varias casas grandes de propiedad de don Domin-

go Elías, el mayor hacendado del Perú y un conspicuo personaje político. Las calles estaban formadas por hileras de moradas construídas con cañas fijadas en el piso, con piezas cruzadas a intervalos, de modo que los techos estaban como a 10 pies del suelo; esta armazón se había cubierto con lodo y se había blanqueado (se trata de la *quincha* costeñal. En algunas de ellas se había insertado el armazón de una puerta y sobre éste se suspendía una lámpara de vidrio que daba un aspecto de confort y limpieza a los edificios. Estas eran por supuesto las viviendas más pequeñas, de las gentes más pobres, en su mayoría negros y mestizos. Aparte de la iglesia que se veía desde el océano, pasé por la vieja capilla de los jesuitas que es célebre localmente por su altar lateral cubierto con una elaborada talla dorada. Al dejar esta capilla llegué a una avenida de sauces que conducía al viejo y desmoronado monasterio de San Francisco, el cual fue suprimido hace 25 años por el gobierno republicano. Los extensos campos y avenidas de árboles de olivo que una vez fueron el delicioso refugio de los residentes, estaban ahora cubiertos con exhuberante maleza donde se posaban negros cuervos, y presentaban un aspecto de desolación y decadencia. Claustros desiertos y celdas vacías, sombríos como bóvedas de cementerio, daban una idea de la ruina y abandono del lugar... Llegamos a la aislada ciudad de Pisco que se extiende una milla, más o menos, a lo largo de la playa, con prominentes torres, incluyendo una catedral, así como un monasterio, sombreados por árboles de naranjas y de olivos entre los cuales se asoma la luz solar fulgurante, con sus torres que añaden algo pintoresco a la vieja ciudad. Un oleaje grueso corría por la playa y a pocas yardas de las casas. Allí anclamos"[558].

"Con fecha 27 de mayo de 1864, en vista del trazo final y definitivo del ferrocarril entre el puerto de Pisco y la ciudad de Ica, levantado por el ingeniero D. Ernesto Malinouski con intervención del ingeniero del Estado D. José Hindle, el Gobierno aceptó la propuesta de D. José Boza para construir el ferrocarril que parte de la plaza de Pisco hasta la ciudad de Ica"[559].

"Pisco tiene aproximadamente 3,000 habitantes y sirve de lugar de residencia a las aduanas provinciales", decía Castelnau[560]. Y Cornwallis daba detalles de interés: "Las calles de Pisco se caracterizaban por una reducida actividad; transitaban por ellas los arrieros con sus animales cargados y, señoritas de grandes ojos negros y cabellos oscuros que al igual que sus caras, estaban en la mayoría de los casos tapados por una mantilla

parecida a un chal; atravesaban grácilmente las veredas. Había un suave movimiento de una indolencia al mismo tiempo feliz y lujosa en toda la población, lo que complacía al corazón y a la vista más que el ímpetu práctico y laborioso del ir y venir en Inglaterra"... "Pisco está rodeado por una acequia de 8 pies de profundidad, que recibe la humedad superabundante del pueblo y contribuye a su sanidad, ya que antes de realizarse la excavación el lugar era notorio por la fiebre que afectaba a los lugareños". En cuanto a las cercanas islas Chincha, decía: "Echando una mirada, a pocas millas del pueblo de Pisco, divisé una nube densa y amarilla que parecía una neblina pero que era polvo, y a través de esta niebla se distinguían tres isletas rocosas, así como un vasto grupo de mástiles, aparejos y cascos de buques. Estas eran las islas Chincha, las famosas regiones guaneras; y las últimas eran las naves que esperaban realizar la carga de este producto"[561]. También Tschudi notaba que "alrededor del pueblo se ha cavado una amplia zanja que sirve como desagüe, contribuyendo mucho a la sanidad"[562].

La capitanía de Pisco estaba servida por jefes u oficiales subalternos de la Armada. Tenía para las atenciones de su peculiar servicio, una lancha o bote de construcción aparente y de suficiente capacidad y resistencia, aparejada con todos sus útiles navales y dotada con un patrón de la clase de artillero ordinario y ocho grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Estos capitanes de puerto y su gente de mar se alojaban por cuenta del Estado, en un mismo local, en cuyo caso se les abonaba sólo la mitad de la asignación señalada por reglamento para gastos de escritorio y casa[563].

Paracas

"Doblando la punta Singular, se abre la espaciosa y excelente bahía de Paracas. Su extensión es de cuatro millas al Sur por dos y tercia de ancho. Su magnífico y seguro fondeadero es de once a cinco brazas a la entrada, disminuyendo para el interior, en fondo de fango. En la costa oriental se avistan unos ranchos que están ocupados por pescadores. Delante de estos y a un tercio de milla, está el mejor fondeadero en cuatro y media a cinco brazas. A las inmediaciones hay unos pozos de agua dulce, la que puede tomarse con comodidad por medio de barrilitos rodados por tierra, o por mangueras desde las embarcaciones menores que es-

tán provistas de bombas, como lo están las que llevan aguada a las islas de Chincha. Nótase en esta agua un gusto un poco salobre.— Jamás se sienten bravezas ni fuertes reventazones. La costa es baja y arenosa y presenta algunas manchas de vegetación silvestre"[564].

La bahía era visitada por los buques guaneros que entraban en ella para hacer la aguada y algunos otros para extraer el yeso existente en las pampas vecinas. En la punta Huacos había depósitos de carbón de piedra.

Eastman refiere lo siguiente: "El 11 [noviembre de 1869] visité la bahía de Paracas para cargar de agua el buque y encontré buenos servicios a un promedio de 750 galones por día, a un precio de 1 centavo por galón. El agua corre hasta el final del muelle mediante tuberías de madera y los barriles se llenan con facilidad sin sacarlos del bote. Todos los barcos de las islas de Chincha se proveen de estos pozos cuando han terminado de trabajar allí; el agua puede obtenerse a un promedio de 1,500 galones por día. La aldea, sin embargo, está abandonada habiendo sido destruída por un terremoto; la única casa habitada en el puerto está cerca a los pozos"[565].

Salinillo o Salinillas

Aproximadamente a 7.5 millas al sur de la punta Huacas, en el paralelo del islote de Zárate y por la parte occidental, una pequeña saliente de la costa forma la caleta de Salinillo que García y García describe como sigue: "Se halla sin abrigo alguno y con fondo de arena en once a siete brazas, a un tercio de milla de tierra. Su mejor fondeadero es por la parte de tierra de los farallones que se desprenden al norte del islote de Zárate. Existe allí continua reventazón en la playa, a la que suceden bravezas fuertes"[566].

A dos millas en el interior se hallaban las salinas llamadas de Pisco, importantes en el sentido de ser las más australes. De allí que aunque la caleta estaba deshabitada y carecía de recursos, era frecuentada por embarcaciones, ya que servía de punto de embarque de la sal, a causa de los despachos que hacía el contratista.

La disposición gubernamental que sirvió para incorporar esta caleta oficialmente en la relación de desembarcaderos costeños, es una buena muestra de los procedimientos que por entonces se

utilizaban. La resolución suprema, fechada el 8 de febrero de 1861, expresa: "En atención a que la apertura de la caleta de Salinillas, pedida por D. Diego Echevarría, para extraer fácil y económicamente la sal que se cría y beneficia en un lugar situado a las inmediaciones de ella, contribuirá al acrecentamiento de la riqueza agrícola y comercial de la provincia de Ica, según aparece de los informes que sobre el particular han expedido el Prefecto de dicha provincia y la Aduana, Municipalidad y Capitanía del puerto de Pisco: habilítase la expresada caleta para la exportación de los frutos nacionales, y para la internación de los extranjeros exentos del pago de derechos. Y a fin de que dicha caleta sea vigilada cual conviene a los intereses del Erario; se dispone: que residan permanentemente en ella dos inspectores del resguardo del mencionado puerto (Resolución del 8 de febrero de 1861)"[567].

Independencia

El derrotero británico de 1860 aporta sobre este lugar informaciones históricas que Porras ha reproducido. El capitán de la goleta *Santa Rosa*, don Severiano Serrate (cuyo apellido se hizo topónimo costeño) descubrió en 1825 la isla Las Viejas, separada del continente por un canal, así como la bahía que ocultaba esta isla, a la que se dio el nombre de Independencia, en 1826, en recuerdo del desembarque de las tropas chileno–argentinas de San Martín[568]. Continúan King y Fitz–Roy informando que esta bahía pasó bastante inadvertida, sin mencionarse en los mapas españoles, y que recién en 1825 las autoridades limeñas recordaron accidentalmente su existencia: las naves *Dardo* y *Trujillana*, que transportaban tropas a Pisco, ingresaron equivocadamente en ella, confundiéndola con Pisco, y naufragaron, muriendo muchas de las personas que iban a bordo. Los nombres de estos dos buques han quedado también como topónimos locales. Se halla Independencia equidistante de Ica y Pisco.

Según King y Fitz–Roy la bahía limita al Occidente con las islas Las Viejas y Santa Rosa, y al Oriente con tierra firme, donde se halla el pequeño pueblo pesquero de Tungo. Los pobladores de esta aldea son residentes de Ica, la ciudad principal de la provincia, que está a 42 millas de distancia, de donde traen provisiones y agua debido a que en los alrededores no se encuentra lo más necesario. En la extremidad meridional de Las Viejas hay una pro-

tuberancia de tierra en forma de un pan de azúcar. Frente a esta se halla la isla Santa Rosa cuyo lado sudoeste está tachonado de rocas y rompientes aunque no hay peligro alguno si se pasa a una milla del litoral. En la bahía Independencia hay marea alta, a 4 h. 50 m., con una pleamar y bajamar de 4 pies.

El canal Serrate, entrada sur a la bahía denominada así por el capitán de la nave que lo descubrió, está formado por las isletas Santa Rosa, al Norte, y la punta Quemada, al Sur. Es seguro y tiene 3/4 de milla de ancho y 15 millas en dirección noroeste—sudeste. La entrada Trujillana, o del Norte, ha tomado su nombre de una de las naves que naufragaron allí y está formada por la cima Carretas, al Norte, y la Dardo, hacia el Sur, llamada así por el otro buque. Tiene 3/4 de milla de ancho y es totalmente despejada en todas partes. Al aproximarse desde el mar a esta parte de la costa, puede distinguírsele por las tres alturas siguientes: Quemado, de 2,070 pies, la isla Las Viejas y Carretas, de 1,430 pies, las que están a igual distancia una de otra y son casi de la misma altura. Las faldas del sur y oeste del monte Carretas, así como la isla Las Viejas, son unos acantilados oscuros pero Quemado, que declina gradualmente hacia el borde del agua es de un color más claro. Unas millas tierra adentro están los cerros Carrasco, de 3,000 pies de altura.

Se puede fondear en cualquier lugar de esta espaciosa bahía; su fondo es bastante regular, como de 20 brazas por todas partes excepto cerca al banco de arena cubierto de ripio que está al lado noreste de la isla Las Viejas, donde hay entre 5 y 6 brazas. Este es el mejor sitio para fondear, ya que en la costa al lado del viento, cerca a la punta Quemado, hay tales ráfagas repentinas frente a la región montañosa que sería muy difícil el desembarque allí; mientras que en el banco de arena no molesta el viento a las naves y hay una caleta abrigada cerca a ella, donde los botes pueden vararse o permanecer seguros en cualquier tiempo[569].

"En la costa N.E. de la isla, sobre el cerro de ella y donde hay buen fondeadero, existe una gran cantidad de huano, aumentado por los pájaros que abandonaron las islas de Chincha después de haberse empezado a explotarlas por cuenta del Gobierno"[570].

Nasca

En el comienzo de su *Derrotero*, cuando examina los viajes por la costa, García y García previene respecto a los malos vientos

del Sur, "... particularmente en la cercanía de Sangallán, los Infiernillos y la punta de Nasca, lugar este último el más ventoso de la costa del Perú. Así, pues, por estos parajes, las bordadas deben ser cortas y muy próximas a tierra a fin de aprovechar la fresca virazón y quedar al anochecer cerca de la costa esperando el terral que pocas veces falta. Entre San Lorenzo y Sangallán debe cuidarse mucho de no ensenarse por Asia o Cerro Azul, pues costaría gran trabajo salir de allí, a consecuencia de las calmas y rebezos que forma la corriente"[571], informa. Posteriormente, al presentar el "puerto de Caballos o de la Nazca", nuevamente hace notar sus dificultades: "Debe procurarse siempre fondear..., antes de las diez del día, porque corren en las mañanas ventolinas variables que favorecen la entrada, y porque después de dicha hora comienza el fuerte viento del Sur. Si se recalare más tarde de la hora indicada, se entrará con muy poca vela y aun será prudente arrizar las gavias. Las fugadas que se experimentan son tan terribles, que aun con este aparejo se verá el buque muy amenazado. No debe confiarse en el buen tiempo que se encuentra al doblar la punta Nasca... El viento, que principia todos los días de diez a once de la mañana, continúa más o menos fuerte hasta las ocho o nueve de la noche. A esta hora empieza a aflojar, hasta que queda en calma a la media noche.— En el acto que esto sucede, comienza el trabajo de carga y descarga, el cual continúa hasta que asoma el viento fuerte..."[572].

Recomienda este marino fondear en 6 brazas, arena gruesa, después de franquear la puntita de más adentro y cuando el asta demore 5 cables y medio de distancia al S.O. 50.[573]

Al recordar su paso por Nasca, Castelnau dice que "esta pequeña ciudad que pasa por ser una de las más antiguas del Perú, posee un sistema de acueductos extraordinarios para proveerse del agua necesaria, obra de los aborígenes. Los conductos son de piedras sin mortero y cubiertos de un embaldozado a veces de 1.35 m. a 1.65 de altura, del fondo a la cúspide de la bóveda, con ventanas que sirven para limpiarlos"[574]. Smith, por su parte, muestra también admiración: "Aunque está situado en medio de un extenso desierto el valle de Nasca ha sido convertido en vides y otros cultivos por medio de acueductos subterráneos construídos por los aborígenes. De esta manera los antiguos peruanos habían fertilizado la mayor parte de las planicies áridas, dejando en la costa monumentos de industria agrícola no menos admirables que los jardines en terrazas de la sierra"[575].

El distrito de Nasca contiene 1,517 habitantes, 1,380 blancos y 131 indígenas[576]. El puerto está inhabitado y carece de recursos. Entran en él buques que van a embarcar algodón, cochinilla, mostos y otros productos de las haciendas de Elías[577]. Caplan dice que en 1847 se cargaban aquí 47,000 arrobas de aguardiente, 12,000 libras anuales de cochinilla y un poco de oro de Cerro Blanco[578].

San Nicolás

Dice Tschudi que muchos experimentados capitanes de buques declaran que la bahía de San Nicolás es la mejor y la más segura de toda la costa occidental de Sudamérica[579]. Pero el hecho es que también los hidrógrafos británicos la consideraban así y, dada su soledad, la recomendaban para carenar buques dando a la quilla. Para García y García era "un magnífico y seguro fondeadero"[580].

King y Fitz—Roy dicen que el puerto de San Nicolás está situado al N.O. 1/2 N., a 8 millas de San Juan. "Es tan cómodo y seguro como este último aunque el desembarque aquí no es tan bueno. La punta Harmless [San Nicolás] que forma el lado sur del puerto puede rebasársele dentro de la longitud de un cable; hacia el sur de ésta hay una cantidad de rocas diseminadas pero que no representan peligro alguno. La punta Beware, al N.O., a O. 8 1/2 millas de la punta Harmless, es alta y escarpada, con muchas rocas pequeñas y rompientes tenebrosas en sus alrededores inmediatos. Desde esta punta la costa presenta alternativamente acantilados y pequeñas bahías arenosas durante 14 millas hasta llegar a la punta de Nasca, alrededor de la cual se halla el camino de caballos"[581].

No hay habitante en este puerto[582].

San Nicolás ha servido mucho para embarcar la producción de la vecindad, como carbón vegetal, cochinilla y, sobre todo, algodón que comenzó a exportarse de aquí al empezar la década de los cuarentas.

San Juan

"El puerto de San Juan, 23 millas hacia el Oeste [de Lomas], ofrece un lugar adecuado para que una nave se someta a cualquier reparación sin ser incomodada por una marejada; aunque

se deben traer todos los materiales así como la leña y el agua ya que no existen en este puerto", decía el derrotero de King y Fitz—Roy, y continuaba como sigue: "La costa está compuesta por acantilados irregularmente quebrados y la bahía es una llanura arenosa; el puerto es bueno, en verdad mucho mejor que cualquier otro de la costa sudoeste del Perú y puede ser un excelente lugar para ingresar en caso de peligro. Al S.O., 3/4 de millas de la punta escarpada que está al sur de San Juan, hay una pequeña roca negra, siempre visible, con un arrecife que se extiende un cuarto de milla hacia el Norte; y como 2 millas al Sudeste existe una isleta que también es claramente perceptible. Se podría navegar entre el arrecife y la punta escarpada pero no sería prudente intentarlo; es mejor idea pasar al Sur, amarrando a un cable de longitud, y no muy cerca a la costa, hasta estar bien próximo a la punta Juan, frente a la cual existe una roca hundida. Luego hay que ceñir el viento, ingresar al fondeadero y anclar en cualquier profundidad, entre 5 y 15 brazas, en un cenagoso fondo. Al entrar, el buque puede acercarse libremente a la costa Norte que es escarpada pero sin presentar peligro alguno"[583].

San Juan fue uno de esos lugares de la costa que hidrográficamente se presentaba como un magnífico puerto, pero que no era utilizado. Dista de Acarí 19 kilómetros.

13. EL AREA AGRICOLA—GANADERA Y MINERA DEL SUR

Esta área comprendía el litoral arequipeño, moqueguano y tacneño incluyendo al puerto de Arica, zona geográfica muy interesante desde el punto de vista geopolítico. La consideración del término "minera" que hemos empleado al nombrarla, en realidad resulta pasadista: fue una característica de gran importancia en la etapa colonial; pero casi no tenía vigencia durante el período que estudiamos, salvo en cuanto a Bolivia (que exportaba por Arica sus minerales), debido a la depresión en que la minería había caído en el Perú, desde los mediados del siglo XVIII, y de la que no se recuperaba todavía. En verdad, el área que vamos a estudiar tuvo durante los mediados del siglo XIX un carácter muy peculiar. Aunque se hallaba al centro de las dos fuertes influencias económicas que predominaron durante ese lapso, no fue arrastrada ni por la economía tarapaqueña del salitre ni por la economía limeña del guano. Como ocurrió, mayormente, en la zona norteña que durante el período colonial había sido llamada

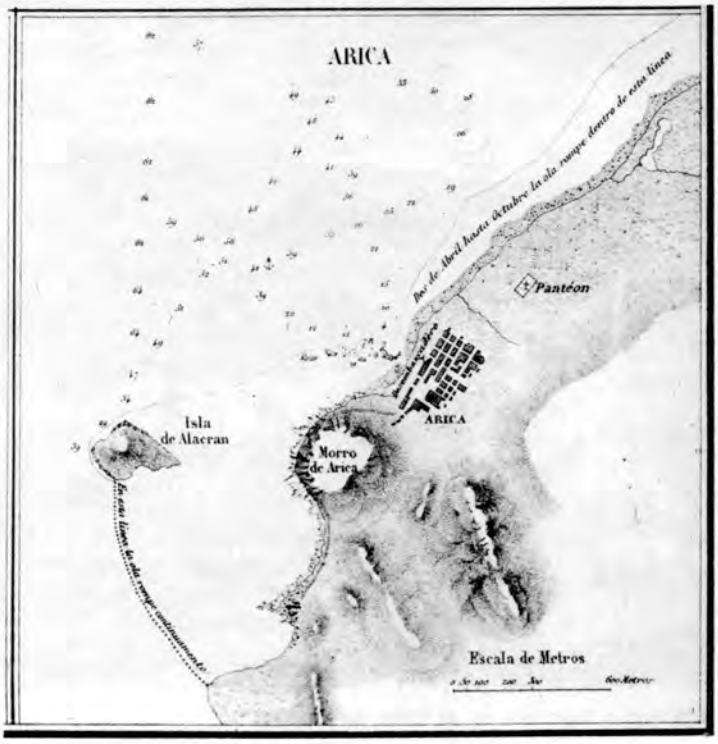
"los valles", esta área continuó su natural desarrollo a base del esfuerzo lento pero seguro del cultivo de la tierra y de la comercialización interna de los productos que el suelo rendía, a través del cabotaje. Sólo Arica siguió otro camino, que era el comercial que le estaba reservado por su situación geográfica. Quizás el futuro histórico del Perú hubiera sido diferente si la mayoría del territorio nacional se hubiera substraído, como esta área, a la ficticia economía que crearon el guano y el salitre.

14. LA SUBAREA DEL PUERTO DE ARICA

En el Perú republicano Arica no varió el papel que su situación geográfica le había reservado en Sudamérica. Sólo se trató de un cambio de nombres. Dejó de ser "la puerta del Alto Perú" para convertirse en el pulmón de un nuevo organismo por el cual respiraba este ser andino, llamado Bolivia, los aires oceánicos del Pacífico. Muchas cosas eran ahora parecidas a las de antes. Todavía "podía asimilarse a un puerto franco de nuestros días"[584]. Seguía saliendo por allí la ya mermada plata de Potosí, las lanas y las materias primas de ese país, y continuaba el contrabando en las importaciones, esta vez en nuestro perjuicio directamente. La historia de esta subárea es marítima y comercial y resulta un tejido de noticias proporcionadas por quienes acuden a este puerto.

Arica

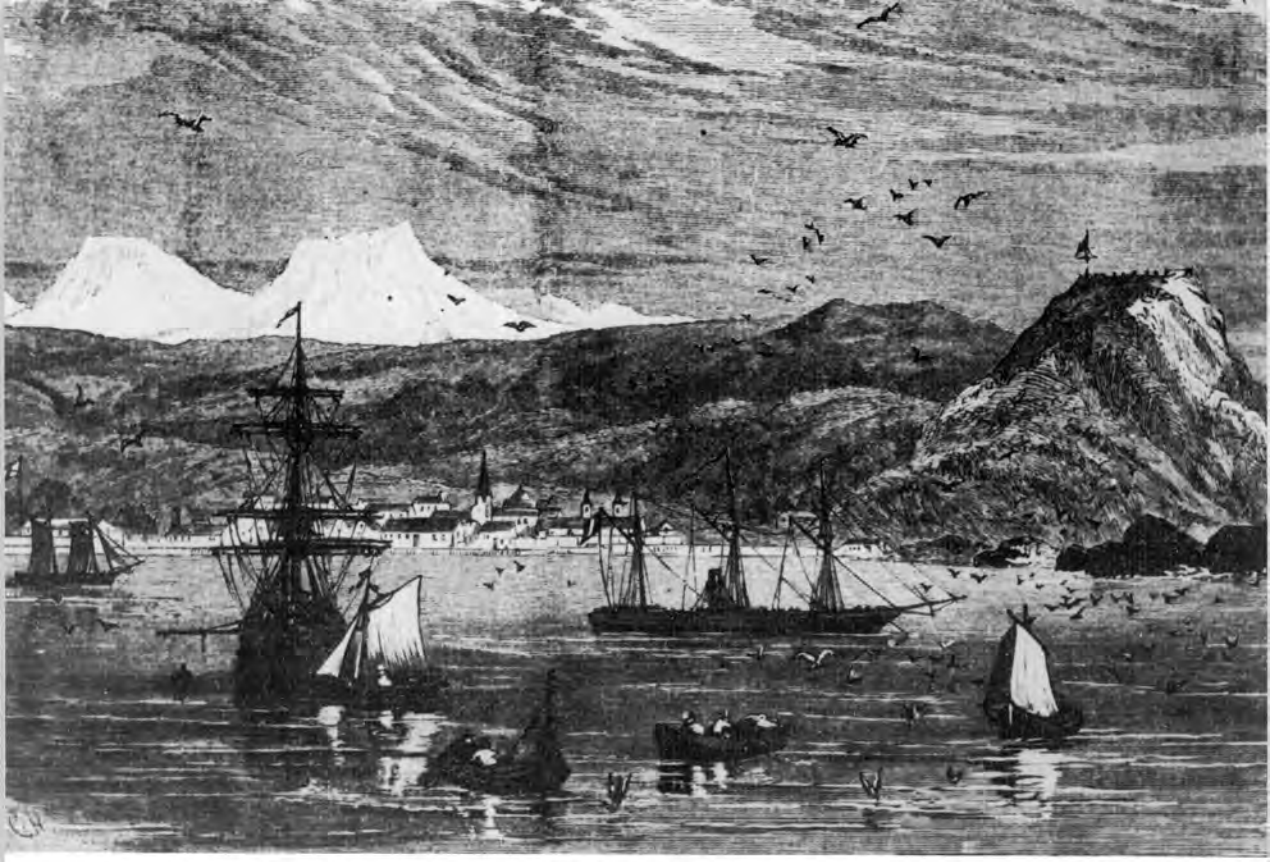
El buque que se aproxima a "Arica ve una región árida, ondulante; en el fondo, cordilleras de mantañas estériles, y más al Este, en lontananza, los picos de los Andes elevándose majestuosamente sobre todo aquello"[585]. Pero si entra en el puerto, especialmente si esto se hace de noche, se tiene la visión que presentan dos viajeros: "Al despertarme y mirar por la lumbrera de mi cabina encuentro que el buque se halla bajo la protección de un morro que domina Arica, el gran puerto marítimo y salida al mar del sur del Perú y de Tacna que es una gran ciudad del interior"[586]. Algunos autores coinciden bastante con tal descripción. Uno dice que es "un pequeño lugar de la costa del Pacífico donde la línea Norte—Sur de la mitad meridional de Sudamérica, cambia su dirección hacia el Noroeste"[587]. Otro, que "está en una llanura, como una faja de terreno, que se extiende hacia el interior [y que]



Arica. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

CHART OF THE HARBOR OF ARICA.

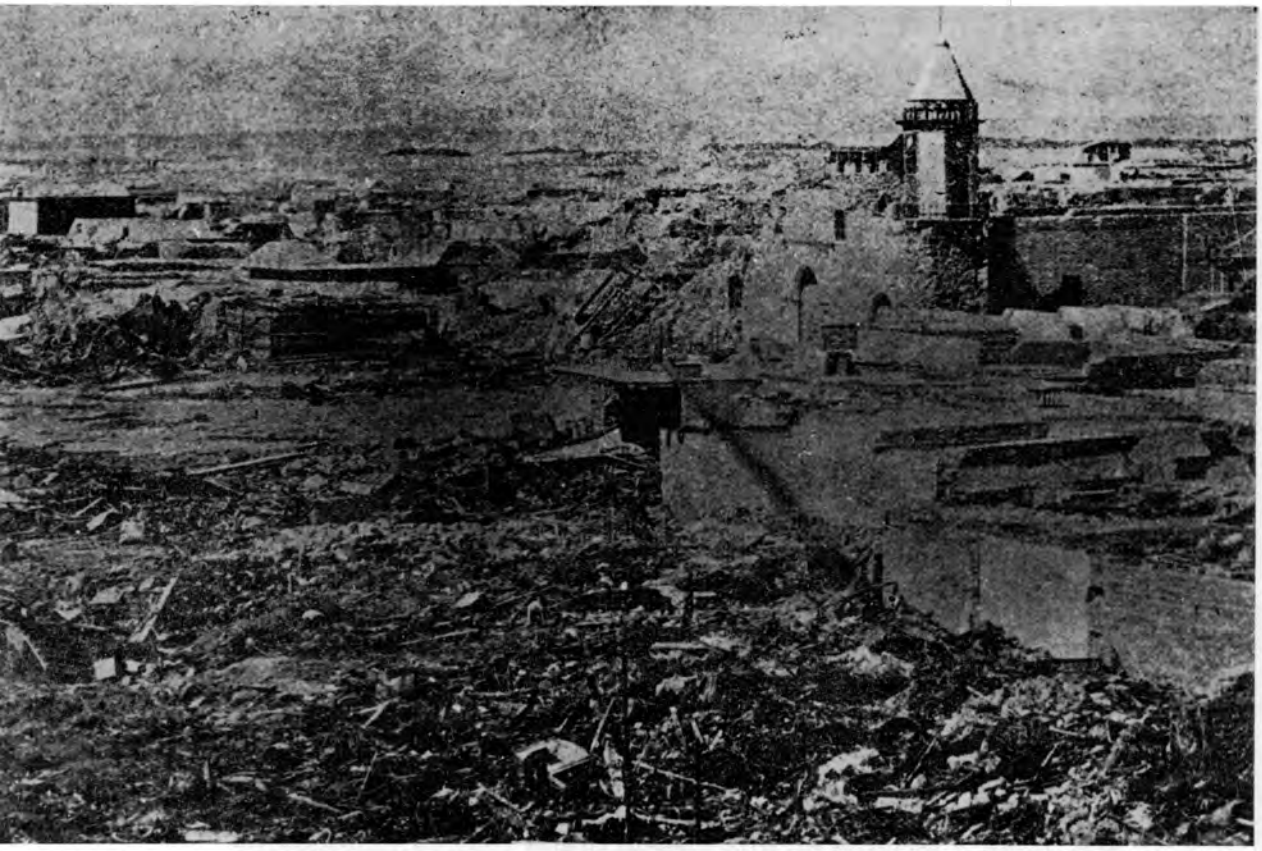
Arica en el libro de Squier.



Arica según aparece en el libro de Squier.

El morro de Arica. (Reproducido de *El Perú Ilustrado*, de 1887).

la formación original del conjunto sin duda se debe a los torrentes que recibió durante la temprana historia geológica de la faja occidental de la Cordillera"[588]. Escuetamente, los hidrógrafos dicen que "en un día claro se puede ver Tacna desde el mar, a más de veinte millas, y al Este los más altos picos de los Andes" y que "el puerto marítimo de Tacna está situado al Norte de la cima de Arica, en el extremo de la larga línea de los acantilados"[589]. De lo que expresan otros tres descriptores puede sumarizarse que para esos viajeros el puerto de Arica, construído al pie de un morro imponente de unos 500 pies sobre el nivel del mar, es un lugar de gran importancia, constituyendo la salida o desembocadero de Tacna, una ciudad grande ubicada en el interior. Juzgan que su ensenada es más espaciosa que la de Cádiz, y que el morro, que elevándose perpendicularmente a una altura de más de 600 pies sobre el nivel del mar domina la ciudad, parece una amenaza permanente para la población, de sepultarla a la menor sacudida de un temblor[590]. Este morro y una islita son dos puntos que toma en cuenta el autor del derrotero nacional. "El morro de Arica forma la extremidad Sur del puerto de este nombre. Es una gran masa de roca que se eleva quinientos pies desde la playa, casi a pique, y termina en una meseta plana y aproximadamente horizontal, con una pequeña inclinación para adentro. La parte de él que mira al mar está cubierta de una ligera capa de huano blanco que produce un reflejo plateado, el cual se distingue, en tiempo claro, a una distancia de veinticinco millas. Es difícil equivocarlo con otro punto, en virtud de la forma tan particular que hemos señalado.— La pequeña islita del Alacrán está separada del Morro por un canal angosto. No pueden pasar por éste, buques de ninguna clase. Para el tránsito de embarcaciones menores también es peligroso, pues además de estar sembrado de escollos hay tal cantidad de zargazo que impide bogar libremente.— La isla es baja e inhabitada. Varias rocas la rodean, pero muy cerca no salen las más apartadas que son las del Oeste y Norte, a medio cable de la islita. El punto más cómodo para atracar a la isla es por el canal del Morro. Para ejecutarlo se salvarán las piedras hasta descubrir una caletita de arena que está casi a medio canal. En dicha caleta se puede varar con comodidad. Contiene esta playa muy buena arena para limpiar cubiertas. El puerto está al norte de la isla de Alacrán que lo defiende por esta parte y es formado por la costa que, desprendiéndose del Morro, corre para el Noroeste. Es el segundo puerto mayor, viniendo del Sur, y,



Arica después del terremoto de 1868.
(Reproducido del *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, t. XXXVI, 1920).

El morro de Arica. (Reproducido de la *Narración histórica*... de Mariano F. Paz Soldán).

por su movimiento comercial, es también el segundo de la República en categoría.— La costa hacia esta parte es de arena y baja. Revienta siempre la mar en ella con furia, motivo por el cual no ofrece atracadero seguro"[591]. Menéndez dice que, con Quilca, Arica forma el par de puertos "más importantes por sus propiedades hidrográficas y su movimiento mercantil"[592].

García y García completa esa descripción general mencionando el valle de Arica, y el de Chacayata, que "limita con el de Azapa y se extiende al Norte con talud empinado". Añade que "hacia el interior se presentan a la vista los elevados cerros de Tacora, cubiertos de nieve perpetua"[593]. Unas líneas de un informe del servicio oficial de Bolivia sirven para ofrecer otro aspecto importante del puerto: su situación con respecto al país limítrofe que utiliza sus aguas. Dice lo que sigue: "El camino que viene de Bolivia es la ruta más corta para ir a las costas del Pacífico desde Oruro o La Paz. De este departamento a Arica hay 544 kilómetros. El transporte se hace por ferrocarril desde La Paz a Viacha (28 km.), por tracción animal de aquí a Tacna (452 km.) y desde Tacna a Arica (63 km.) otra vez por ferrocarril. Las mulas tardan siete días de La Paz a Tacna, diez los asnos y de quince a veinte las llamas"[594].

Los hidrógrafos ingleses advertían que si se venía del Sur era conveniente adoptar como punto de mira la quebrada de Vítor y al alcanzarla buscar, a la distancia de 3 ó 4 leguas de ella, la altura que domina a Arica, la cual llega a 500 pies y aparece como un morro blanco y escarpado, con un farallón redondo en la orilla, a 800 pies sobre el nivel del mar, "llamado Monte Gordo". Añade que al irse acercando se observará la isla de Alacrán, unida a la cima por un arrecife. Al Norte de esta isla está el fondeadero, sin que presente peligro alguno ingresar en él. El anclaje puede realizarse donde sea conveniente[595], dicen.

García y García, por su parte, advierte: "Los buques que se dirijan a este puerto deben procurar reconocer la costa de barlovento y aproximarse a ella desde la quebrada de Vítor. Como las calmas son frecuentes o se tienen débiles ventolinas y las corrientes son fuertes, se expondrá a no tomar el puerto cualquier buque que hallándose afuera hiciese rumbo sobre el fondeadero sin aproximarse antes a la costa del Sur, en tanto que a los situados hacia esta parte les basta para conseguir su objeto dejarse llevar por la corriente, ayudados de la más ligera brisa. No hay motivo de temor si se está cerca de tierra y en calma, pues además de ser

muy limpia la costa, la corriente aparta de ella. Si estando inmediato al puerto viniese la noche y hubiese calma, o no se quisiese entrar, es preferible fondear siempre que se esté en paraje sondable; bastando para ejecutar esto un anclote estalingado a una espía. Si no se hace de este modo es seguro amanecer a sotavento del puerto y no tomarlo en día"[596].

Arica es ciertamente uno de los mejores fondeaderos de la costa, aunque con frecuencia experimenta una considerable marejada que hace deseable colocar un anclote a popa. El fondeadero está protegido por la isla baja y el arrecife de Alacrán[597]. Hay en el puerto un buen muelle[598] que según los hidrógrafos ingleses se construyó cerca al antiguo, y queda un gran espacio encerrado al Sur de éste, para formar el terminal del ferrocarril a Tacna que "es considerada una de las ciudades más saludables en esta parte de Sudamérica"[599]. Dornin dice que aunque adentro hay mucha marejada, sin embargo es un puerto seguro[600], con lo que coincide García y García quien expresa que "Arica es seguro, espacioso y cómodo: su fondo es de arena gruesa, en cinco a nueve brazas de cadena. En la parte de sotavento existen algunos peñascos en el fondo, y si se fondea allí pueden perderse las anclas; en tal concepto, no conviene dejarse correr para ese lado. El mejor fondeadero es al norte de la islita, a una distancia de ciento a ciento cincuenta brazas, es allí donde un buque se halla lo más al resguardo posible de la mar boba, que continuamente viene del Sudoeste. Es conveniente tender rejera, particularmente si es necesario permanecer algunos días para tomar o dejar carga. No haciéndolo de este modo se tendrá la mar de través, lo que ocasiona un balance desagradable. En los meses de junio a agosto suelen experimentarse bravezas de mar, que interrumpen el trabajo del puerto, pero amarrándose del modo que hemos indicado y con la proa a la mano no existe peligro alguno"[601].

La capitanía de Arica era servida por jefes de la armada y tenía un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos los útiles navales necesarios y dotado con un patrón de la clase de artillero ordinario y diez grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Dicho capitán de puerto era alojado en los mismos términos que otros del litoral, disfrutando para sus gastos de escritorio, de la mitad de la suma designada por reglamento. Tenía a sus órdenes para el servicio de los matriculados y policía del puerto, un cabo de matrícula con el sueldo de cabo primero de infantería y una peseta dia-

ria por ración de armada. También un ayudante de la clase subalterna de los oficiales de la marina militar"[602].

El 1º de febrero de 1865 el Congreso resolvió que todos los buques que hicieran lastre en Arica pagaran dos reales por tonelada en favor de la Beneficencia, que carecía de fondos para satisfacer las necesidades humanitarias del puerto[603].

Los valles que anteriormente se han mencionado ofrecían a Arica una buena infraestructura. Dice Caplan que "una parte del río de Azapa surte de excelente agua potable a la población y a los buques, y riega muchas plantaciones al Norte de la ciudad; además hay en la misma playa varios manantiales de agua cristalina (algunos de los cuales se hallan en medio del agua salada), que se toma al tiempo del reflujo. La gran cantidad de agua que corre por debajo de la tierra, hace que a veces se inunden algunos trechos de terreno, dando origen a varias enfermedades... El valle de Chaca es célebre por sus exquisitos vinos. El valle de Azapa, de una famosa fertilidad, es conocido por la singularidad de sus aceitunas, de las cuales existen unas que llaman gordales, que también hay en Ilo, cuyo tamaño reputan exagerado los que no las hayan visto. Además de estas, el algodón, la caña dulce, frutas y legumbres, prosperan con exhuberancia en donde quiera que haya agua y se les dé guano... El mar es muy abundante del peje tollo y otros, por lo que se dedican muchos a la pesca"[604]. García y García, por su parte, dice: "Recibe el agua para su consumo del valle de Azapa, o se saca de pozos en la ciudad, que la dan excelente... Es abundante de toda clase de provisiones: la aguada puede hacerse fácilmente por medio de barriles pequeños, que se ruedan por el muelle hasta el pozo que está en un cuarto, al lado de las oficinas del resguardo, en el que hay una bomba para aligerar el trabajo. El valle de Azapa, que se ve al fondo como término de la población de Arica, se eleva al interior de un modo gradual. Es muy escaso de agua el río que lo baña; pero, sin embargo, el trabajo le hace producir abundantes y excelentes frutos; las aceitunas en particular son de gran nombradía"[605]. En cuanto a Bollaert, dice: "Arica es por todas partes un desierto, salvo donde puede correr un arroyo; esto da origen a la vegetación, aumentada por la irrigación y el guano. Los productos principales son el algodón, vid, ají o pimiento rojo, aceite, maíz, frutas y vegetales. La roca de la tierra es porfírica; en los hoyos y pampas hay mucho desecho y materias salíferas"[606]. Y luego añade: "En Arica crecen naranjas, paltas, granadas, bellas higueras y mucho ají.

Existe fiebre palúdica causada por la descomposición de la vegetación"[607]. Y, por último: "El agua de Arica es tan salina y terrosa que antes de poder ser usada en las calderas de las locomotoras, tiene que destilarse, como también el agua de Tacna, con este propósito. El agua utilizada para las locomotoras en el ferrocarril de Copiapó se destila desde el mar, siendo aquella de los pozos terrosa y salina"[608]. En cuanto a los ingleses, expresan: "Frescas provisiones y vegetales, con todo tipo de frutas tropicales, pueden adquirirse en abundancia y a precios razonables; el agua es también excelente, y se puede obtener sin mucha dificultad ya que se ha construído un muelle hacia el interior del mar, que permite a los botes permanecer tranquilamente mientras realizan la carga y descarga; el único inconveniente es tener que transportarla o hacerla rodar a través del pueblo. Se dice que predomina la fiebre palúdica; esto seguramente proviene de la mala situación que se ha escogido para la ciudad, pues impide la cima alta del Sur el beneficio de la refrescante brisa marina que generalmente aparece alrededor del mediodía"[609]. Smith, por último, hace notar la diferencia de la costa septentrional con la de Arica en la cual "donde se abre un pozo se encuentra buena agua" y que a dos leguas tiene el magnífico puerto de Azapa que "abunda en vides, alfalfa, maíz, etc. y que ofrece un abastecimiento más conveniente y copioso de provisiones que Paita o Cobija"[610].

Existe un trabajo, coetáneo al lapso que estamos tratando, que ofrece una visión muy completa de la trascosta de Arica, por lo que vale la pena incluirlo aquí, como lo hacemos. "El valle de Tacna, dice, recibe las escasas aguas del Caplina, diminuto riachuelo que naciendo al Poniente de los nevados Queñuata, se reúne con los que bajan por las quebradas de Toquepala, Ancona y Barroso, formando en todo un caudal de agua que en la primavera, antes que empiecen las lluvias de la cordillera, apenas alcanza de 44 a 50 pies cúbicos por segundo. En las pendientes de esas quebradas mantienen los indios de los altos algunos sembríos; y desde el punto en que todas las aguas se reúnen en un solo cuerpo, comienzan los cultivos del valle de Tacna que comprende los pagos de Challata, Tocuco, Caliente, Pachía y Calana, del distrito de Pachía, y los de Piedra Blanca, Pocollai, y los aillos de Tacna, Peschai y Para que corresponden al distrito del Cercado de la ciudad. La quebrada de Palca, por donde pasa el camino para el interior del Perú y para Bolivia, y las de Cobani, Yunganí,

Palceta, Totorani y Viñani, que demoran un poco más al Sur, en las cabeceras del mismo valle de Tacna, tienen agua de manantiales, pero tan escasos que apenas bastan a sostener pequeñas sementeras que los habitantes de ellas cultivan en el declive de los cerros. Dentro del valle mismo sólo hay dos fuentes naturales: una termal en Caliente, y otra de buenas aguas en Chuscho, en medio de un arenal y al pie de una colinita que dista poco más de media legua del pueblo de Pachía; pero ambas dan tan poca agua que casi ningún provecho puede sacarse de ellas en su estado actual, fuera de los baños que se han arreglado en Caliente y que son muy eficaces para la curación de ciertas enfermedades cutáneas.— A la orilla del mar se encuentra agua potable a la profundidad de dos a tres varas, y antiguamente había, frente a las lomas de Mogollo, una pequeña hacienda, regada por medio de norias, de la que aún quedan algunos vestigios. A lo largo de la costa crece una ancha faja de monte de arbustos silvestres, mantenida únicamente por la humedad interior de la tierra.— Todos los terrenos de este valle son sumamente feraces, y puede decirse que en ellos una gota de agua vale tanto como una gota de oro. Esos secos y desolados arenales, cuando son humedecidos alguna vez por las aguas de los aluviones de verano se cubren espontáneamente de verdor, y las semillas que la corriente arrastra fructifican con extraordinaria lozanía sin que la mano del hombre les preste ningún género de cuidado.— Las tierras sujetas a cultivos producen, a pesar de la mala calidad de las aguas del Caplina, todo lo que en ellas se siembra. En las chacras de Tacna crecen hortalizas de varias especies durante todo el año, al lado de árboles de frutos exquisitos. El plátano, el pacae y la guayaba de los climas tropicales crecen junto con los duraznos, manzanos, higueras, perales y limoneros de los países templados.— El olivo y el naranjo, la vid y el chirimoyo entrelazan sus ramas sobre el mismo suelo. El pino de Nueva Holanda levanta sus graciosas y simétricas ramas, donde la tardía palmera eleva lentamente sus doradas hojas. La morera se propaga casi sin cultivo. El algodonero crece por todas partes como arbusto silvestre, y gran parte del año se le ve cubiertos al mismo tiempo de flores, de bellotas y de finísimos y blancos copos. De granados se forman las cerca de las heredades. La caña de azúcar se produce muy bien y de muy buena calidad. La alfalfa de seis cortes al año, las papas, el maíz, los zapallos, las arracachas, los camotes, las cebollas, se cosechan en todas las estaciones.— Finalmente, puede decirse de

esta tierra rica y feraz, que acariciada por los rayos de un sol fecundante se halla dispuesta a devolver siempre con usura cuanto en ella se deposita, por poco que la humedezca el mezquino riego que le es dado recibir.— El valle de Sama, más dilatado que el de Tacna, recibe las aguas que descienden de las serranías de Estaquie y Tarata. Los derrames de las quebradas de Talabaya y Tarucachi, de Tarata y Ticaco bajan reunidos por una larga abertura, en medio de elevadísimos cerros, regando los sembríos de Pistala y Chucatamana que baja de la cordillera. Estas dos corrientes forman un caudal de agua bastante considerable que pasa por los pagos de Putina y Coropuro, del distrito de Tarata, entra en el de Sama por Sambalai, fertilizando las tierras de Coruca, Sama—Grande, Poquera, Tomasire, Buenavista y las Yaras. En este último punto se hallan ya tan menguadas las aguas del río, que las haciendas de Cuilona, Amopaya, Yalata y la Siquina, muy ricas y productivas en otro tiempo, se hallan en el día casi abandonadas. Parece indudable que una gran cantidad de agua se insume a los terrenos demasiado esponjosos de la parte superior del valle y va después a aparecer, de Tomasire para abajo, formando extensas marjales cubiertos de grama y totora, que envenenan el aire con las emanaciones pútridas que de ellos se desprenden. Estos terrenos inútiles por la excesiva humedad que contienen, y dañosos por la influencia perniciosa que ejercen sobre la salud, podrían llegar a ser muy productivos desecándolos por medio de un zanjeo bien sistemado; y de esta manera no sólo se lograría hacer cultivables las tierras pantanosas, sino que se sacaría de ellas un caudal de agua suficiente para regar los extensos valles que se encuentran en un nivel inferior, y se haría más puro el ambiente y más sano el temperamento.— Las producciones agrícolas de Sama son variadas y valiosas, aunque distan mucho de hallarse a la altura de los medios con que la naturaleza ha dotado a ese hermoso valle. Los puntos mejor cultivados son Coruca que da alfalfares y produce buen algodón, maíz, papas, etc.; Sama—Grande, Poquera y Buenavista que tienen cultivos análogos. En todo el valle se da algodón de excelente calidad, ají, caña de azúcar y hortalizas de toda clase. Se producen las mismas frutas que en Tacna, pero los sameños se dedican muy poco a su cultivo. El plátano y el granado son las frutas que más abundan, y el olivo da excelentes aceitunas. Pero el cultivo que más ventajas puede ofrecer al agricultor en este lugar es, sin duda, el del algodón. En otro tiempo se cosechaba en todo el valle de 40 a

50 mil arrobas de ese artículo, que se llevaban al Alto Perú. La producción actual dista mucho de esa cifra, pero con capitales y trabajo no sería difícil cuadruplicarla, aprovechando las aguas estancadas en los marjales para regar los terrenos eriales que hay dentro del mismo valle y los hermosos llanos que se extienden a sus costados"[611].

El aspecto de Arica es muy pintoresco, tanto visto de mar afuera como de tierra, según varios descriptores. El pueblo es bastante limpio y bonito; bien alumbrado en la noche y algunas de sus casas arregladas con gusto. En abril de 1856, el prefecto del departamento de Moquegua recibió una nota del capitán de puerto anunciándole que "por primera vez se había encendido el alumbrado de ese muelle"[612]. Pero es Timins quien más se detiene a describirlo: "Excepto que los techos de las casas eran inclinados en vez de ser planos, y las paredes laterales miraban hacia las calles dándoles cierto aspecto pintoresco, Arica no era muy diferente a los otros pueblos pequeños sudamericanos que he visto. Consistía casi completamente de casas de adobe de un solo piso. Las calles eran estrechas y sucias, dispuestas en un ángulo recto y olían con la mayoría de los bien conocidos aromas sudamericanos. Había buitres negros de cabeza roja peleándose, entre ellos y con los perros, las basuras de las acequias que corren por el medio de las calles.— Existían dos iglesias, una de las cuales, ubicada en la plaza, tenía dos torres y unas curiosas puertas antiguas; una cárcel o prisión; un cuartel o barraca cuyas paredes estaban marcadas con los huecos hechos por las balas durante la última revolución (setiembre de 1867); un hospital; una casa de aduana grande y bella, con columnas de hierro, atestada de mercaderías; la estación del ferrocarril a Tacna; un molino de harina; algunas buenas casas y oficinas en el distrito de los comerciantes, cerca al Morro y un importante muelle o dique"[613]. Los hidrógrafos ingleses comentan que "la ciudad de Arica está compuesta de casas mayormente construídas de cañas y junquillos cubiertos con esteras por miedo a los terremotos. Arica ha sido el lugar de una guerra civil, por la que sufrió severamente, así como por el terremoto de 1833. Se contempló a fines de 1836 [durante la Confederación] hacerla puerto del Estado boliviano; y si ello se hubiese realizado, tal vez se habría aproximado en importancia al puerto del Callao que es principal del Perú"[614].

Durante el lapso del que nos ocupamos la ciudad fue mejorada mediante varias obras públicas. En diciembre de 1846 se contrató con Murfi y Cía. la instalación de la cañería de agua[615]. En enero de 1851 se admitió la propuesta de Billinghurst y Taylor, del comercio de Arica, con la que se proponían construir una valla para cerrar el espacio de la caleta de Barlovento "con la condición de hacer de su propiedad toda el área que resultase tomado del mar". El documento de acuerdo dejó establecido que era obligación de los proponentes, lo siguiente: I. Construir un malecón sólido para asegurar el nuevo terreno de la invasiones de mar.— II. Terraplenar el área que resulte conquistada sobre el mar, y se halle fuera de los linderos de los actuales propietarios de la ribera que tienen estacadas levantadas.— III. Formar una calle que se extienda en toda la ribera hasta la punta del morro.—IV. Dejar otra calle con las condiciones anteriores entre los solares que formaren.— V. Dejar sobre el mismo malecón un espacio que sirva de calle con las mismas condiciones exigidas a las anteriores.— VI. Dejar un espacio de cinco a seis varas para la mayor anchura que se va a dar al muelle al costado de barlovento.— Y VII. Dejar expedita para el tráfico público, la parte del camino que corre por la falda del cerro y corresponde al nuevo terreno[616]. En 1852, por último, se admitió la propuesta de Diego Hainsworth para prolongar el muelle a un costo de 100,000 pesos[617].

Tacna está ligada por medio de un hermoso ferrocarril con su puerto de Arica, distante 13 leguas[618]. Tiene una extensión de cuarenta y cinco millas, las que se recorren en dos y media horas. Dicha ciudad es la capital del departamento político de Moquegua, al cual pertenece el puerto de Arica. La salida del tren es una vez diaria, tanto de Arica como de Tacna[619].

El ferrocarril de Arica fue comenzado en 1851 y acabado en 1854. El jefe de la sociedad empresarial fue el capitalista D. José Hegan. Tenía de longuitud 39 millas. En 1860 condujo 19,006 pasajeros y 176,125 quintales de mercadería. En 1858 dio un beneficio de S/. 190,546; los gastos ascendieron a S/. 98,435 y condujo de Arica a Tacna 139,693 quintales de mercadería[620]. El viaje de 2 1/2 horas en tren hacia y desde Tacna, fue resumido por Martínez: "es poco lo que uno puede decir acerca del ferrocarril que va a través de un inmenso desierto que tiene solamente una pequeña cabaña por estación"[621].

Las opiniones sobre el número de habitantes de Arica variaban mucho. Timins dice que "Arica tenía una población de 7 a 8 mil personas, siendo muchas de ellas comerciantes ingleses o alemanes. Los pequeños negocios eran de franceses, italianos y nativos, siendo los últimos una triste mezcla de razas en la que, no obstante, la india (aymara, inca o quichua) parecía predominar. Los peones llevaban ponchos y sombrero de paja; las mujeres usaban sus cabellos negros en largas trenzas que caían a sus espaldas. Alrededor del pueblo habían soldados indios y algunos oficiales jóvenes, alegres y de cintura fina"[622]. Los hidrógrafos ingleses expresaban que "la población [de Arica] debe ser de 3,500[623], mientras que para García y García, "la población es de 5,000 habitantes, la que está llamada a elevarse a gran cifra, a favor del progreso mercantil"[624]. En cuanto a su gente y estado sanitario, Dornin refería que "muchos de los ocupantes [de las casas de Arica] nos extendieron amabilidad y cortesía. La música parece ser una pasión; pocas son las casas sin un piano y damiselas agradables para tocarlo. El pueblo tiene 7,000 almas, pero pocos negros; la mayoría indios, con dulces semblantes agradables"[625]. Caplan, por su parte, comenta como sigue: "Su temperamento es ardiente, y prevalecen tercianas malignas, a lo que contribuye que el viento Sur está interceptado por el morro, y que el sargaso se pudre entre este cerro y el muelle"[626]. En Arica la "tropa se halla en el riesgo de ser atacada de la enfermedad de tercianas"[627].

En lo que concierne al comercio de exportación e importación con referencia a Arica tenemos la suerte de contar con la valiosa información estadística, a la que nos remitimos, que aparece en los cuadros 9-12 del tomo del Dr. Denegri Luna[628], que en ciertos casos permite rastrear antecedentes importantes, pues da detalles del tráfico existente desde 1825, así como de los artículos importados y los "frutos y especies" exportados, todo lo cual es de ayuda a fin de estudiar el comercio del sur de nuestro territorio en los primeros años de la vida republicana. Para el examen que aquí hacemos del transporte marítimo de cada puerto y el integral de la costa, resulta una contribución apreciable, por las posibilidades comparativas que se presentan, especialmente en cuanto al cuadro 9, que permite constatar el movimiento marítimo entre 1825 y 1840, y el cuadro II, que contribuye a precisar la trascosta de Arica mediante la consideración de los productos exportados en 1840 y la cantidad de cada uno de ellos. Amplían el panorama

que ofrece el cuadro II, los datos que aquí consignamos procedentes del Archivo General de la Nación, que en forma resumida presentamos, para aumentar la información sobre el valor que en la importación general por Arica significaban las mercaderías que estaban destinadas a Bolivia.

Tráfico portuario por Arica, para Bolivia, en 1851[629]

Resumen	
Sedería	126,500 2
Lencería	12,913
Algodonería	448,629
Lanas	351,989 7
Oro, plata y alhajas	2,462
Frutas	3,004
Víveres	10,098 5 1/2
Maderas	685 6
Muebles	6,905
Loza y cristalería	11,364 1 1/2
Vinos y licores	463 4
Artículos diversos	134,721 5 1/2
	1'109,736 71/2

Valor del tráfico marítimo de importación por el Callao, Arica, Islay, Huanchaco, San José, y Paita, en 1851 [630]

Resumen de la importación *Resumen por aduanas*	
Callao	6'317,926.6 1/2
Arica	891,698.7
Islay	1'376,492.7
Huanchaco	336,228.5 1/2
San José	236,439.4 1/2
Paita	288,678.7
	9'447,465.5 1/2

Aunque no tiene la misma calidad consideramos a continuación informes que aparecen en la *Guía política...* de 1861. Los incluimos tal como figuran a fin de que sirvan al lector para eva-

luar la importancia relativa de Arica con respecto a la de otros puertos que analizamos en esta parte de nuestro libro.

Importaciones y exportaciones que han tenido lugar en el año de 1859 en varios puertos de la República [631]

Puertos	*Importaciones*	*Exportaciones*
Iquique	2.255.994 2 1/2	2.271.619
Arica	975.029 4	463.046
Islay	1.454.351	944.919
Callao	9.697.804 5 1/2	2.509.323 4 1/2
Huanchaco	296.314 3 1/2	359.261 4
San José	91.315 1/2	389.237 5
Paita	526.842 3	285.809 2
Loreto	26.404	27.458
Islas de Chincha		8.535.720
	15.319.222	16.715.672 7 1/2

Resumen

Importaciones	15.319.222 2 1/2
Exportaciones	16.715.672 7 1/2
Saldo a favor de la República	— 196,450 9

Ingresos de las aduanas del Callao, Iquique, Arica, Islay, Huanchaco, San José y Paita, en 1859[632]

La aduana del Callao	2.421.265 7
Iquique	216.010
Arica	276.350 4 1/2
Islay	293.120 5
Huanchaco	55.495 6
San José	39.201 4
Paita	90.489 1/2
	3.391.942 3

Guano

El producto de este abono en 1859 ha sido de	23.403.767 3
Se adeudaba a los consignatarios y otros acreedores	8.692.240 3 1/2
Líquido ingreso	14.711.596 7 3/4

Con el mismo propósito, pero también para que se advierta el proceso de desarrollo comercial que se experimentó en la década de los sesentas, consignamos a continuación dos cuadros que pueden merecer cierto crédito debido al hecho que, como uno de los cónsules de Gran Bretaña, Hutchinson tenía acceso a buenas fuentes informativas.

Artículos de exportación de Paita, Arica, San José, Iquique, Callao y puertos pequeños, en 1868[633]

Puerto	*Artículos de exportación*	*Valor*	
		Moneda corriente boliviana Dólares	*Esterlinas Libras*
Paita	Algodón y sal	600,000	90,000
Arica	Lana y minerales, sin incluir la producción boliviana	2'000,000	200,000
San José	Tabaco, azúcar y sombreros de paja	1'500,000	225,000
Iquique	Salitre y bórax	2'500,000	375,000
Otros pequeños puertos	Azúcar, algodón, sal y minerales	2'500,000	375,000
Callao	Azúcar, algodón cueros, plata y oro (4,300,000) y guano (18,000,000)	22'900,000	3'435,000
Total 1868		32'000,000	4'800,000 *(sic)*

Importaciones y derechos de aduana de Paita, San José, Islay, Iquique, Arica, Callao y Huanchaco, en 1868

Puertos	*Valor de las importaciones*		*Derechos de aduana, 20%*	
	Moneda corriente boliviana. Dólares	*Esterlinas Libras*	*Moneda corriente boliviana. Dólares*	*Esterlinas Libras*
Paita	750,000	112,000	150,000	22,500
San José	750,000	112,000	150,000	22,500
Islay	1'000,000	150,000	200,000	30,000
Iquique	1'250,000	187,500	250,000	37,500
Arica	2'250,000	337,000	450,000	67,500
Callao	14'000,000	2'100,000	2'800,000	420,000
Huanchaco	500,000	75,000	100,000	15,000
Totales	20'500,000	3'075,000 *(sic)*	4'100,000	615,000

Las exportaciones en 1868 sumaron 32,000,000 de dólares bolivianos, equivalentes a 4'800,000 libras[634].

A las informaciones que preceden se pueden agregar otras que se encuentran en la obra de Leubel, así como datos sueltos que consigna uno que otro autor. No se obtiene así, ciertamente, una cantidad coordinada de cifras; pero por ahora no podemos ofrecer nada mejor. No hemos encontrado sobre Arica, ni sobre los otros puertos peruanos, análisis comerciales del siglo pasado, ni series estadísticas que registren su movimiento portuario, excepto en el caso de las lanas, que Bonilla ha presentado y de lo que trataremos luego. Esto nos obliga, en este y en otros casos, a consignar algunos comentarios y cuadros recogidos aquí y allí y generalmente no muy confiables. Comenzaremos con el material que trae Caplan que es uno de los pocos autores de esa época que muestra un sentido comercial y estadístico. Este indica: "Arica va engrandeciéndose de día en día, sirviendo de puerto para la introducción de mercaderías que se dirigen a Bolivia, y la exportación de los productos naturales, tanto de esta como del departamento de Puno, circunstancias que lo constituyen la segunda plaza marítima de la República. Las exportaciones consisten en fuertes cantidades de lanas de alpaca y carnero, cascarillas, cobre, plata en pasta y ratania. La Aduana produce más de S/. 1'000,000 al año"[635].

No es mucho lo que los viajeros e hidrógrafos pueden añadir. Cornwallis dice que "las principales exportaciones de este lugar son mineral de cobre, corteza peruana (*Peruvian bark*), plata y

lana"[636]. "Se exportan, dice Warren, grandes cantidades de corteza peruana, mineral de cobre, plata y lana. Ultimamente se ha construído, añade, un ferrocarril hacia el interior bajo la superintendencia de nuestro hábil e inteligente compatriota el Sr. Walton Evans y está ahora en exitoso funcionamiento"[637]. Miller, refiriéndose a los españoles de la Comisión Científica, refiere que "la *Covadonga* llegó al puerto de Arica el 3 de julio de 1863 y los naturalistas españoles se sorprendieron al ver gran cantidad de pájaros acuáticos en la bahía y el peculiar color gris del paisaje, ocasionado por la densa capa de guano, o excremento de los pájaros. Ricos en fosfatos y materia nitrogenosa, estos depósitos eran explotados y embarcados en grandes cantidades a Europa, donde se utilizaban para fertilizar las exhaustas tierras"[638].

Debemos a Leubel una información detallada sobre el comercio y el tráfico en 1859-1860 que, por lo demás, permite enterarse de las muy gruesas discrepancias que podían presentarse en las cifras estadísticas oficiales y las de un estudioso que no estaba relacionado con las oficinas públicas. Este autor incorpora en su trabajo unos datos sueltos sobre 1859 y 1860 y, además, un análisis del movimiento mercantil en 1860. Los datos sueltos son los que siguen, que vale la pena comparar con los cuadros 9-14 de Denegri[639].

Exportaciones por Arica, en 1859[640]

Artículos	*Cantidades*		*Valores*
Cobre	3.388	qq.	16.940
Lana de alpaca	4.559	„	205,160
Idem de oveja	635	„	7,622
Chocolate	6	a	36
Oro en polvo y pepitas	6,677	onzas	108,433
Idem sellado	122	„	2,074
Plata de piña	9,997	marcs.	84,821
Idem de chafalonía	1,363	„	8,861
Idem sellada	20,429	$	20,429
C. de chinchilla	307	n°s	921
Id. de vaca	179	„	2,698
Id. de vicuña	21	„	127

Importaciones por Arica, en 1859 [641]

Sedas:	34,250
Linos:	8,130 7
Algodones:	112,221 6
Lanas:	91,269 6
Ropa hecha:	74,012
Víveres:	291,686 7
Mercaderías diversas:	363,458 2
Total	975,029 4

Movimiento marítimo de Arica, en 1860 [642]

Entraron con procedencia del extranjero:

50	buques	ingleses	con	50,578	toneladas
6	„	franceses	„	2,399	„
5	„	hamburgueses	„	1,590	„
1	buque	danés	„	262	„
1	„	hanoveriano	„	290	„
1	„	belga	„	361	„
1	„	español	„	423	„
7	buques	norteamericanos	„	3,767	„
14	„	chilenos	„	2,917	„
5	„	peruanos	„	950	„
91	buques	con		63,547 *(sic)*	toneladas

Cabotaje en Arica, en 1860[643]

El comercio de cabotaje en 1860 lo hicieron 168 buques de las nacionalidades siguientes:

48 ingleses
7 franceses
3 españoles
3 hamburgueses
1 holandés
1 prusiano
2 daneses
3 norteamericanos
1 neogranadino
9 chilenos
90 peruanos

En cuanto al análisis del movimiento mercantil en Arica durante el año 1860, Leubel dice: "La importancia de este puerto, por donde se introducen casi todas las mercaderías destinadas al consumo de Bolivia, va aumentando cada año, como lo demuestran las cifras de sus importaciones y exportaciones. En 1860, sin embargo, el tráfico disminuyó considerablemente, con motivo de la interdicción con la vecina república; pero aún a pesar de esto, las cifras que presentamos dejan muy atrás las que figuran en los estados generales que hemos copiado de la Memoria de Hacienda y que se refieren al año de 1859. Creemos que el señor Ministro del ramo ha sufrido una equivocación al sentar que las exportaciones de los once primeros meses de 1860 representan un valor doble del suyo. Pero dejemos hablar a las cifras".

"*Exportaciones.*— En los once primeros meses de 1860 que es la fecha a donde alcanzan nuestros datos, es decir, desde 1º de enero hasta 30 de noviembre, las exportaciones del puerto de Arica fueron las siguientes:

Exportaciones por Arica, en 1860

	Pesos
Oro en polvo, pepita y barra	83,235
Plata piña	57,105
Idem chafalonía	2,580
Pesos fuertes	13,797
Oro sellado	4,288
Barrilla de cobre	216,117
Idem de estaño	25,798
Cobre fundido	7,060
Estaño fundido	24,750
Lana de alpaca	229,095
Idem de oveja	888
Idem de vicuña	240
Metales de charqui	3,425
Café	390
Cascarilla	160,260
Cueros de chinchilla	1,101
Idem de res	3,866
Algodón	317
Cochinilla	195
	834,507"

"Si a esta suma agregamos por el mes de diciembre $ 75,000, que es el término medio de la exportación mensual en los once

meses, tendremos un valor total de $ 909,507 por las exportaciones de todo el año de 1860.

Comparando ahora esta cifra con la de la Memoria de Hacienda resulta:

Que en 1859 las exportaciones del puerto de Arica ascendieron a	$	463,046
Y en 1860 a		909,507
Diferencia		446,461"

"Es decir que en 1860, a pesar de la interdicción comercial con Bolivia que duró desde mayo hasta octubre, la exportación del puerto de Arica excedió la del año anterior en $ 446,461". "Si esta demostración no fuese suficiente para probar la inexactitud del dato oficial, bastaría referirnos al estado que insertamos en la página 145, tocante a la carga conducida a Arica por el ferrocarril para la exportación, en 1858. Ese estado manifiesta que el valor de los artículos que se depositaron en el puerto de Arica para su exportación, ascendió a $ 1'475,107, no siendo comprendido en esta suma el valor de diversas mercaderías cuyo peso se avaluó en qs. 10,990-60. Mucho dista esa cantidad de los $ 463,046 que figuran en la Memoria como importe de las exportaciones del citado puerto en 1859". "Nota: Después de impreso ya nuestro capítulo referente al comercio, hemos recibido de nuestro colaborador, el señor Federico Basadre, los datos a la exportación del puerto de Arica en el mes de diciembre, que nos faltaban; y como para suplir esta falta hicimos un cálculo aproximado de dicha exportación con el objeto de manifestar la inexactitud de la cifra de la Memoria de Hacienda, vamos a consignarlos aquí, para que el lector pueda establecer una comparación más exacta entre el dato oficial y el nuestro".

Artículos de exportaciones por Arica, para el extranjero, en diciembre de 1860

Barrilla de cobre	$	13,035
Idem de estaño		211
Lana de alpaca		10,800
Cascarilla		87,360
Oro en polvo		28,480
Plata piña		14,622
Idem chafalonía		254
Idem sellada		280
Minerales de plata		950
	$	155,992"

"Si agregamos esta suma a la de las exportaciones en los once primeros meses del año de 1860, que se halla en la pág. 199, tenemos el resultado siguiente:

Valor de la exportación en los once primeros meses de 1860	$	834,507
En el mes de diciembre		155,992
Total exportación en 1860		990,499"[644]

"Esta cantidad da una diferencia todavía mayor que la que habíamos establecido con respecto a la cifra oficial de la Memoria de Hacienda, como puede verse en la citada página del capítulo sobre comercio"

"*Importaciones.*— He aquí la clasificación de los bultos despachados por la aduana de Arica, en tránsito para Bolivia, desde 1º de enero a 30 de noviembre de 1860.

Artículos importados por Arica, en 1860[645]

Algodones labrados	2,498	bultos
Lanas	1,289	„
Sederías	488	„
Ropa hecha	233	„
Muebles	92	„
Lencería	6	„
Mercería, loza y especies para pulperías	1,912	„
Géneros de lana con hilo	50	„
Artículos de París	77	„
Drogas	162	„
Librería	100	„
Talabartería	42	„
Instrumentos de música	15	„
Relojería	2	„
Abarrotes	6,920	„
Lona y crudo	16	„
Utiles para ensayes y de minería ...	54	„
Plata sellada marcos	31,370	„
Azogue	646	„
Metales	453	„
Sacos vacíos para barrilla	305	„
Cigarros puros	13	„
Esmalte	3	„
	15,286 *	bultos

* Aquí la direrencia es muy grande. Da 46,746 *(Los Editores).*

"Las entradas de la aduana de Arica en el año de 1860, ascendieron a la cantidad de $ 269, 615 5. Comparadas con las correspondientes al año anterior, resulta una diferencia de $ 8,743 7 1/2 en el último año".

Arica ha sido varias veces destruída por los terremotos y ha resultado también escenario de varios sanguinarios combates revolucionarios[646]. Ha soportado otros desastres. Fue saqueada por Sir Francis Drake en 1579; casi sepultada por el terremoto de 1608; atacada después dos veces más por piratas; volvió a verse arruinada por un terremoto, y por último casi desolada por las luchas revolucionarias[647]. Sufrió mucho con el terrible terremoto de 1868; la ciudad entera fue destruída y el mar penetró más de una legua de distancia tierra adentro[648], como se ha descrito en páginas precedentes.

Los hidrógrafos británicos quedaron impresionados por los panoramas de Arica. Expresan que "pocos paisajes se contemplan tan magníficos como la visión en un día despejado, de la extensión comprendida entre la cima de Sama y Arica. Por ser baja la costa y presentándose el campo abarcado en una continua elevación hacia las estupendas masas de nieve de los Andes, se manifiesta con gran claridad la interminable variedad de sus trazos y la grandeza de sus vastas proporciones. Aún puede verse a menudo el volcán de Arequipa, a más de 90 millas de distancia"[649].

Timins hace las siguientes remembranzas, de sumo interés porque lo que este viajero vio en Arica fue pocos días antes del maremoto de 1868: "Me detuve en el muelle para observar las diversas conductas de un gran número de pelícanos y otras numerosas aves marinas cuya morada es el Morro, en cuya superficie podían estar posados en grandes cantidades, mientras que miles de aves como los cuervos marinos volaban hacia el Sur en líneas largas y regulares, con dirección a sus lugares de descanso en los inmensos precipicios. A poca distancia de la costa, frente a la estación del ferrocarril, revoloteaban, en nubes sobre el mar hasta que se precipitaban en el agua, haciendo que la superficie se volviese blanca con la espuma. Es un misterio para mí cómo al caer juntos en tales masas densas, evitan chocar entre ellos mismos en vez de contra los peces cuya captura es, supongo, el objeto de todo este raro revuelo. En la bahía estaban anclados el bello buque de guerra peruano, construído en Inglaterra [fue en Francia], *América*; el cañonero americano *Wateree* y la nave—almacén

Fredonia; la barca *Chañarcillo*, de Liverpool; la barca francesa *Cantón* y algunas naves más pequeñas, así como el vapor *Callao*, del que recién había yo desembarcado, mientras que una linda barca de bandera inglesa partía de la bahía. Todas estas naves, excepto las dos últimas, fueron destrozadas por las olas durante el terremoto de unos días después, perdiéndose la mayoría de sus tripulaciones. Se me informó que la dotación del *Fredonia* estaba compuesta casi enteramente de escandinavos, alemanes y británicos. Poco pude imaginarme que unos días después casi todos ellos estarían muertos. Cuando fui al Morro, penetré, en las cuevas, ya que había escuchado que habían allí curiosos jeroglíficos [petroglifos] y otros interesantes restos aborígenes en una de ellas"[650]. Otra curiosidad notable en su inmediación es una caverna, cuyo término no ha sido visto aún por ojo humano. Los indios dicen que por ella se conducía el pescado del mar hasta el Cusco para la mesa del Inca[651].

Según Bollaert, en el informe que el comandante Carrasco presentó al Gobierno en 1853 expresó: "Arica ha sufrido de invasiones bárbaras, desbordamientos de los ríos, terremotos terribles y huracanes provenientes del Sur; y, de buena fuente se puede demostrar que 40 años antes la ribera del mar estaba 150 yardas tierra adentro. Es a consecuencia de esta retirada del mar por cataclismo terrestre, que se halla necesario prolongar el muelle"[652].

Arica posee en el área costeña cuatro satélites. De estos, tres [Sama, Pacae y Cocotea] tienen un tráfico marítimo constante, aunque limitado, relacionado con la distribución de guano para la agricultura nacional. Ilo, que es el cuarto, resulta el punto más próximo a la ciudad de Moquegua. Por esta razón y su productivo valle de olivares, ofrece buenos artículos alimentarios. Debe tenerse en cuenta que estos satélites realizan solamente comercio de cabotaje.

La Capilla

"La costa que continúa al norte de la punta Lobo tarapaqueña [quebrada de Vítor] corre como las demás casi Norte—Sur, por once y media millas. La [costa] del sur está formada de cerros altos, acantilados que presentan una meseta plana en su parte superior, cuya altura media en todos ellos es de 2 a 4,000 pies. Luego cambia de aspecto a esta distancia y principia un corto seno al

Este, llamado La Capilla, el cual se halla rodeado de cerros muy bajos e inclinados. Desde el cabo Lobos para el Norte, se ven manchas y fajas blanquecinas, lo que manifiesta allí la existencia de guano que no demarcaremos como depósitos especiales, por virtud de su poca cantidad"[653].

La Licera

Al Norte [de la Capilla] hace la costa un ligero recodo que llaman La Licera, por el cual puede desembarcarse a buscar Arica cuando la mar no está agitada. "Es una buena playa de arena con fondo de once a siete brazas; pero se carece de abrigo en toda la ensenada". Añade García y García que "en las pasadas revoluciones se hicieron en diversas épocas desembarques de fuerzas por aquí, para atacar a Arica por retaguardia; pero siempre con peligro y pérdida de vidas"[654].

15. LA SUBAREA DEL PUERTO DE ISLAY

Según se desprende de los cuadros estadísticos que aparecen en un trabajo de Bonilla del cual vamos a tratar posteriormente, el comercio meridional de exportación de lanas fue el primer indicio de recuperación económica que se advirtió en el muy flamante Perú republicano, pues existen referencias británicas desde 1822, 1825 y 1826. Es de creer que tal exportación se realizó al principio por el primer puerto que se llamó Mollendo. Después pasó al puerto de Islay por el que se traficaba desde hacía tiempo pero que oficialmente sólo se fundó el 30 de agosto de 1827. Es en referencia a la década de los treintas que se encuentran datos concretos de despachos de lana por este lugar que, por otra parte, muestran un crecimiento acelerado de la exportación a Inglaterra: en 1834 se despachan solamente 57 quintales, pero la exportación es de 8,555 qq en 1839[655]. En 1860 entraron en el puerto 62 buques con un total de 20,068 toneladas[656]. Por entonces García y García decía que allí llegaban "los productos de Cuzco y Puno en gran parte", agregando: "se hacen por él [Islay] fuertes importaciones de mercaderías extranjeras y productos nacionales para el consumo de esos departamentos ...". Es de creer que unos y otros iban a Arequipa, que era en el Sur el centro comercial de distribución[657].

En lo que se refiere propiamente a Islay, esta caleta ya se venía empleando para el tráfico de Arequipa, aunque en forma reduci-

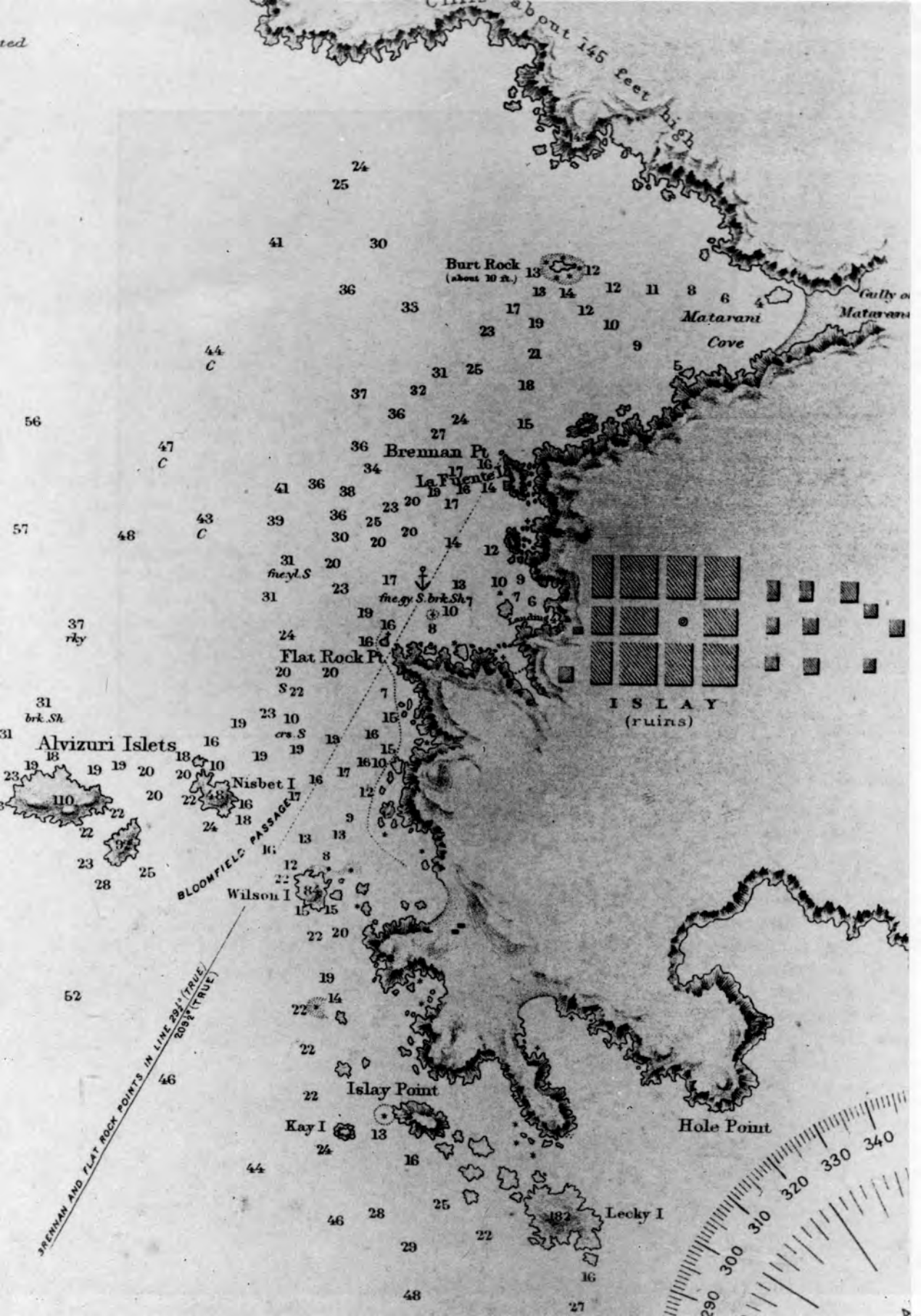
da si se examinan los datos que sobre ella aporta el Dr. de la Puente[658]. Su auge comenzó con el tráfico de las lanas, cuyas exportaciones están registradas por los cónsules que Gran Bretaña comenzó a estacionar en ese lugar desde el año 1834[659].

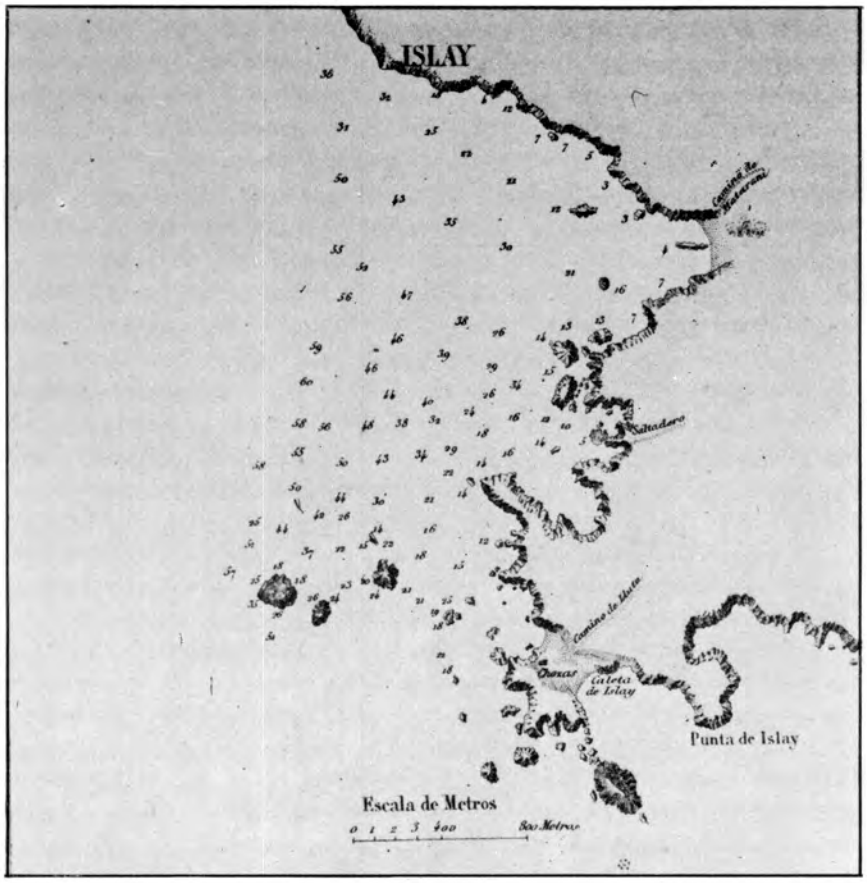
El comercio de las lanas, importante por sí mismo y también a causa del peculiar tráfico marítimo que ocasionaba, se realizó por tres lugares de la costa: Mollendo, Arica e Islay. Tal enunciación se presenta aquí en un orden de trascendencia que va de menor a mayor. Mollendo tuvo poca importancia y figuró algo fugazmente. Por Arica sí se exportó una cantidad apreciable de lana pero era mayormente boliviana. Islay, en cambio, fue el principal lugar del que salían al exterior las lanas peruanas que provenían de sus mayores fuentes de producción: el Sur del departamento político del Cusco y el Norte del departamento de Puno. Tales antecedentes nos determinan a dar aquí a Islay la prioridad en el tráfico de las lanas.

Doce millas al norte de la caleta de Cocotea se encuentra el importante valle del Tambo, que termina septentrionalmente en unos barrancos de los que se desprende la punta Méjico a la que siguen la caleta de Mejía y la quebrada de Guerrero. Cinco millas al Norte estaba por entonces la caleta de Mollendo, y a igual distancia al N.O. aparecían la punta de Islay y sus arrecifes inmediatos que, una vez rebasados y si se embocaba un canal existente entre la costa y las islas Alvizuri, permitía entrar al puerto de Islay que se hallaba ante el telón de fondo de sus negros barrancos cortados casi a pique. Si se doblaba la punta que cierra el puerto hacia el Norte, aparecían la caleta de Matarani y, algo más allá, las de Nonatos y Guata. En las páginas que siguen consignamos informaciones sobre los detalles de esos accidentes geográficos y respecto al papel económico que desempeñaban.

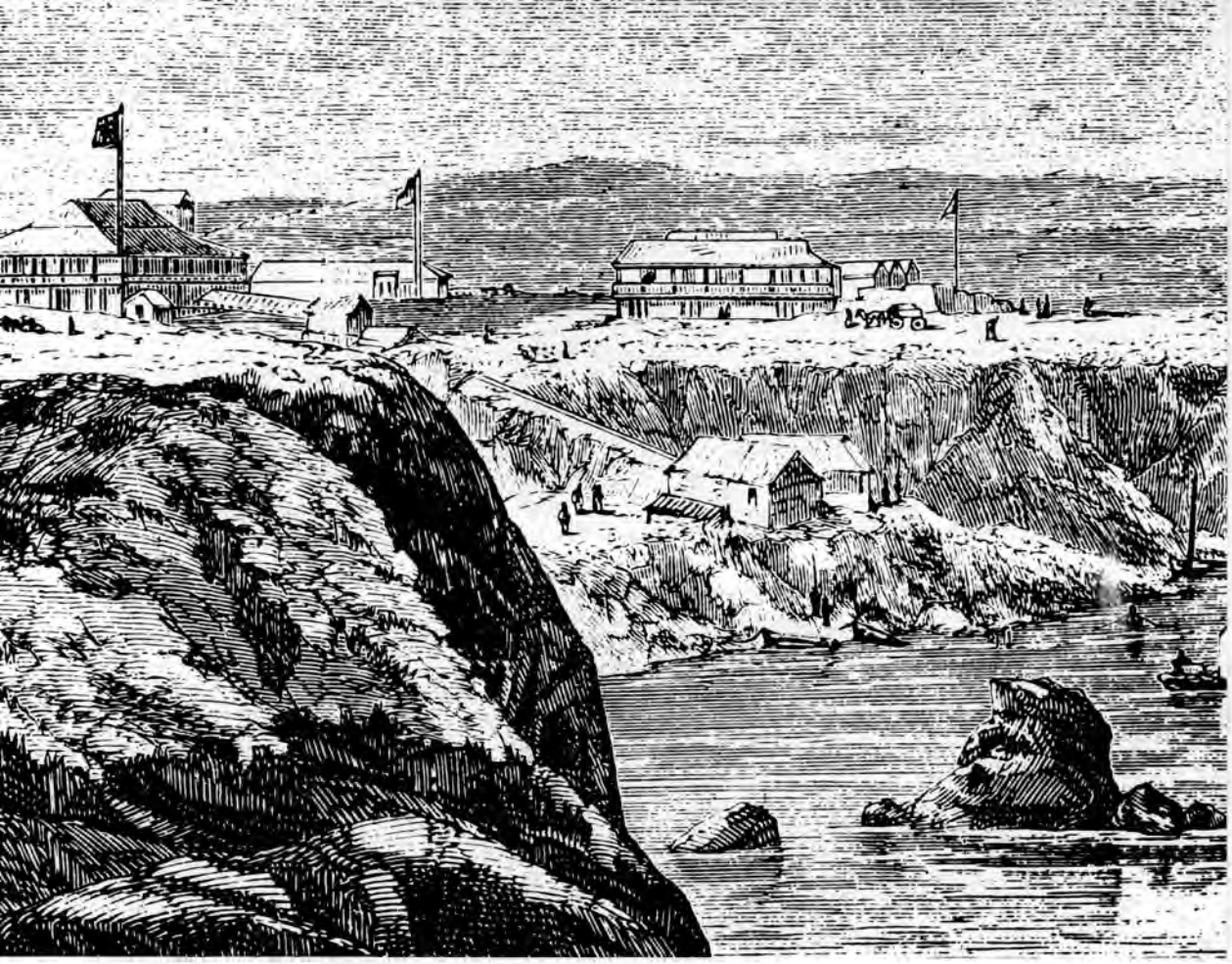
"Grande, de buena estructura, con dos fuentes de agua y un muelle de hierro", según Bollaert[660], el puerto de Islay "se distingue de todos los demás del Perú por su forma especial. Esta la constituye una gran poza rodeada de barrancos negros de piedra, cortados casi a pique. Son elevados y no dejan playa alguna. En la parte nor—este del muelle existe un islote elevado llamado de la Fuente, el cual separa el puerto de la caleta de Matarani"[661]. Marcoy, que lo visitó, lo describe como sigue: "Es el puerto de comercio de Arequipa y el asiento de la aduana del departamento político de este nombre. Su bahía tiene figura irregular y está bordeada de una doble hilera de colinas o lomas de tono amari-

Plano del puerto de Islay.
(Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).


about 145 feet high
Burt Rock
(about 10 ft.)
Matarani
Cove
Brennan Pt.
La Fuente
Flat Rock Pt.
ISLAY
(ruins)
Alvizuri Islets
Nisbet I.
BLOOMFIELD PASSAGE
Wilson I.
BRENNAN AND FLAT ROCK POINTS IN LINE 291° (TRUE)
209° (TRUE)
Islay Point
Kay I.
Hole Point
Lecky I.



Islay. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).



Islay en el libro de Squier.

Islay visto por Marcoy.

llo, pesadas de aspecto, dispuestas en anfiteatro y revestidas de un muro pétreo hasta el tercio de su altura. La acción continua del mar, en que las olas presionadas por el viento se deshacen con furia en la ribera, ha pulido la superficie de estas rocas cortadas a pique convirtiéndolas en una especie de acantilado. Al fondo de la bahía un gran roquedal, parecido a una torre en ruinas, se une a la tierra firme por un sistema de viguetas, de planchas y de escalas de cuerdas, formando una estructura que sirve de muro, de muelle y de embarcadero a la población flotante, así como de observatorio a los aduaneros que poseen un cobertizo más allá del cual un sendero tortuoso conduce en diez minutos a la villa de Islay. Cuando la bahía se ve en toda su extensión tiene la forma de una media luna con una punta hacia el Norte, que es el cabo Caballo, y otra en el Sur, que está en los roquedales de Ilo, reproduciendo exactamente el cuerpo de un inmenso pez sumergido"[662]. Los hidrógrafos británicos dicen que "la bahía de Islay, formada por algunas isletas dispersas y por la punta Roca Plana, que se extiende hacia el Noroeste, tiene cabida para 20 ó 25 buques. El pueblo está construído al lado occidental de una colina que declina gradualmente hacia el fondeadero. La costa situada entre Islay y la punta Cornejo es un acantilado negro e irregular, de entre 50 a 200 pies de altura, rodeado por rocas dispersas a la distancia de un cable. La punta Cornejo, 14 millas más al Oeste, tiene como 200 pies de altura; parece un fuerte con dos hileras de cañones y es bastante blanca. Hacia el Occidente la costa es oscura y forma una bahía; y hacia el Este hay unos acantilados negros y bajos, con cenizas en la parte superior, que se extienden a medio camino en lo alto de las colinas. Si el cielo está despejado, se puede ver el valle de Quilca, que es el primer punto verde al Oeste de Tambo"[663].

Bollaert nos ha dejado la relación de las vinculaciones terrestres que el puerto tenía con Arequipa: "El camino que va de Islay a Arequipa aparece en primer plano, sobre piedras mezcladas con arena y blancas cenizas volcánicas. En el olivar de Guerrero se puede hallar agua; luego, sobre una hondonada que atraviesa las montañas de la costa hacia la gran pampa; hay una elevada llanura desértica, a 3,000 pies sobre el nivel del mar, cubierta con arena y polvo volcánico; por el Oeste limita con las alturas de la costa y por el Este con los Andes, teniendo al volcán de Arequipa, que generalmente humea, como punto culminante. En estas desoladas llanuras se ven los médanos, o colinas semicirculares de

arenas movibles, cuya concavidad generalmente se halla hacia el Norte a causa de que los vientos vienen del Sur. Cuando hay vientos fuertes, estos médanos se trasladan, y se sabe que en ellos se han hundido y perdido algunos viajeros. Son de todos los tamaños, desde el de un hormiguero en forma de montículo, hasta otros de cientos de pies. Aquí se observan perfectamente los espejismos"[664]. Cornwallis, por su parte, recuerda su breve permanencia en el puerto: "La ciudad era pequeña y con una apariencia de miseria que no afectaba a sus habitantes. Sobre la playa rompía un oleaje grueso y el desembarque era peligroso y desagradable. Pero el hecho de que Islay fuera el puerto de la ciudad de Arequipa, una de las principales de la República, resaltaba bastante su importancia y hubo mucho que tomar a bordo y que enviar a tierra: gente, mercancía y correspondencia, durante el período de nuestra breve permanencia allí"[665].

García y García, así como Fitz—Roy, daban las siguientes informaciones sobre la manera de entrar al puerto: "En la pequeña punta del baluarte que está al medio de la costa del Sur existe un banco de ladrillos", dice el primero. "Fuera de dicho punto se desprende una laja sobre la que bate el mar continuamente. Los buques que hagan viaje para Islay deben reconocer la quebrada de Tambo. Es ésta muy notable y atendidas las descripciones que hemos hecho de ella, no puede equivocarse con otra. Aproximándose a la costa desde esta parte y corriendo hacia el Norte, se verán los blanquizales de que hemos hablado y muy luego se distinguirá, bajo ellos, la faja negra que forma la punta de Islay. Acercándose a esta se avistarán los islotes blancos de Alvizuri y entonces se gobernará sobre el que está al Norte, cuidando de la laja que sale al Sur de la punta. Se pasará muy cerca de este islote, por sotavento, y se ceñirá luego en demanda del fondeadero. Llegado a este se procurará largar el ancla lo más inmediato posible a la costa, por exigirlo así el mucho fondo que, hemos manifestado, se encuentra separándose un poco.— Esta parte es muy propensa a calmas, razón por la que conviene recalar del modo indicado, para evitar caer a sotavento por ser muy fuerte la acción de la corriente. Si estando próximo a los islotes de la entrada calmase el viento, lo que sucede con frecuencia, deben echarse los botes al agua y entrar remolcado por ellos, pues si esto no se hace amanecerá el buque a sotavento del puerto y no se podrá tomar al día siguiente"[666]. Fitz—Roy, por su parte, expresa: "Las naves con rumbo a Islay que vienen del Sur, deben acercarse a la costa frente a

Tambo, buscando la punta Méjico, que es baja, llamativa y está cubierta de matorrales. Una vez avistado ese lugar, el cual (según el clima) puede divisarse a la distancia de 3 a 6 leguas, se debe trazar el rumbo hacia una quebrada que hay en el barranco, en dirección Oeste. El camino que conduce a Arequipa atraviesa esta quebrada y serpentea al pie del cerro desde Islay. La mejor señal para llegar a Islay son las rocas blancas que forman el puerto. Sin embargo, a primera vista son muy parecidas a las del Norte, frente a la punta Cornejo, pero la oscura bahía que aparece al Norte de esa punta y el camino que conduce a Arequipa, claramente visible cuando se está cerca a Islay, serán suficientes para distinguirlas. Asimismo, al noreste del pueblo hay una altura bastante notable, con el pico acampanado y de 3,340 pies, la que ayuda a llegar al puerto cuando hay niebla baja. Conforme se aproxima uno a la costa se observará que la base de los cerros está cubierta por cenizas blancas (que han sido arrojadas por el volcán de Arequipa, que está a 50 millas de distancia), las que no se encuentran en ninguna otra parte de la costa. Esta peculiaridad empieza un poco hacia el oeste de Tambo y llega hasta la punta Cornejo, y a tres leguas de la punta de Islay se verá claramente las isletas blancas que forman la bahía, hacia las cuales se ha de navegar. Se debe uno acercar cautelosamente a la punta de Islay, ya que a un cuarto de milla hacia el sur del grupo de isletas que se hallan frente a esta punta, hay una roca escasamente cubierta. Es costumbre dirigirse hacia el oeste de las isletas blancas, aunque con una brisa definida resulta mejor cruzar entre la tercera isleta exterior y las siguientes, lo que permite a la nave escoger en seguida su atracadero. Debe tenerse en cuenta que al pasar a la cuadra de la isla exterior, esta intercepta el viento, lo cual puede obligar a utilizar espías o remolques, y poner en peligro al buque que puede ser lanzado por la marejada muy cerca a la costa. La marcación para introducirse entre la tercera y la cuarta de las isletas [de Alvizuri] es la Roca Plana apenas abierta de la punta norte del pueblo. Se debe pasar cerca a la roca, o se saldrá del bajo, para fondear con la Roca Plana al S. 1/4 E., y la punta Norte de la ciudad al Noreste. Los vapores—correo fondean con la cuarta isleta enfilada con la Roca Plana. Se requiere un calabrote para mantener la proa en dirección a la marejada, a fin de evitar que el buque se balancee fuertemente aun en la parte más protegida. Las naves provenientes del Este deberían seguir las mismas indicaciones, teniendo en cuenta la corriente del Noroes-

te, de una milla por hora. Si se viene del Oeste, hay que ingresar siguiendo el paralelo de 17º 5' que llevará como una legua al sur de la punta de Islay, y si no se puede confiar en la longitud, al pasar se debe reconocer la punta Cornejo, que es en la región el punto más notable y fácilmente visible desde el paralelo. Cuando el tiempo sea favorable, aparecerá luego el pueblo en forma de puntos negros resaltando en el terreno blanco, lo cual permitirá trazar un rumbo para fondear bajo las isletas, como antes"[667].

En cuanto al fondeadero, García y García dice: "El fondo es de piedra muy acantilado. A medio cable de la tierra se encuentran once brazas de agua y va en aumento hasta veinticinco y cuarenta a la mitad del puerto. Separándose tres cables no se halla fondo en menos de cuarenta o treinta brazas. Conviene, en consecuencia, ir tan cerca de la costa del Sur como se pueda, porque de este modo se estará próximo al muelle, situado hacia esa parte, y se podrá acoderar el buque sobre las mismas piedras. El muelle es de hierro en esqueleto y con plataforma de madera; se halla construído sobre unos islotes y la costa. Desde este punto comienza en plano inclinado una cuesta con pendiente de cerca de trescientos pies. En su término por la parte de la tierra se ve la aduana y conduce a la población"[668]. Fitz—Roy añade: "El espacio para fondear en el interior de los islotes es muy limitado y el agua es muy profunda. La compañía P.S.N.C. posee una boya apostada en alrededor de 30 brazas"[669].

El muelle a que se hace referencia se construyó de acuerdo con un decreto supremo del 10 de marzo de 1851, que tuvo en cuenta la propuesta que D. Guillermo Shutte había hecho para construir un muelle en Islay. Esta persona había antes concluído a satisfacción la cañería de agua para ese puerto, en 1848. Se admitió su propuesta con respecto a una obra de hierro y madera, de 42 varas de largo y "8 a 10" de ancho, con dos pescantes capaces de levantar tres toneladas cada uno, a cambio del abono de 50,000 pesos por parte del Gobierno, siempre que quedara terminado en un año, por un ingeniero traído de Europa por Shutte a quien se adjudicaban todos los útiles del muelle antiguo. Aunque el 10 de mayo de 1852 otro decreto supremo dispuso que se aplicara el castigo económico que el contrato preveía por demora de la obra, el muelle se concluyó posteriormente[670].

En lo que se refiere a las condiciones que Islay ofrecía para la vida, García y García expresaba que "está abastecido el puerto de víveres, aunque los frescos no son en mucha abundancia ni

muy variados. La aguada se hace en el mismo muelle por una cañería de fierro que llega hasta él"[671]. Un marino norteamericano, por su parte, en 1842 decía: "En general, es un lugar pobre sin agua potable; las legumbres, hortalizas y toda clase de comestibles son escasos y caros. No existen paseos agradables, ni vegetación; aunque me dicen que llueve, y fuerte además, en julio y agosto, y que las tierras altas de los alrededores y sus laderas hacia el mar están cubiertas con vegetación suficiente como para inducir a los ganaderos a mandar su ganado a pastar por esas inmediaciones"[672]. Marcoy, por último, añadía: "Nada más árido ni más desolado que este paisaje cuando se le recorre con la vista. Sólo dunas de arena, acantilados altos, largas zonas de salitre y de sal marina, superposiciones de depósitos calcáreos, islotes cubiertos de una capa de guano, rocas de todas formas y de todos los colores. La pureza del aire, la intensidad de la luz, el azul inalterable de la mar y del cielo acusan netamente todos los detalles de este amplio tablero no dejando en sombra ninguna de sus caras, dándoles un esplendor taciturno, una deslumbradora inmensidad y cierta serenidad implacable. Miriadas de aves marinas de la mañana a la noche planean y giran, suben y descienden en la deslumbrante claridad del sol, completando la ilusión porque parecería verse el cadáver de una ballena que es presa de las aves voraces"[673]. Warren se queja del puerto: "Un fuerte oleaje rompe continuamente a lo largo de sus playas, proporcionando un desembarque peligroso y desagradable; realmente yo mismo estuve a punto de ahogarme una o dos veces en él"[674].

En lo que concierne al abastecimiento del agua para los buques con que se proveyó a Islay, lo ocurrido sirve, ciertamente, para demostrar las dificultades que se creaban con los extranjeros cada vez que se les cobraba por los servicios que utilizaban con el fin de explotar nuestros recursos obteniendo pingües ganancias. Apenas se instaló la tubería se nombró a un oficial aduanero para que hiciera los cobros por aguada a los buques extranjeros, recaudación que produjo la protesta del bergantín norteamericano *Cadet*, hecho que dio lugar a un informe del Comandante General de Marina, que pasó a vista del Fiscal de la Corte Suprema. Este reprodujo el informe de la primera autoridad naval haciendo notar el considerable gasto realizado por el Estado, así como lo costoso que era la conservación de la tubería, y opinó que se debía cobrar a los buques extranjeros cuatro reales por tonelada de agua, para crear con esos ingresos un fondo de atención al servicio de aguada[675].

Con respecto al tráfico marítimo Marcoy expresaba: "Cada año una cuarentena de buques europeos o norteamericanos hace en Islay un corto reposo para embarcar los productos del interior que les tienen en reserva. Durante algunos días la vida parece galvanizar al puerto y a su triste aldea. Los ecos, que están habituados a no repetir sino el rugir del viento, el murmullo de las olas y la ronca voz de las focas, resuenan con frases aguardientosas y llamamientos políglotas. Después los buques levan sus anclas y todo vuelve al orden acostumbrado"[676]

García y García decía: "Islay es el puerto principal del departamento de Arequipa y por él se surten también el departamento del Cuzco y el de Puno en gran parte. Se hacen por él fuertes importaciones de mercaderías extranjeras y productos nacionales para el consumo de esos departamentos: y se exportan grandes cantidades de lana y otros productos del país"[677], lo que no era exagerado pues en 1851 Islay ocupaba el segundo lugar en valores de importaciones de la República: 1'376,492 7[678]. Con ello el marino peruano corroboraba lo que ya habían expuesto los hidrógrafos británicos: "El comercio florecía más aquí aun durante la guerra civil [nacional], que en cualquier otro lugar visitado por el *Beagle*. Generalmente habían 4 ó 5 y a menudo el doble número de naves descargando y tomando cargas. Los principales productos de exportación eran lana, corteza y numerario. En 1858 ingresaron al puerto 49 naves de 19,835 toneladas, con carga por un valor de £ 258,125, mientras que las exportaciones tuvieron un valor de £ 461,594. Se intentó mejorar los recursos de la región intermedia [respecto a Arica, se supone] enviando un vapor una vez al mes a Ilo, pero no dio resultado"[679]

En páginas posteriores tendremos necesariamente que tratar del comercio de Islay, cuando intentemos averiguar qué influencia tuvo el tráfico de las lanas sobre el movimiento marítimo. Sin embargo, no consideraríamos acertado hacer con respecto a Islay una excepción entre los puertos, eliminando aquí la información que hemos conseguido, por lo cual la incluimos a pesar de su modesta calidad.

Aparte de los valiosos datos que Bonilla suministra (de los que trataremos en otra parte de este volumen) no hemos obtenido otra información estadística que la proporcionada por Leubel y por Hutchinson. El primero da los cuadros que siguen:

Exportaciones de lanas de alpaca y oveja hechas por Islay, en 1860 [680]

Meses	*Alpaca*		*Oveja*		*Destinos*
	Fardos	*Peso c/u*	*Fardos*	*Peso c/u*	
Enero	120	lb. 81	3,841	lb. 65	Liverpool
	491	62	»	»	
	235	65	»	»	
	270	82	»	»	
Febrero	306	75	498	»	
	475	82	800	75	
	»	»	523	62	
	»	»	21	82	
Marzo	»	»	192	75	Havre
	»	»	80	65	
	606	65	256	62	Liverpool
	70	75	175	82	
	1,491	82	31	77	
	14	128	2,680	65	
	76	62	740	75	
	11	77	»	»	
Abril	446	128	41	82	Liverpool
	14	82	»	»	
Mayo	534	128	26	62	
	174	82	102	77	
	4	62	2,200	65	
	328	75	»	»	
	8	76	»	»	
	118	77	»	»	
Junio	777	128	»	»	Liverpool
Julio	1,170	»	1,000	65	
	891	82	»	»	
	179	75	»	»	
	121	62	»	»	
Agosto	818	77	92	50	
	430	75	123	77	
	962	128	2,322	65	
	957	82	»	»	
	2,378	65	»	»	
Setiembre	»	»	1,900	65	Boston
	»	»	666	75	
	1,493	75	1,218	65	Liverpool
	»	»	276	75	
	»	»	68	70	
Octubre	»	»	3,212	65	Hamburgo
	591	81	547	62	Liverpool
	1,247	76	34	68	
	190	62	332	75	
	1,235	75	10	65	
	1,410	128	»	»	
Noviembre	741	81	984	81	Liverpool
	249	128	842	62	
Diciembre	1,008	»	37	»	
	444	»	939	»	
	1,819	»	738	»	
	698	»	422	»	
	69	»	741	»	
Totales *(sic)*	25,626		28,708		

Exportación de lanas de vicuña y llama y de quina de Bolivia, hechas por Islay en 1860[681]

Meses	*Vicuña*		*Llama*		*Quina*		*Destinos*
	Fardos	*Peso c/u*	*Fardos*	*Peso c/u*	*Surrons*	*Peso c/u*	
Enero	5	lb. 81	»	lb. »	»	lb. »	Liverpool
	26	65	»	»	»	»	
Febrero	19	75	1	75	8	150	
Marzo	»	»	»	»	104	»	Havre
	2	65	»	»	»	»	Liverpool
	2	77	»	»	»	»	
Abril	»	»	1	82	»	»	
Mayo	1	62	»	»	»	»	
Junio	8	82	»	»	»	»	
Julio	1	82	»	»	»	»	
	»	»	»	»	182	»	
Agosto	1	82	»	»	368	»	
	28	65	»	»	»	»	
Setiembre	9	75	1	75	56	»	
Octubre	5	80	2	75	»	»	
	3	75	»	»	»	»	
Noviembre	7	81	7	81	»	»	
Diciembre	45	»	4	»	»	»	
Totales	162	...	16	...	718	...	

A base de los cuadros estadísticoas que preceden, Leubel obtiene los siguientes resúmenes:

Resumen de exportaciones de lanas por Islay, en 1860

	Fardos	*Peso*
Alpaca	25,662	qs. 22,701 lb.
Oveja	28,709	19,317 59
Vicuña	162	110 43
Llama	16	12 77
Fardos	54,549	qs. 42,142 49 lb.
Quina	718 zurrones qs. 1,077".	

Los derechos de importación pagados a la aduana del puerto de Islay en los tres últimos años ascendieron a las sumas siguientes:

Año 1858 ..... 475,528 1 1/2
„ 1859 ..... 318,934 1/2
„ 1860 ..... 333,150 7 1/2"

"De estas sumas es fácil deducir la cifra aproximada de las importaciones, calculando que los derechos sean el 20% de su valor. Así, tomando el término medio de las entradas de la aduana de Islay, que es de 360 a 400,000 pesos, entre años buenos y malos, puede inferirse que la importación anual de dicho puerto asciende a 2'000,000 de pesos, más o menos"[682]

"Con respecto al valor de las exportaciones, es igualmente fácil calcularlo. En 1860, por ejemplo, los artículos exportados dan el siguiente resultado:

22,701 qs. de alpaca a 50 £ hacen ... 1'135,050
19,317 de oveja a 20 „ ... 386,340".

"En lanas de vicuña y llama, en quinas, especies metálicas y las letras que se negocian en Lima, para las cuales se envían el dinero de Arequipa, pondremos... 500,000.
"Lo cual nos dará un total de cerca de 2'000,000 de pesos, suma casi igual a la de las importaciones"[683].

Añade Leubel los siguientes datos: "Valor de las exportaciones de mercaderías nacionales hechas al extranjero durante el año trascurrido de 1º de enero a 31 de diciembre de 1859"

	Cantidades	Valores[684]
Islay... diversas mercaderías	_____	994,919

"Valor de las importaciones de mercaderías extranjeras que han tenido lugar en los puertos habilitados de la República durante el año trascurrido de 1º de enero a 31 de diciembre de 1859:

Islay ..... Total ..... 1'454,358[685].

"Producto de las aduanas de la República en 1859 y 1860

Islay 2'421,265 7 2'548,731 71/2"[686].

La lana fue exportada por Islay en 1869 en las cantidades siguientes, según Hutchinson:

"Alpaca de primera clase	18,431 fardos,	21,298 quintales,	30 libras
Alpaca de segunda clase	6,177 fardos,	4,676 quintales,	65 libras
Vicuña	80 fardos,	86 quintales,	75 libras
Carnero	28,920 fardos,	19,567 quintales,	02 libras" [687].

"Por ser Islay el puerto de una ciudad tan notable como Arequipa, posee una aduana de buen tamaño, junto al muelle, pero el camino sobre los acantilados es tan escarpado que la mayoría de las mercaderías desembarcadas tienen que transportarse en las espaldas de los hombres, conduciéndose de esta manera cargas casi increíbles hasta la altiplanicie en la cúspide donde están edificadas la aduana y el pueblo", dice Fitz—Roy[688]. García y García agrega, en cuanto a comunicaciones: "Dista treinta leguas de la ciudad de Arequipa, con un camino que en parte es muy quebrado y molesto y en parte plano. Existe el proyecto de unir estos dos lugares por medio de un ferrocarril. A este propósito autorizó el último congreso al Ejecutivo para que bajo la garantía de la Nación asegure el 7% a la empresa que lo construya, con arreglo a los planos levantados por los ingenieros del Estado. Parece que el trazo ha sido concluído por estos y en su informe, que es favorable a la obra, evalúan el costo en 10'000,000 de pesos. Parece también que llevando el término a Mejía, se ahorraría casi un tercio de esta suma"[689].

Mientras Warren dice que "hace un calor infernal"[690], Bollaert encuentra que "en la noche hace a veces frío"[691].

"La población del puerto consta de 2,000 habitantes", decía García y García en 1863[692], mientras en 1862 el cónsul británico Cocks la apreciaba en 1,554[693] y Fitz—Roy la juzgó de 1,500, en 1860[694]. Este último explicaba que "en su mayoría [son] empleados por los comerciantes de Arequipa".

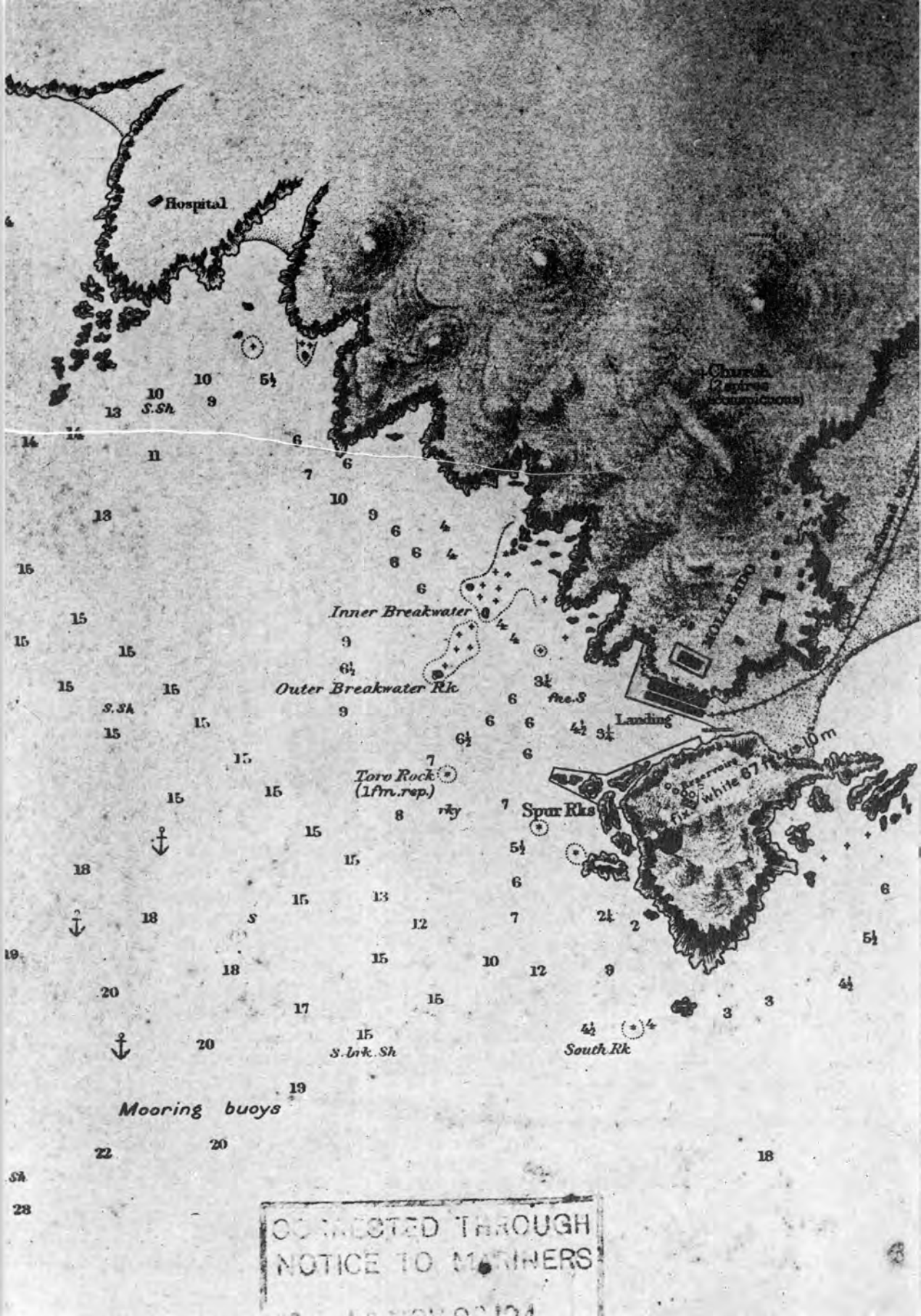
En 1857 se creó la provincia de Islay, compuesta de los valles de Tambo y Quilca, y del puerto de Islay. Esta provincia subsistía de hecho, porque habiendo sido creada por sólo el Presidente de la República, no había recibido la sanción correspondiente del Cuerpo Legislativo, que era a quien correspondía la demarcación territorial. Sin embargo el Congreso recibió sin repugnancia al diputado por la provincia de Islay[695]. Pero el 16 de diciembre de 1862 se dio ya la ley sobre erección de Islay a provincia del departamento de Arequipa, porque el Congreso de la República,

"considerando que el puerto de Islay, por su posición topográfica y por el desarrollo progresivo de su comercio, está llamado a constituir una numerosa población y que la distancia que separa de la capital del departamento al pueblo de Islay y al valioso valle de Tambo, contribuye al atraso de dichos pueblos, por el retardo que sufren sus reclamaciones judiciales y políticas", dio la ley respectiva[696].

La capitanía de Islay estaba a cargo de jefes de la armada. Tenía para las atenciones del servicio un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos los útiles navales necesarios y dotado con un patrón de la clase de artillero ordinario, y diez grumetes con el sueldo de reglamento y una peseta diaria por ración de armada. Dicho capitán de puerto tenía a sus ordenes, para el servicio de matriculados y policía del puerto, un cabo de matrícula con el sueldo de cabo primero de infantería y una peseta diaria por ración de armada[697].

Mollendo

Hasta principios del siglo XVIII el puerto principal de la amplia jurisdicción política llamada Arequipa era el puerto de Chule, cuya verdadera localización no ha sido determinada a pesar de lo que Raimondi opinó basándose en el deán Valdivia. Según se desprende del derrotero de Hurtado, del cual vamos a tratar en páginas posteriores, en 1730 ya se había abandonado Chule. La caleta que la reemplazó, que se llamó Mollendo (y después Caleta Vieja), parece que estaba al sur de la isla Ponce. A ella se referían los hidrógrafos británicos al decir: "La caleta de Mollendo, 16 millas más hacia el Oeste, fue una vez el puerto de Arequipa, pero últimamente el fondo se ha alterado tanto que sólo puede albergar un bote o una nave muy pequeña: por ello ha caído en desuso y ahora la bahía de Islay recibe las naves que llevan las mercaderías al mercado de Arequipa"[698]. Con la construcción del ferrocarril de Arequipa, a cargo de Meiggs, el nombre reapareció, dándosele a otra caleta situada al Oeste de donde había estado la anterior, y detrás de la isla Ponce, lugar en el que hasta hoy se encuentra. Al viejo o primitivo Mollendo se refiere García y García al decir: "Cinco millas al Norte está la pequeña caleta de Mollendo, sólo admite embarcaciones pequeñas o poco número de buques. Hay algunas piedras al Norte y Sur; pero todas velan, en tal virtud pueden evitarse. El fondo es de arena gruesa de cinco a



CORRECTED THROUGH
NOTICE TO MARINERS

Mollendo.(Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

Plano de Mollendo según el *Atlas*... de Paz Soldán.

nueve brazas"[699]. El hecho que sólo podía admitir un número pequeño de embarcaciones era el mismo que había obligado a abandonarla: el fondeadero se había arenado ya en 1836.

Las citas que sobre el tráfico por Mollendo consigna el Dr. de la Puente, referente al lapso 1813-1824, indican que por entonces el viejo Mollendo se hallaba en pleno servicio pues salían por allí trigo, plata, pellones, tocuyos, mantequilla, arroz, así como escuadrones de húsares, grupos de infantes y pasajeros, personal todo que procedía de Arequipa[700].

La reaparición del nombre de Mollendo, en 1869, y la inauguración de la línea ferroviaria que tenía este lugar como terminal, son asuntos que por razones cronológicas no deben ser tratadas aquí.

Mejía

Terminada la quebrada [de Tambo] corre la costa alta y pelada diez millas al O.N.O., hasta un recodo corto que forma la caleta llamada de Mejía. Por hoy es una caleta insignificante, dice García y García, quien la describe: "El fondeadero no presenta abrigo ninguno; pero como jamás hay malos tiempos y cuando mucho sólo se experimentan algunas bravezas del mar, bien podría construirse en ella un regular puerto, si se hiciese un muelle que permita la carga o descarga sin interrupción". Este punto lo menciona el autor porque se "le ha indicado por los ingenieros comisionados para levantar el plano del ferrocarril de Arequipa a la costa, como el más apropiado para el término"[701]. Así se desprende de una disposición legislativa que a la postre no fue cumplida porque se seleccionó Mollendo. Decía así: "En Lima, el 18 de noviembre de 1864, el Congreso de la República, considerando que aunque el Poder Ejecutivo ya ha sido autorizado para contratar la construcción de un ferrocarril entre la capital y la costa del departamento de Arequipa, no se ha dado aún principio a una obra de tanta importancia para los pueblos del Sur, por haber excedido el último presupuesto a la suma designada en las anteriores autorizaciones", dio la ley siguiente: "se autoriza al Poder Ejecutivo para garantizar el interés de siete por ciento sobre el capital que se invierta en la construcción de un ferrocarril entre la caleta de Mejía y la ciudad de Arequipa, no pudiendo extenderse esta garantía sino hasta la cantidad de quince millones de soles"[702].

Tambo

Dice García y García: "Continuando el curso de la costa doce millas para el Norte, se descubre el fértil y espacioso valle de Tambo, formado en la profunda quebrada de su nombre... La quebrada es muy abierta hacia el mar y se angosta a medida que corre para el interior del país. Los cerros o barrancos que tiene a los costados son completamente áridos. Es el único lugar en toda esta parte de la costa donde se ven sembríos de grande extensión... Distínguese tan sólo la hermosa vegetación del plano, la cual se dilata hasta muy cerca al mar, regada por un regular río. Continúa esta vegetación a poca distancia hacia el Norte y el Sur, delante de los barrancos en que termina la quebrada. Es abundante de recursos para la vida"[703], pues la agricultura había adelantado aquí mucho produciendo azúcar y arroz, habiéndose comenzado a sembrar algodón. Además existían buenas contribuciones para el tráfico de cabotaje.

Cocotea

La caleta de Cocotea está al norte del islote de Jesús. Se interna en la costa, presentando cerros altos en sus extremidades y una quebrada al fondo. Dice García y García que el mejor fondeadero está hacia adentro, entre la isla de Jesús y la costa del norte, el cual es de trece a ocho brazas, con fondo de piedra. Allí se experimentan continuas bravezas del mar. "Los buques que van a descargar pueden enmendarse a la espía hasta cinco brazas delante de los ranchos; pero se tendrá cuidado de acoderarse, pues además de haber mucha marejada, es angosta la caleta en esa parte", añade. Sin embargo, expresa que "es un lugar escaso de recursos. Regularmente sólo es concurrida por buques que internan guano para la agricultura del país, y por embarcaciones menores que se ocupan en el comercio de víveres del valle de Tambo"[704].

Pacay

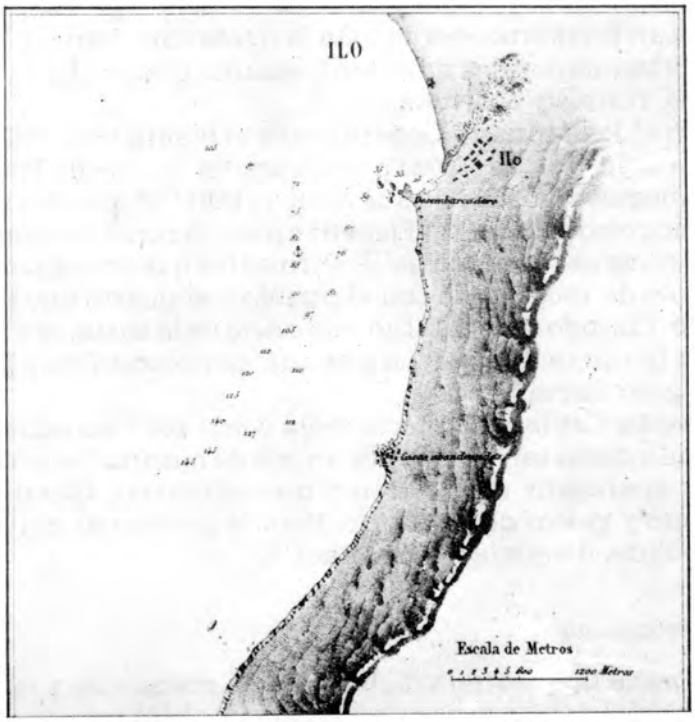
"Trece y media millas al N.N.O. de Yerbabuena está la punta de Pacay, la cual es alta, rocallosa y presenta barrancos en su extremidad occidental. Al Norte está la caleta de su nombre, con buen fondeadero en diez a cinco brazas, fondo de piedra", dice

García y García[705]. Aunque es un lugar escaso de recursos, resulta bastante traficado por buques que negocian con el fertilizante para uso nacional. En la playa se ven los montones de guano que se introducen para la agricultura del país. Sólo hay unos ranchos ocupados por los guardianes del guano y por pescadores[707].

Ilo–Pacocha

"Al fondo de una ensenada está el pueblo de Ilo, en el pie de la quebrada de su nombre... Es el punto más próximo a la ciudad de Moquegua, de la que dista cincuenta y cuatro millas. Delante del pueblo, no muy próximo a tierra y acercándose más a la parte del Sur, hay fondeadero; pero no tan seguro como el de Pacocha. Experiméntase marejada continua de través, razón por la que los buques que se dirigen a este puerto deben siempre preferir la caleta de Pacocha. Hay por tierra un camino corto, y no muy incómodo, que facilita esta preferencia. En el fondeadero de Ilo se encuentran muchos peñascos, que lo hacen peligroso por la pérdida de anclas a que está expuesto un buque. Ilo es un pueblo pequeño; se consiguen en él provisiones frescas, pero no de otra clase"[707].

Caplan da a este lugar preferencia descriptiva: "Ilo tiene lomas que en tiempo de lluvias producen buenos pastos para la cría de ganado. En la misma quebrada de Ilo se hallan varios olivares y la gran huerta llamada de Santo Domingo, en la cual se da toda clase de fruta de excelente calidad, conteniendo además cañafístula, varias palmeras hermosísimas y tamarindos, los que frescos se venden a 12 reales la libra, por su gusto exquisito. También hay aceitunas gordales de un tamaño descomunal. El río Ilo tiene agua sólo en tiempo de avenidas o cuando le dan algunas quiebras de acequias en Moquegua, por lo que se usa el agua de pozos. El terreno es muy feraz... Los víveres, con excepción de las frutas y legumbres, los traen de fuera. La pesca constituye la ocupación de muchos individuos. Entran al mar los pescadores en balsas de cuero de lobo y han aprendido de los cobijanos a pescar a lanza. En el puerto se vende guano de pájaro que exportan los indios para la sierra y se encuentran allí depósitos de este fertilizante. También se halla en este valle sulfato de magnesio"[708]. Como es la salida al mar del departamento de Moquegua, tiene cierto tráfico de cabotaje y de exportación. Su principal comercio es el aceite de olivo, por ser el cultivo a que más se



Ilo. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

dedican los moradores de toda la quebrada. Pero por el puerto se exportan minerales de cobre y estaño, plata sellada de Bolivia, vinos, licores y aceitunas.

En el Presupuesto General para el bienio 1861-1862 se consignó una partida de 30,000 pesos para "el muelle de Ilo y camino a Moquegua según ley de 8 de abril de 1861"[709], y en abril de ese año el Congreso autorizó al Ejecutivo para la construcción del mismo y de otras obras públicas[710]. Pero antes que se realizaran, el maremoto de 1868 barrió con el pueblo y el puerto que fue abandonado. Cuando se rehabilitó esta parte de la costa, se dio preferencia a la caleta de Pacocha a la que, por costumbre y proximidad se siguió llamando Ilo.

Según Caplan, el puerto tenía como 400 habitantes[711]. La capitanía debía ser servida por un jefe de marina. Se le asignaba un bote aparejado, con patrón y diez grumetes. Gozaba de alojamiento y gastos de escritorio. Para el servicio de matriculados y de policía disponía de un cabo[712].

Yerbabuena

"Desde la quebrada de Ilo corre la costa ocho y media millas N.O. 5 N., hasta la punta de Yerbabuena. Al norte de esta se halla la caleta y quebrada de su nombre. Próximo a tierra y delante de la quebrada hay regular fondeadero en nueve a cinco brazas; pero suele encontrarse mucha reventazón en la playa, que dificulta atracar. La quebrada está formada por dos barrancos paralelos y se ve en ella la vegetación de los olivares. Esta circunstancia hace que pueda reconocerse sin dificultad. La costa que queda tanto al Norte como al Sur consta de cerros altos y áridos[713].

Sama

La punta de Sama forma al Norte la caleta del mismo nombre, que es limpia y con fondo de trece a nueve brazas próximo a tierra.

Carece de todo recurso pero es frecuentada por arrieros que vienen del interior y pequeños buques con fertilizante, que la visitan. "En los cerros que rodean la caleta se ve el rastro del camino por donde bajan los arrieros que vienen a cargar guano. Los buques que introducen este abono para la agricultura de los valles son los únicos que la frecuentan. No se encuentran en ella

sino dos o tres ranchos de paja, en que viven los guardianes del abono importado"[714].

16. LA SUBAREA MATARANI–LOMAS

Esta sección litoral fue en los finales del período colonial de las más visitadas en la costa situada al sur de Lima[715], como lugar de tránsito entre el Callao y Arequipa (a veces para seguir a Puno o Bolivia), debido a los varios accesos que ofrece para rebasar la Cordillera Occidental. Se trata de las cuencas de una decena de ríos, uno de los cuales es el que tiene la hoya más grande entre los del Pacífico (el Camaná, Majes o Calca), y otro de ellos forma la rica vega de la capital arequipeña (el Chili, Vítor o Quilca). Tales características topográficas hicieron que este tramo costeño ofreciera propicios canales de exportación a una zona serrana que, con energía y persistencia, se había formado un pequeño mundo económico a base de la ganadería, y que vino a ser la trascosta de los puertos y caletas de este sector. Nos referimos a las provincias meridionales del departamento de Ayacucho (Lucanas y Parinacochas) y a las serranías occidentales del departamento de Arequipa (Castilla, Condesuyos y Caravelí). De allí salieron a buscar transporte marítimo, ganado en pie (por entonces en número limitado), quesos, mantequilla, aceite, aceitunas, cereales, frutas y algo de lana de alpaca en bruto así como tejida en alfombras y en otras confecciones, esto último procedente del área arequipeña. En este tramo de costa resultaban por entonces los lugares de más importancia económica los que a continuación se mencionan.

Lomas

Dieciséis millas al sur del límite entre las provincias de Ica y Camaná, esta última perteneciente al departamento de Arequipa, y teniendo como telón de fondo las alturas de las serranías sudoccidentales del departamento de Ayacucho, se halla el puerto de Lomas. Su proximidad a la desembocadura del río Acarí le da la importancia de servir como puerta de salida al mar, a la próspera zona agrícola y ganadera de Caravelí y Parinacochas, para lo cual se aprovechaba bien un fondeadero cómodo, abrigado y seguro, de entre 5 a 15 brazas, a dos cables y medio de la playa, con fondo de arena. "Se sienten fugadas frescas dentro de la ense-

nada, por lo que será siempre prudente entrar con sobres y juanetes aferrados", recomendaba García y García, quien añadía que era lugar deshabitado, con sólo unas cuantas construcciones que se usaban para depositar los productos de exportación de las haciendas, además de raíces medicinales, ganado, lanas, minerales argentíferos y cobre, a los cuales comenzaba a añadirse el algodón. En el pasado había sido lugar de provisión de *chungungos* (nutrias). A 22 km. de la desembocadura del río, decía, se halla la ciudad de Acarí, y, entre Lomas y Chala, la quebrada de Atequipa, con sembríos que bajaban hasta el mar, donde los habitantes viven "con comodidad, de sus propios productos y de la venta de los que importan para el interior"[716].

Según Caplan, en 1847 el valle de Acarí producía 150,000 arrobas de azúcar y 3,000 de ají, obteniéndose buen rendimiento de sus olivares[717]. Hutchinson señalaba sus exportaciones como ron, azúcar y algodón[718].

Acarí

Se deben a Castelnau los datos que de Acarí se recogieron en el lapso que nos ocupa. Este autor expresa que es la última aldea del departamento de Arequipa y que está a 6 ó 7 leguas del mar, añadiendo que hay en el valle tres haciendas de caña de azúcar siendo la más considerable la de Characato que pertenece al convento limeño de Santo Domingo. "Las tres haciendas producen al año 18,000 arrobas de chancaca y Characato rinde de 10 a 11,000 arrobas de azúcar blanca y 400 arrobas de aguardiente pues también posee viñedos". Añade que "tiene Acarí olivares pero no hacen aceite pues venden cada año de 400 a 500 arrobas de aceitunas. Es de otros pueblos, y sobre todo de Yauca, que llega el aceite necesario para las fábricas de jabón que hay en Acarí". También da a saber que por el puerto (Lomas) se exportan más o menos 3,000 arrobas de pimienta al precio medio de una piastra la arroba.

Del puerto dice que tiene alrededor de 100 habitantes repartidos en una veintena de casas, pero que la quebrada de Acarí cuenta 12 leguas de largo y un millar de habitantes que se ocupan sobre todo de la crianza de ganado mayor, expresando que la temperatura media es de 22º 15'.

"Al salir acampamos en Pango, termina, y después entramos en una pampa de arena que no dejamos hasta Corralones, que está en la quebrada de Tunga, donde se encuentran algunos ar-

bustos en la ribera de un riachuelo, pero no hay pastizales. En esta pampa, en la que se halla el límite entre Lima y Arequipa, se forma una quebrada donde no hay agua sino en el período más fuerte de la estación de lluvias"[719].

Chala

Los ríos Chala y Yauca (probablemente el Chaparra) llegan al mar en las cercanías de la punta de Chala. El Yauca recibe aguas del río Coracora y confluye con el Pacamayo. Recorre 170 km. y el vértice de su abanico deyectivo se abre aguas abajo de Yauca formando las pampas de Media Luna y el arenal de Tanaca, según Castro. También este autor dice que el Chala lo forman el Matarani y el Huanuhuanu, a 80 km. del mar. Los tramos inferior y medio del río tienen poca agua y su cono de deyección está a 12 km, y también a esa distancia se halla Chala Viejo[720]. Tales características hidrográficas explican el papel que le había tocado desempeñar al puerto de Chala. En la atinada apreciación del Dr. de la Puente sobre los puertos coloniales, presenta a Chala caracterizando a los que daban "la salida de la Sierra en un movimiento cercano"[721]. Por eso no es de extrañar que el 12 de junio de 1857 el Gobierno concertara con la P.S.N.C. un arreglo especial, que renovaría el 20 de mayo de 1859, destinado a conseguir que los vapores de la línea regular tocaran en Chala dos veces al mes. Por decreto del 22 de enero de 1858, por otra parte, se decidió dotar al puerto de un muelle.

Al ocuparse de esta sección de la costa, el derrotero inglés expresaba que "la punta de Chala, distante 51 millas de Atico, es alta y rocallosa en la parte en que termina el morro del mismo nombre. Esta elevación sobresale y tiene varias cúspides, llegando la mayor a 3,740 pies de altura. Al lado Oriental hay un valle que la separa de otra montaña más baja, y al Oeste se escarpa repentinamente hacia un llano arenoso; la más cercana cordillera de montañas del Norte está muy próxima a la costa, haciendo que el morro aparezca aún más llamativo. Nueve millas al sudeste de la punta de Chala se halla una pequeña caleta protegida por algunas rocas[722]. Castelnau, por su parte, decía: "Chala se encuentra a 26 leguas de Atico, no habiéndose encontrado agua potable en este lugar. En medio de la llanura de Chala, cubierta de lomas, acampamos en *Capa* y después de haber descendido de las alturas de este lugar, seguimos el borde del mar durante un tiempo

para alcanzar las lomas de Atiquipa, pequeña aldea de indígenas compuesta de seis casas con cien habitantes y situada una legua hacia adentro, sobre alturas muy pintorescas y en medio de lomas célebres en todo el Perú a causa de la admirable verdura que sostienen millares de pequeños chorrillos de agua que le llegan de todas partes. Atiquipa depende del curato de Chala que comprende, además, Maraycasa, Huanchuano, Chapara, Achanizo y Caramba, cuyas quebradas producen maíz, trigo, papas, aceite de olivo y frutas"[723].

De las propuestas que en 1858 se presentaron para la construcción de un muelle se seleccionó la de don Emilio Mora, por 30,000 pesos y con plazo perentorio de seis meses. La obra debía realizarse de acuerdo con el plano presentado por el ingeniero del Estado D. Luis Mariani[724].

Decía Middendorf que Chala era utilizada como puerto para el tráfico de mercaderías de algunas provincias de los departamentos de Ayacucho, Cusco y Arequipa. "Como el ferrocarril al Cusco sólo está abierto hasta Santa Rosa, añade, se introduce por este puerto, la mayor parte de las mercaderías con destino a la antigua capital"[725]. Al respecto Castelnau había expresado que "Chala da en los buenos años doce mil arrobas de aceite que se reducen a mil en los años menos favorables"[726]. Caplan decía que producía 5,000 arrobas anuales de aceite y que de Atiquipa se sacaba un poco de cobre[727].

Como Chala servía de puerto de salida a la zona ganadera de Parinacochas, "se envían pieles de alpaca con su respectiva lana. Este animal no puede ser trasquilado por el hecho de ser muy salvaje. En consecuencia, tiene que ser matado para obtenerse su lana"[728].

"También se encuentran en la vecindad las minas de Coracora, cuya explotación se ha reanudado últimamente con buenos resultados.—Aunque no se distingue verdor alguno en los alrededores inmediatos, las faldas de los cerros vecinos en muchos sitios están cubiertas por arbustos y hasta se notan algunos árboles aislados, indicio que en estos lugares no falta nunca el agua. Parece que allí la humedad se filtrase de los cerros aunque sin llegar a formar riachuelos y ni siquiera manantiales"[729].

"Chala es una pequeña caleta como Lomas, aunque no tan inhospitalaria. Sobre una colina de escasa altura se ven algunas casas de agradable aspecto"[730], que en los tiempos de los ingleses sólo eran dos[731].

Atico

Agua de varias partes llega a la quebrada de Huanaco para formar el río Atico que al salir al mar es más conocido por la quebrada de Angostura, que continúa encajonada hasta la playa después que el río ha recorrido 75 km. A corta distancia hacia el Noreste queda el poblado de Caravelí[732] por el cual pasa el río, que a veces toma este nombre. Esta es una región ensanchada del valle, que después se vuelve a encajonar[733]. Casi exactamente al norte de Caravelí está Coracora.

Dice Castelnau: "Al dejar las laderas, un recorrido de 4 leguas nos lleva a la villa de Atico que está situada en una quebrada casi sin agua pues no hay sino un miserable arroyuelo que se utiliza para regar las plantaciones y que en consecuencia no llega al mar[734]. El valle de Atico está a unas cuatro millas al Este, con una aldea pequeña rodeada de árboles. El puerto carece de facilidades.

Salida al mar de parte de las serranías noroccidentales de Arequipa, en especial de la zona frutera de Caravelí y una región con algo de ganado, el puerto de Atico contaba con un pasable fondeadero en el lado occidental de la punta del mismo nombre, en 19 a 20 brazas, con excelente desembarcadero en el extremo interior de la península. Si se mantenía una distancia de 400 metros a la ribera no había peligro al entrar.

"La parte cultivada del valle, dice Castelnau, tiene una cuadra de ancho y dos cuadras de largo. Se encuentran maíz, yucas, camotes y un poco de aceitunas. Antes se exportaban 10,000 arrobas de aceite por año, pero ahora no producen ni 100 pues la mayor parte de los olivares han perecido de vejez, o por los ataques de los insectos. Se cultiva también algo de caña de azúcar, pero sólo para comerla. Se encuentran higos, uvas y otras frutas y se hace un poco de vino y de aguardiente"[735].

Hay cincuenta casitas, para cien habitantes[736].

Ocoña

La villa de Ocoña está a 12 leguas de Camaná y hay que caminar sobre arena, una parte a lo largo de la orilla. El valle tiene 14 leguas de largo, pero es bastante estrecho..., dice Castelnau. Para llegar precisa atravesar el famoso río de los Camarones, o de Ocoña, aquí de 100 metros y difícl de cruzar, que nace en la lagu-

na de Huanzo (Parinacochas) y que después de formar una cuenca de 15,000 km^2 y de discurrir entre gargantas, se abre en un valle, en el poblado de su nombre[737].

Ocho millas al E.S.E. del río Caravelí se halla la quebrada de Ocoña en cuyo valle, ancho y fértil, se cultivan olivares y vides; hay varias poblaciones y se encuentra camino hacia una rica zona minera. A tres millas de la quebrada está la caleta de Ocoña, con buen fondo en ocho brazas, y al centro una playa baja que permite desembarcar con comodidad. Tiene agua y víveres.

Se cosechan anualmente 1,500 a 2,000 arrobas de aceite, 3,000 arrobas de pimienta y mil fanegadas de trigo, y se producen también, en pequeña cantidad, caña de azúcar y maíz, dice Castelnau[738]. García y García expresa que "su principal cultivo es el olivo y la viña"[739]. Caplan añade que exporta 5,000 arrobas anuales de aceite y 3,000 de ají, vendiendo también cera de laurel[740].

La temperatura media en diciembre es de 33°[741].

Camaná

Camaná es zona con fama de tener una producción agrícola variada y relativamente grande debido al extenso río que nace al oriente del departamento de Arequipa, en su límite con Puno, a 4,486 m. de altura, con el nombre de Calca, y que tiene cuenca muy grande: 7,000 km^2.

"A una pequeña distancia de Santa Ana atravesamos el río Siguas [Calca o Majes] que tiene unos 10 metros y casi de súbito entramos a una amplia pampa de arena a través de la cual aparece el granito en algunos lugares", dice Castelnau. "A medida que la ruta se aproxima al mar, las colinas en medio de las cuales caminábamos se cubrían de una vegetación más intensa que al borde del Pacífico, ofreciendo un aspecto encantador estos cerritos que reciben en el país el nombre de *lomas*. Cuando las dejamos fue para entrar, por una especie de quebrada, en el valle de Camaná, llamado también de Majes, que tiene más de dos leguas de largo". "Camaná posee ricas plantaciones de caña de azúcar y olivares. La producción anual se eleva a 25,000 arrobas de azúcar gruesa llamada *chancaca* (la *raspadura* del Brasil) y da 4,000 arrobas de azúcar blanca. Varía mucho la cantidad de aceite que se produce anualmente, siendo a veces 60,000 arrobas y solamente mil en otras ocasiones, pero la producción media se puede considerar de 10,000 arrobas. Se dan en el valle de 2,000 a 2,500 fanegadas de

trigo, alrededor de 5,000 arrobas de pimienta y 500 quintales de arroz. Crecen muy bien la yuca, el tabaco, el café y los camotes, así como buena cantidad de frutas de todas clases menos uvas. El pescado es abundante y de bajo precio. Se exportan al exterior el vino de Cacabilla y Chaparra, así como aceite; y al interior, la pimienta y el arroz; de la primera se conseguían 5,000 arrobas anuales, según Caplan. También producía cera de laurel (huacan)[742]. El pueblo está situado a media legua del mar. Hasta hace diez años contaba unos 6,000 habitantes los que se han reducido a la mitad"[743].

Mediante una ley del Congreso fechada el 25 de mayo de 1861 se habilitó la caleta para "facilitar la exportación de los frutos que producen las provincias de Camaná, Castilla, Condesuyos y la Unión", disponiéndose que se la dotara con "balsas semejantes a las que se emplean en el puerto de San José" y que se contrataran "balseros que deban manejarlas"[744].

Quilca

"Hacia el occidente de punta Cornejo, la costa se retira y forma una bahía poco profunda, donde se hallan tres caletas: Nonatos, Guata y Aranta; y 13 millas al Noroeste está el valle y el río de Quilca, cerca a los cuales de vez en cuando fondean las naves, al abrigo de la roca "de Focas" hacia el sudeste de la punta Quilca. "Este fondeadero se halla muy expuesto; pero en la caleta situada al oeste del valle es bueno el desembarcadero", dicen los hidrógrafos británicos[745]. "El valle abarca como 3/4 de milla de ancho y, a diferencia de los otros que son planos, tiene un rápido declive. Parece una obra de arte debido a la simetría de los farallones que lo limitan". A veces se intentaba realizar la aguada tomando el líquido del río Quilca y transportándola en balsas, pero esto tiene que hacerse con dificultad y con peligro[746].

Menéndez enumera Quilca, junto con Arica, como los primeros puertos por su movimiento mercantil[747].

García y García comenta la hermosura y fertilidad del valle que comercia en aceite y víveres y, en cuanto al puerto, refiere que durante el período colonial fue el principal de Arequipa pero que hubo que abandonarlo por la mucha resaca que se experimenta, y por la falta de desembarcadero[748]. Porras ha encontrado en Madrid varios portulanos de Quilca. Expresa que "de esos años son los planos de los puertos de Pisco, por Domingo Agustín

Quilca. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

Gómez (1811-12), de Santa y su costa (1812), del Ferrol (Chimbote) por Pedro Abadía y Francisco Barrera (1813), de Huambacho por José Canceyro (1813); de Quilca, por Sebastián Damián (1820)..."[749]. "M. Lartigue, oficial de la fragata francesa «Clorinde» (1822-1825) determinó también algunas posiciones del litoral y trazó planos de los puertos de Quilca..."[750]. Paz Soldán, por su parte, encabeza su famoso *Atlas* de 1865 con los planos de los fondeaderos de los puertos de Paita, Ferrol, Huacho, Callao, Pisco y Quilca[751].

Guata y Nonatos

Al norte de Matarani, en sucesión la una de la otra, se encuentran las caletas de Nonatos y Guata. Como Paz Soldán publicó en su *Atlas* los portulanos de estos dos lugares, y como Raúl Porras los menciona, al referirse al trabajo de Paz Soldán[752], esos dos nombres han sonado con una importancia que no tenían hasta el lapso de que se ocupa este tomo de la *Historia Marítima del Perú.*

García y García dice en su derrotero que la quebrada de "Nonato" se halla a una milla al norte de la punta de Cornejo y que "tiene delante una caleta reducida y sin fondeadero cómodo". En cuanto a Guata, la localiza dos millas más al Norte, como caleta "en la que sólo hay fondeadero para embarcaciones pequeñas"[753].

Vítor

Dos y media millas al norte del cabo Lobos se encuentra cortada la costa por la profunda quebrada de Vítor, de casi tres cuartos de milla de ancho y muy semejante a la de Camarones, por la cual alcanza el Pacífico el afamado río Chili, de Arequipa, que después de tener varios nombres llega al mar como Quilca o Vítor. Su cuenca contiene poca vegetación y penetra más de 300 km. al interior. Caplan decía que en 1847 se había exportado de aquí 160,000 arrobas de aguardiente[754].

"Delante de la quebrada es la playa baja y de arena. Forma una regular caleta con fondo de diez a cinco brazas cerca de tierra. No siempre puede vararse en la playa: muchas veces lo impide la reventazón"[755].

Matarani

En el portulano de Islay al que hemos hecho referencia, aparece la caleta de Matarani, a la cual García y García considera co-

Guata. (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

Nonatos (y no "Noratos"). (Reproducido del *Atlas*... de Paz Soldán).

mo parte de la ensenada en que se halla ese puerto. Dice con respecto a Matarani: "Esta se encuentra al pie de una quebrada que forma el terreno en esa parte y tiene el mismo nombre de Matarani. Delante de ella hay una pequeña playa de arena. Esta caleta es el mejor fondeadero de la ensenada, pero no es adecuada para los buques que tienen que descargar en el muelle [de Islay], en virtud de la gran distancia que los separa. Su fondo es de once a quince brazas muy cerca de tierra. En esta caleta fondean los buques que descargan guano para la agricultura de Arequipa. El desembarco lo verifican por una cuesta que se dirige a ese lugar. Al medio de la caleta se ve un pequeño farallón limpio"[756].

Como puede apreciarse en el portulano aquí reproducido, la costa era de barrancos altos, hasta de 46 metros según Melo, al abrigo de los cuales hubo arriba una aldea que quedaba algo lejos del muelle, por lo cual la mercadería se desembarcaba por Islay; pero en cambio, como la caleta era muy abrigada, era por aquí que se descargaba el guano para la extensa vega arequipeña.

IV D. LAS AYUDAS AL NAVEGANTE

1. CARTOGRAFIA ESPAÑOLA

Durante la Edad Media los hombres de mar peninsulares, especialmente los mediterráneos, fueron intrépidos y hábiles navegantes y se han hallado pruebas que en el siglo XIV utilizaban ya cartas de marear y colecciones de portulanos[757]. Por eso no es de extrañar que en los comienzos del siglo XVI, apenas se iniciaba la masiva penetración española en la América, alerta a la importancia que en tal empresa iba a tener un buen servicio cartográfico, en la Casa de la Contratación se estableciera (en 1508) un despacho encargado del Padrón Real, que creó normas y exigencias sobre la forma en que debían levantarse las cartas costeñas de los lugares que se fuesen ocupando, y sobre la obligación que a los navegantes correspondía en cuanto al inmediato envío a España de las cartas de marear y de los portulanos que se trazaren. El buen resultado que dieron esas disposiciones puede juzgarse si se consideran los dos primeros viajes exploratorios que Pizarro y Almagro hicieron para estudiar la conquista del Perú, en 1524 y 1526. Los pilotos Fernán Pérez Peñate y Bartolomé Ruiz Estrada, cumpliendo lo que estaba reglamentado, levantaron sendas cartas de marear; y en la "Carta Universal" de Rivero, que se publicó

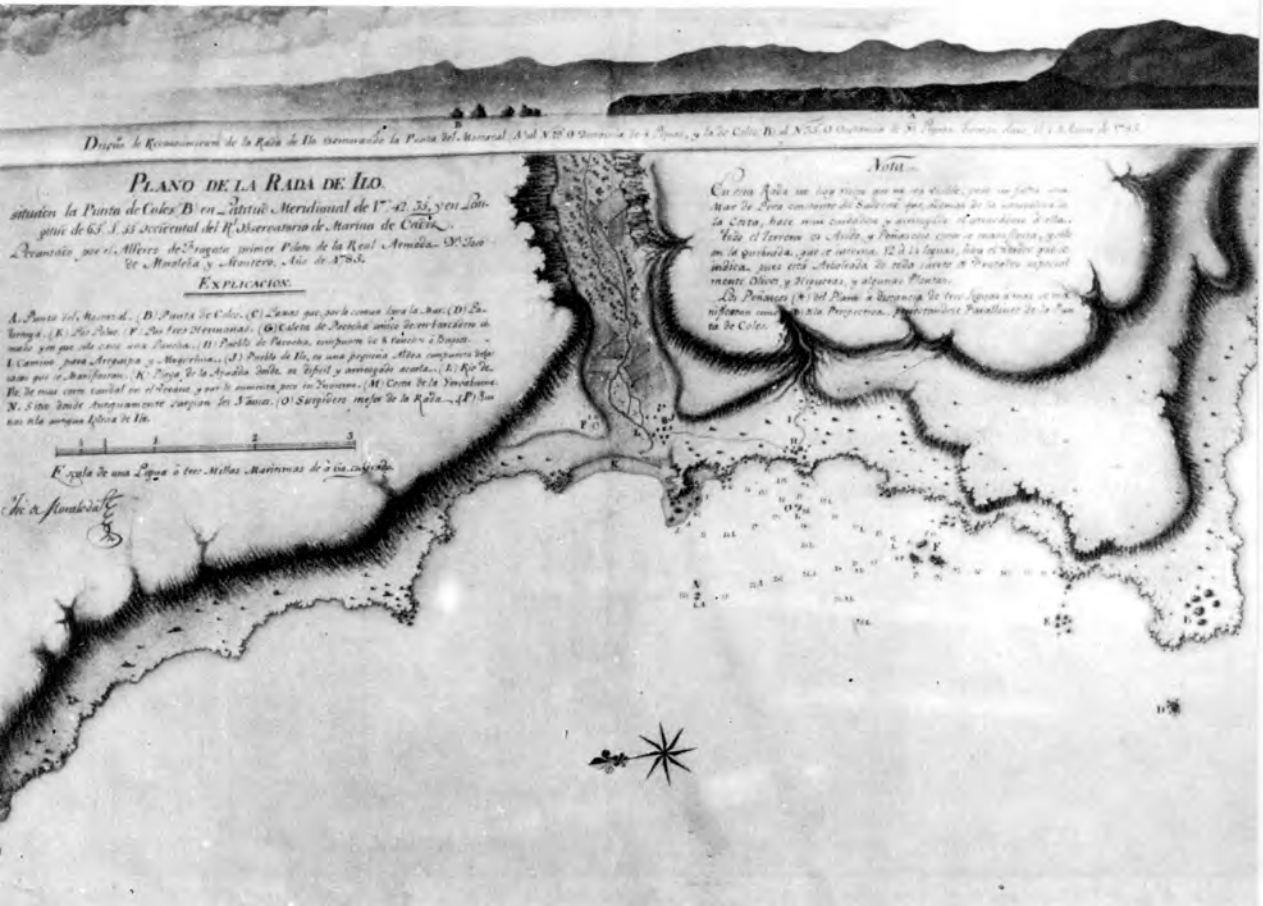
en 1529, apareció ya por primera vez en Europa la costa occidental del Pacífico meridional comprendida entre Panamá y los territorios septentrionales que ocupaba el *Birú*[758].

El extraordinario impulso cartográfico marítimo español del siglo XVI decayó durante el XVII. En el XVIII hubo un repunte, en particular al final; pero fue en cuanto a calidad mas no en lo relativo a cantidad[759]. Como explicación de tal limitación numérica puede hallarse un factor que siempre hay que tener en cuenta: el deseo que España abrigaba de negar información que favoreciera los viajes de los europeos, en especial los de sus piratas, a las colonias americanas. La escasa disponibilidad de cartas y portulanos se dejó sentir tan fuertemente entre nosotros que en el siglo XVIII tuvimos que atenernos a material manuscrito, de pobre presentación y de fácil deterioro. De allí que no fue mucho lo que recibimos al independizarnos. No obstante, concordamos con la justiciera apreciación que J.A. de la Puente[760] hace acerca de la tarea realizada por la Academia Náutica, que dio de sí cuanto sus pobres elementos y hábil personal le permitió. Si se tiene en cuenta la información que Raimondi nos suministra, era muy escasa la cartografía costeña que Baleato tuvo a su disposición en 1814 para trazar su carta del Perú, que no se publicó[761]. Aun la carta hecha por el teniente de navío Felipe Bauzá, de la expedición de Malaspina, fue de poca ayuda. Era esta de excelente calidad y gran exactitud. Fue publicada en 1811 por la Dirección Hidrográfica de Madrid, con espíritu progresista y deponiendo todo egoísmo o interés nacional. Pero desgraciadamente sólo abarcaba desde Lurín hasta Ancón[762]. Raimondi da a saber que conservaba en su archivo particular "muchas cartas de la costa del Perú, ejecutadas en la ... Academia Náutica de Lima entre los años 1810 y 1820", citando como muestra las siguientes: un plano del puerto y río de Pisco, levantado por los pilotos Piñeiro y Gómez, en 1797; un plano de la quebrada y fondeadero de Quilca, levantado por el teniente de fragata graduado Damiano, en 1820; un plano del puerto de Ferrol, levantado por Pedro Abadía y Francisco Barrera, en 1813; un plano de Huambacho o Samanco, levantado por el piloto Conceyro, en 1813; un plano de Iquique, formado por Baleato; una carta que comprende desde Santa hasta los farallones de Huaura, de 1812, y una carta esférica de las costas situadas entre Pabellón de Pica y el río Ocoña[763]. No dice que estos trabajos hubieran sido publicados. Menciona después la carta del tramo Ocoña—Arica, levantada por Lartigue

Cartografía española.—

Las nueve ilustraciones que siguen provienen de negativos dejados por el comandante Elías en la colección de museografía del Museo Naval. Al parecer fueron tomadas en el fondo cartográfico del Museo Naval de Madrid, pero no aparece ninguna explicación al respecto. Aunque no pueda considerarse que estas fotografías tengan calidad, las reproducimos aquí para que aparezca en este libro una limitada muestra de la cartografía española que hubo en los finales de nuestra existencia como colonia. En algunos casos repetimos las muestras presentadas por el Dr. de la Puente Candamo en el tomo que estuvo a su cuidado. Los planos llevan fechas comprendidas entre 1783 y 1827. Se menciona solamente cuatro apellidos (Moraleda, Baleato, Damiano y Bauzá). Cuatro, también, son anónimas.

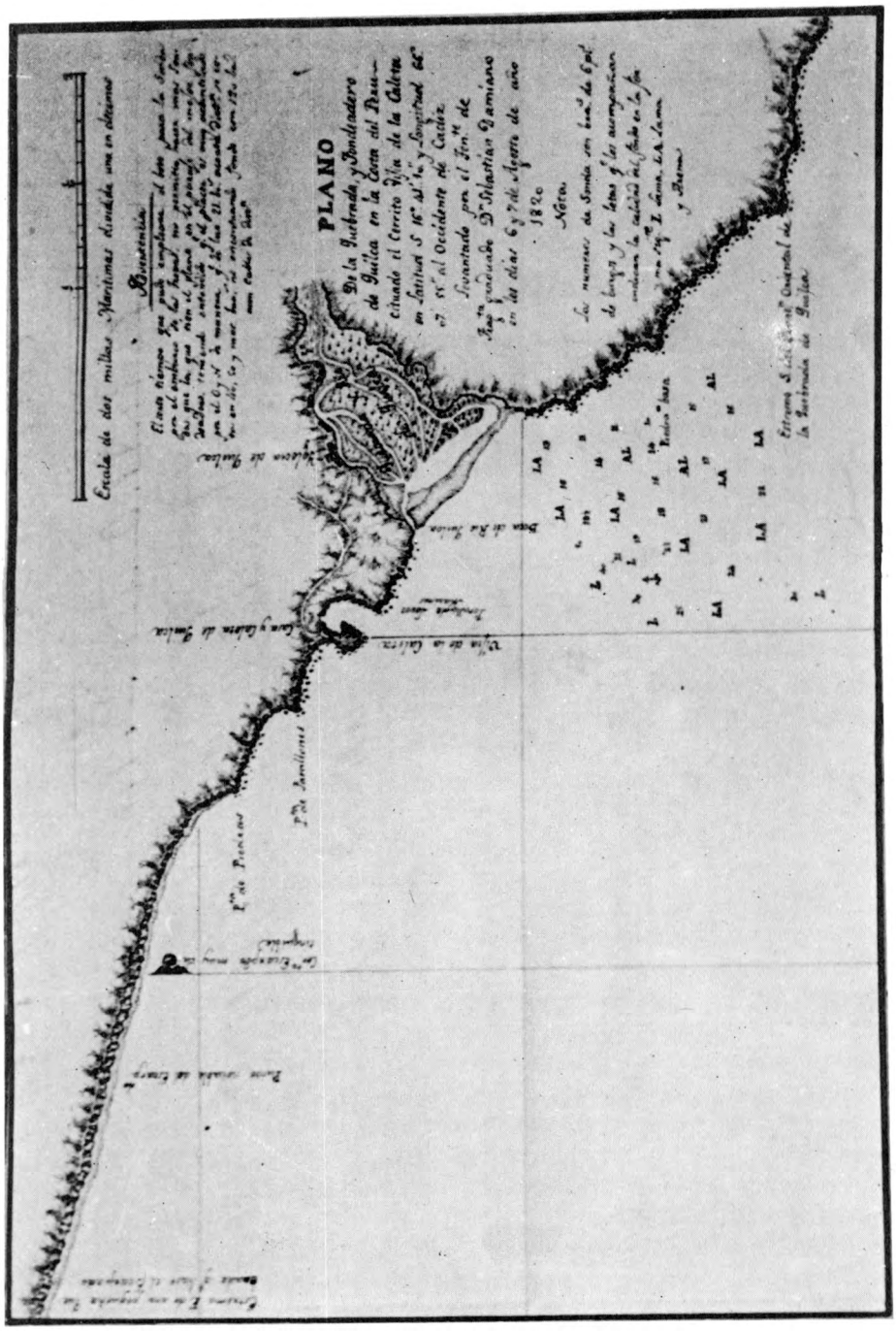
a) La rada de Ilo, según Moraleda (1783).



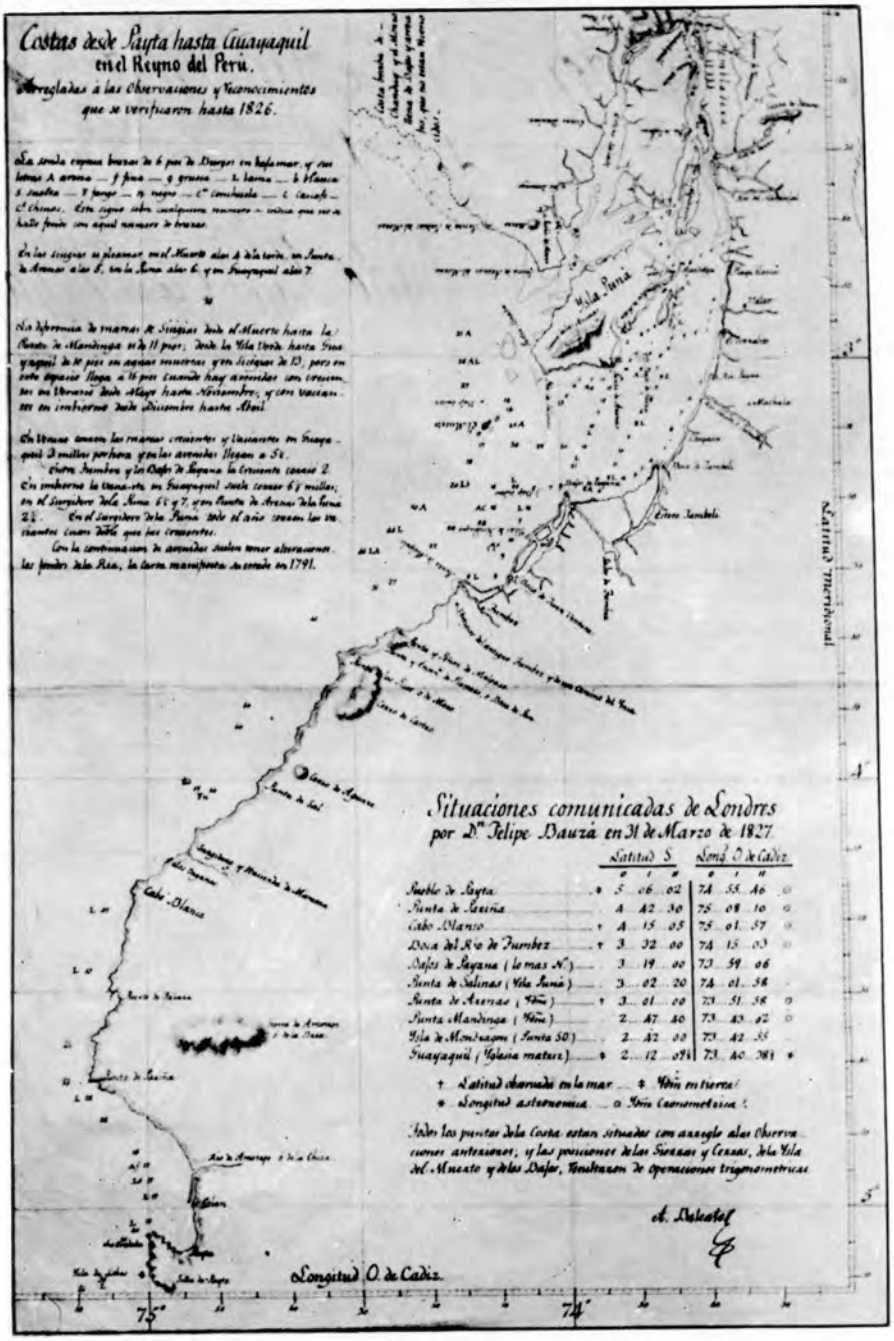
b) "Plano general del Reino del Perú", hecho por Baleato, en 1796, del cual no hace Raimondi ninguna referencia.

Construccion de este Plano.

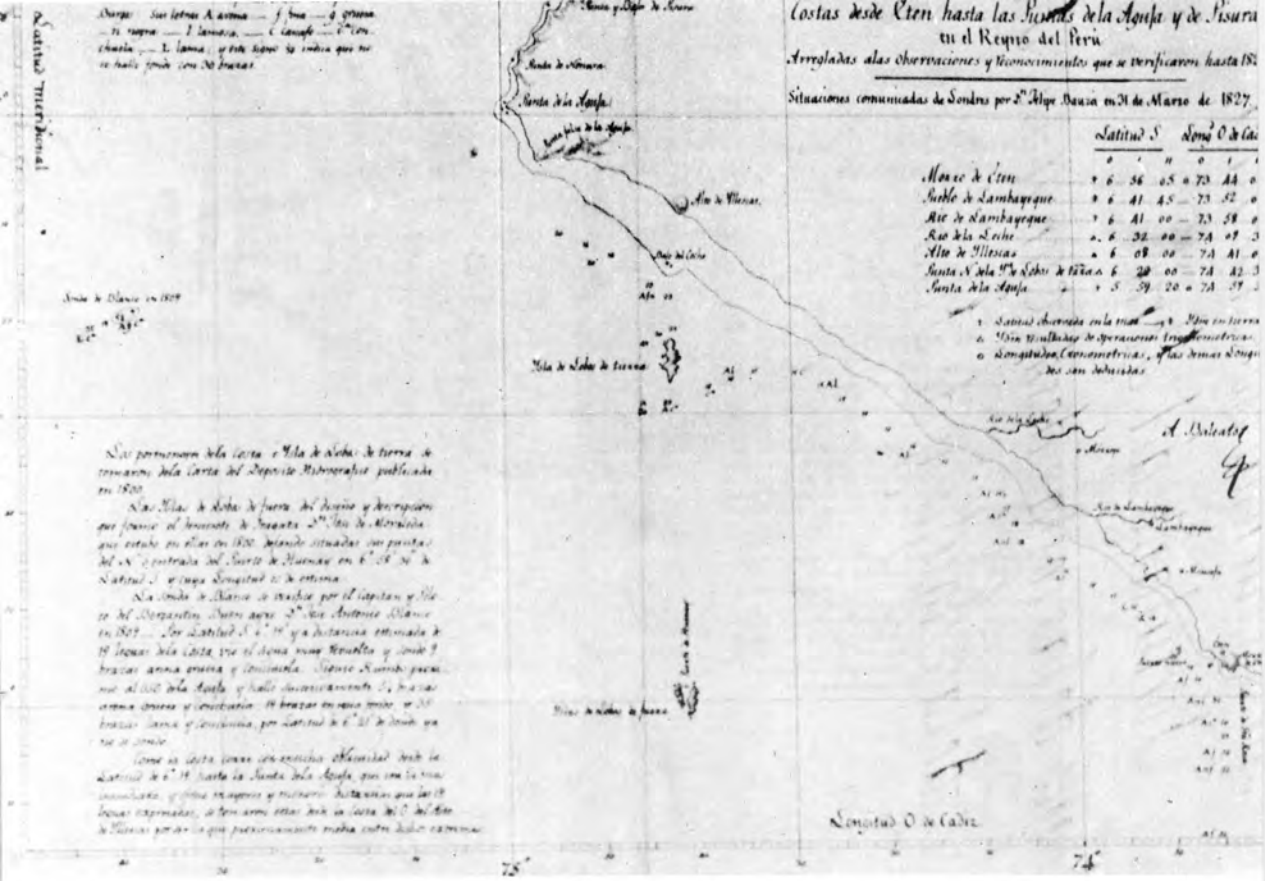
Idea Geografica del Peru.



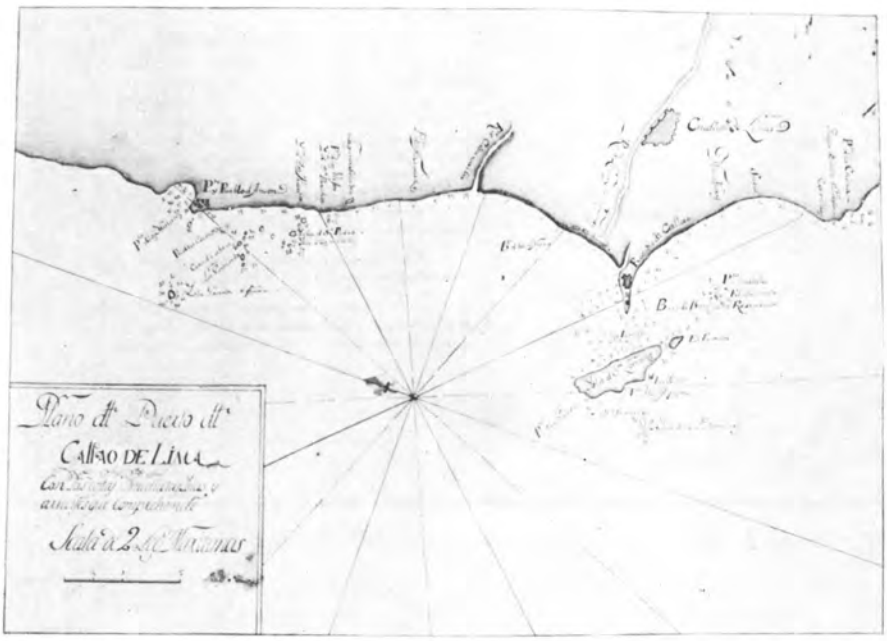
c) Quilca, según Damiano, en 1820.



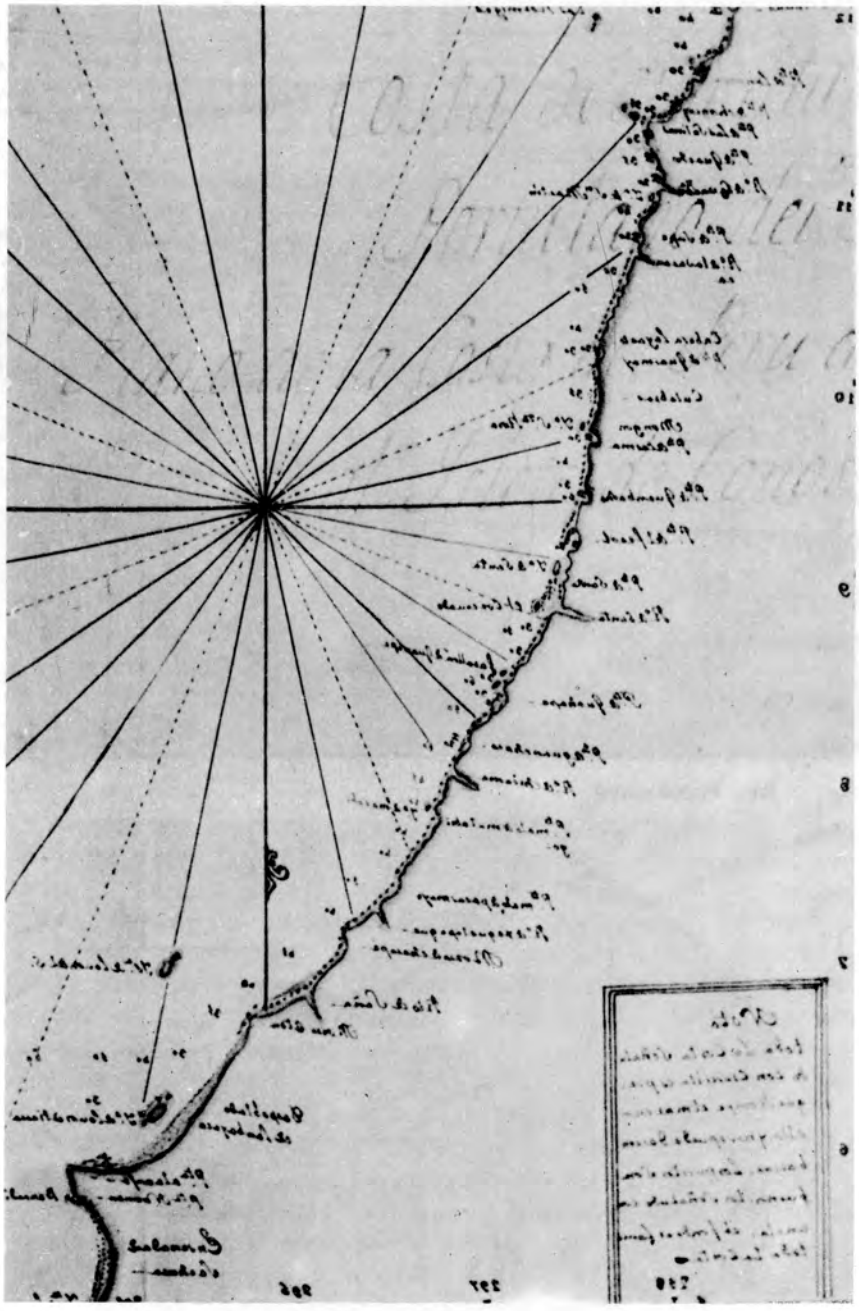
d) Costa de Paita a Guayaquil, según Baleato, en 1826.



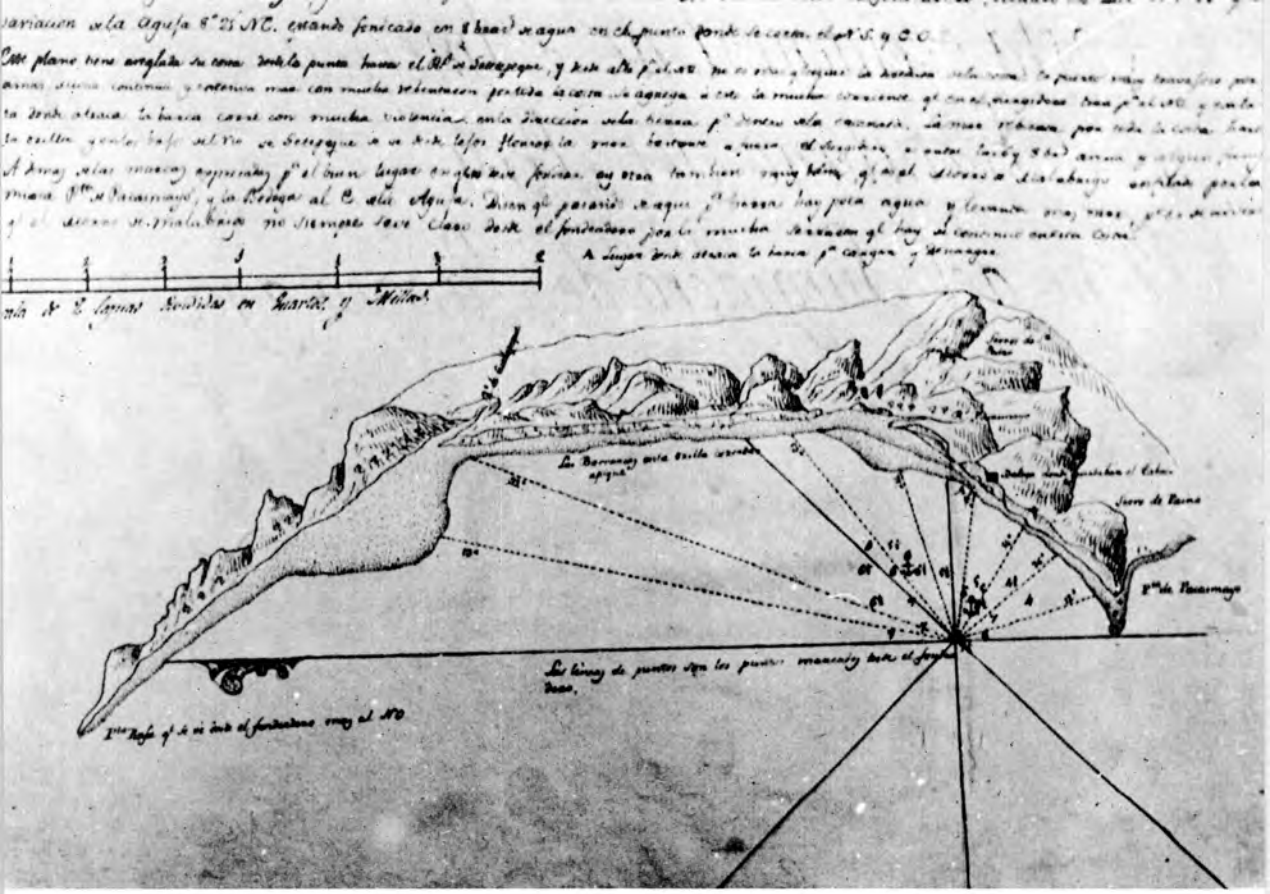
e) Eten, Aguja y Pisura, según Bauzá, en 1827.



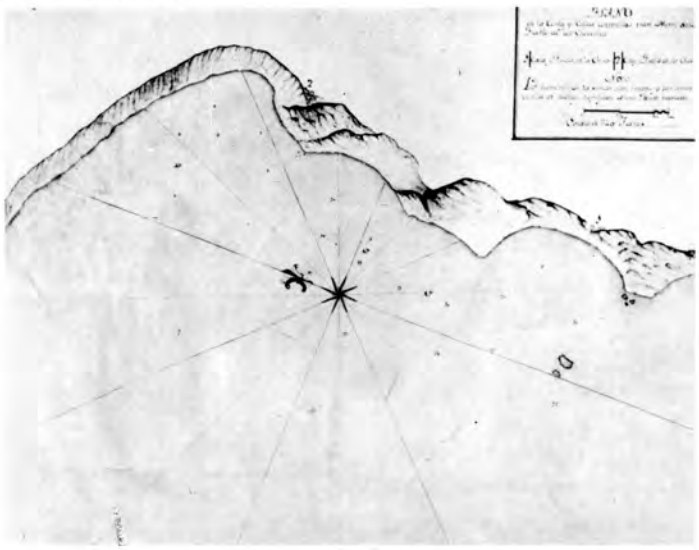
f) Costa de Ancón a La Chira.



g) Costa de Huacho a las islas de Lobos.



h) Pacasmayo



i) Costa entre Morro Solar y Chorrillos.

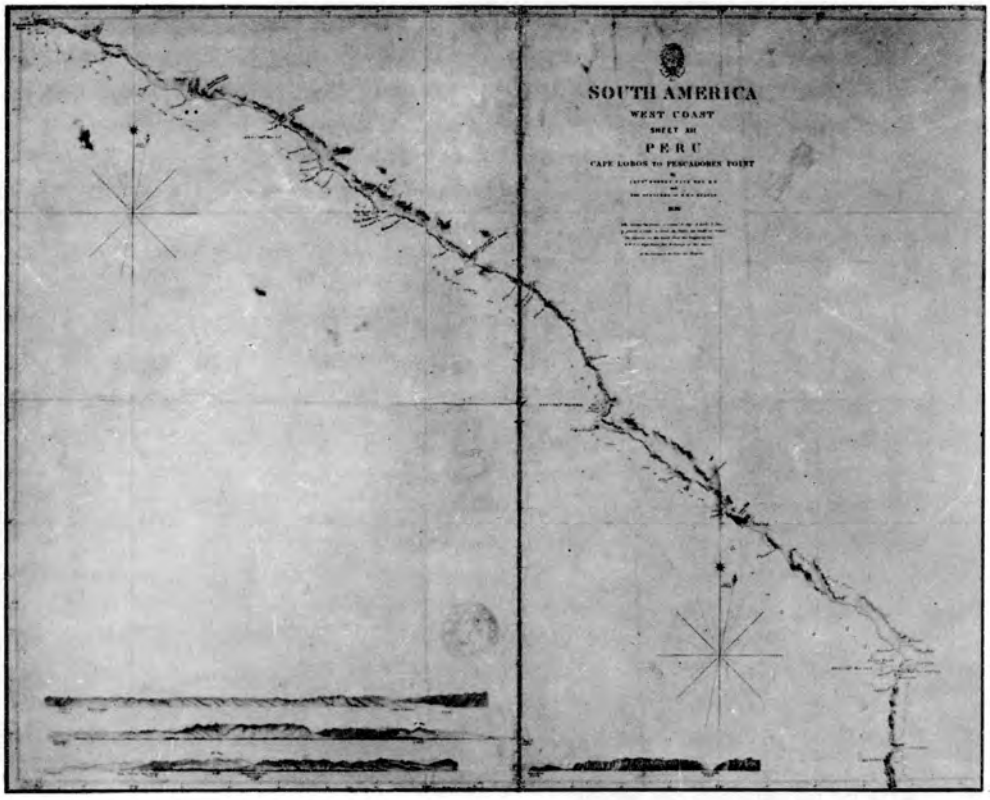
en 1823, y la del Morro Solar a Ancón hecha por Tessan en 1838 y publicada por el Depósito General de Madrid en 1844[764]. Tal fondo cartográfico era muy reducido, en realidad y su calidad tenía mucho que desear, si se juzga por las ilustraciones que en este volumen se reproducen. Pero debe tenerse en cuenta que esa circunstancia se debía a que la agitada atmósfera que reinaba en el mundo internacional no era propicia para que España permitiera que se dieran a conocer las cartas de navegación y los portulanos que hubieran permitido navegar hacia las colonias americanas y entrar en sus puertos. Es tan cierto que era ingente el tesoro cartográfico que por entonces ocultaba Madrid, que en el Museo Naval de esa ciudad hemos recogido personalmente la información que del total de unas 15,000 piezas que existen en la sección respectiva, aproximadamente 5,000 son cartas de navegación, casi todas originales y nunca publicadas, de las cuales unas 2,000 son de la América que era española. Este rico fondo cartográfico procede, en su mayor parte, del extinto Depósito Hidrográfico de los Archivos de la Armada, en el cual existía una buena colección de cartas de navegación peruanas de los siglos XVII y XVIII, algunas de las cuales han sido apropiadamente reproducidas en los tomos de la *Historia Marítima* que estuvieron a cargo de los doctores A. de la Puente y G. Lohmann. Es de notar que ya en 1854, cuando nuestros gobernantes quisieron comprar "el juego completo de cartas hidrográficas del observatorio de la isla de León", fue imposible conseguirlo en París[765]. Se realizaron en Madrid varias e infructuosas averiguaciones y la Dirección de Hidrografía dio a saber que "no se había dado a luz últimamente ninguna carta hidrográfica"[766]. De circunstancias parecidas provienen enjuiciamientos no muy favorables, como que Porras dijera que la cartografía de los comienzos del XIX fue "una cartografía anémica"[767].

El poder que gozaban en Lima el Real Tribunal del Consulado, y los navieros dentro de éste, hizo que en la segunda mitad del siglo XVIII, cuando el negocio del tráfico marítimo dejó de retribuir las pingües utilidades que antes solía dar, los dueños de buques descuidaran elementales precauciones de seguridad en su deseo de disminuir los gastos administrativos. Del expediente de los "Diputados del Cuerpo de Navieros"[768], a que dio lugar la acusación que los oficiales de la Marina Real Colmenares, Moraleda, Mendoza y Gil hicieron a los navieros en 1790, a causa de los frecuentes naufragios de naves, resultó que los buques estaban a

cargo de pilotos, o de prácticos ignorantes, bisoños, descuidados, a quienes se quiso imponer que registraran sus derrotas en cartas de navegación, lo que significa que en nuestra marina mercante se había abandonado, por lo menos parcialmente, el uso de tan indispensable elemento para la navegación. Posteriormente, es decir, cuando el tráfico mercantil marítimo se hizo difícil, si no imposible, no es de creer que esa situación mejorara, y menos todavía en el período de la lucha independentista y después, durante el difícil lapso de las continuas revoluciones y los conflictos internacionales. Debido a tales circunstancias el Perú se aproximó a los mediados del siglo XIX teniendo apenas un mísero fondo cartográfico costeño, mayormente creado por marinos españoles en el país. Nos sacó de tan perjudicial situación la tarea que emprendió el hidrógrafo inglés Fitz—Roy, para satisfacer necesidades británicas, ciertamente, pero con gran beneficio para las nuestras. Denegri ha informado apropiadamente sobre la obra que este marino científico comenzó, así como sobre la importante contribución que recibió de nuestro capitán de navío y respetable hombre de ciencia don Eduardo Carrrasco[769].

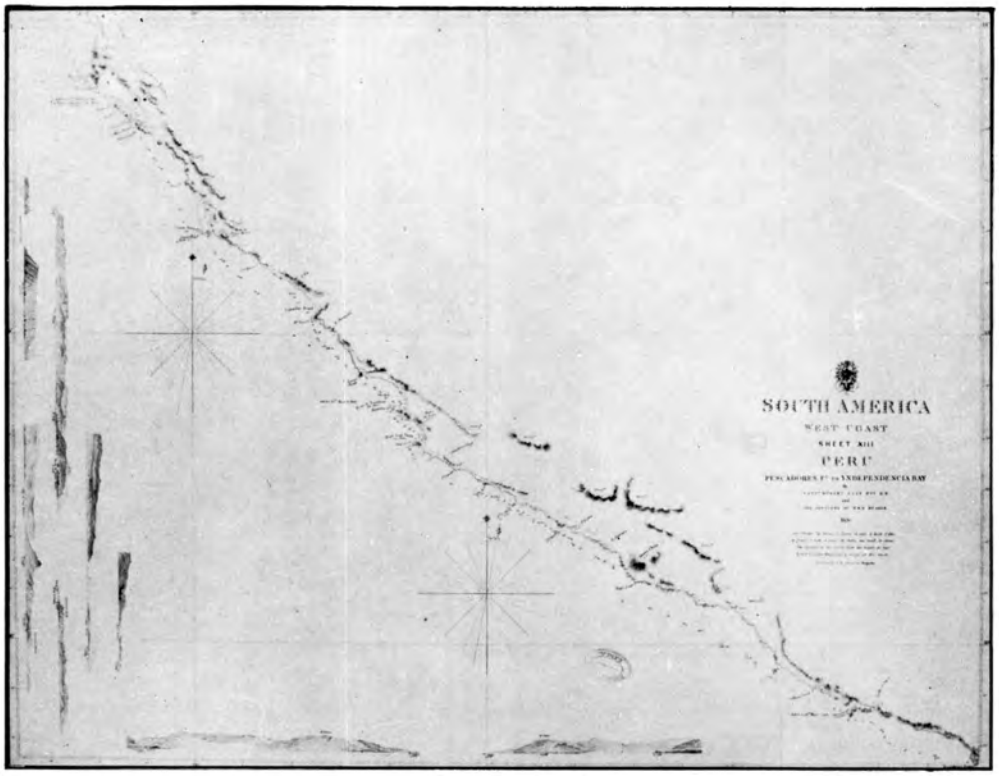
2. LAS CARTAS BRITANICAS DE NAVEGACION

La tarea cartográfica realizada por el Almirantazgo fue de beneficio extraordinario para nosotros y el resto de países de la costa occidental sudamericana, por lo menos desde 1836, según lo muestran las cartas españolas de navegación que reproducimos. La carencia de cartas impresas o la penosa adquisición de cartas manuscritas que a veces era preciso copiar, fue reemplazada por una situación de máxima facilidad para obtener seguras, bien impresas y numerosas cartas y portulanos de varios tamaños. Anualmente, al precio de un chelín, se podía comprar el *Catalogue of Charts. Plans, Views, and Salling Directions* (*Catálogo de cartas, portulanos, perfiles y derroteros*), en el cual era posible encontrar la relación de los editados, con el número que le correspondía, su tamaño, la escala utilizada en la representación, el título (que también consignaba los límites de la carta, los detalles que contenía y los levantamientos hidrográficos originales y las correciones en que estaba basada), así como su precio, que variaba entre un promedio de 6 peniques por los portulanos y un máximo de 3 chelines por las cartas. Con tales datos el marino mercante o de guerra podía adquirir los items que necesitara, que para los

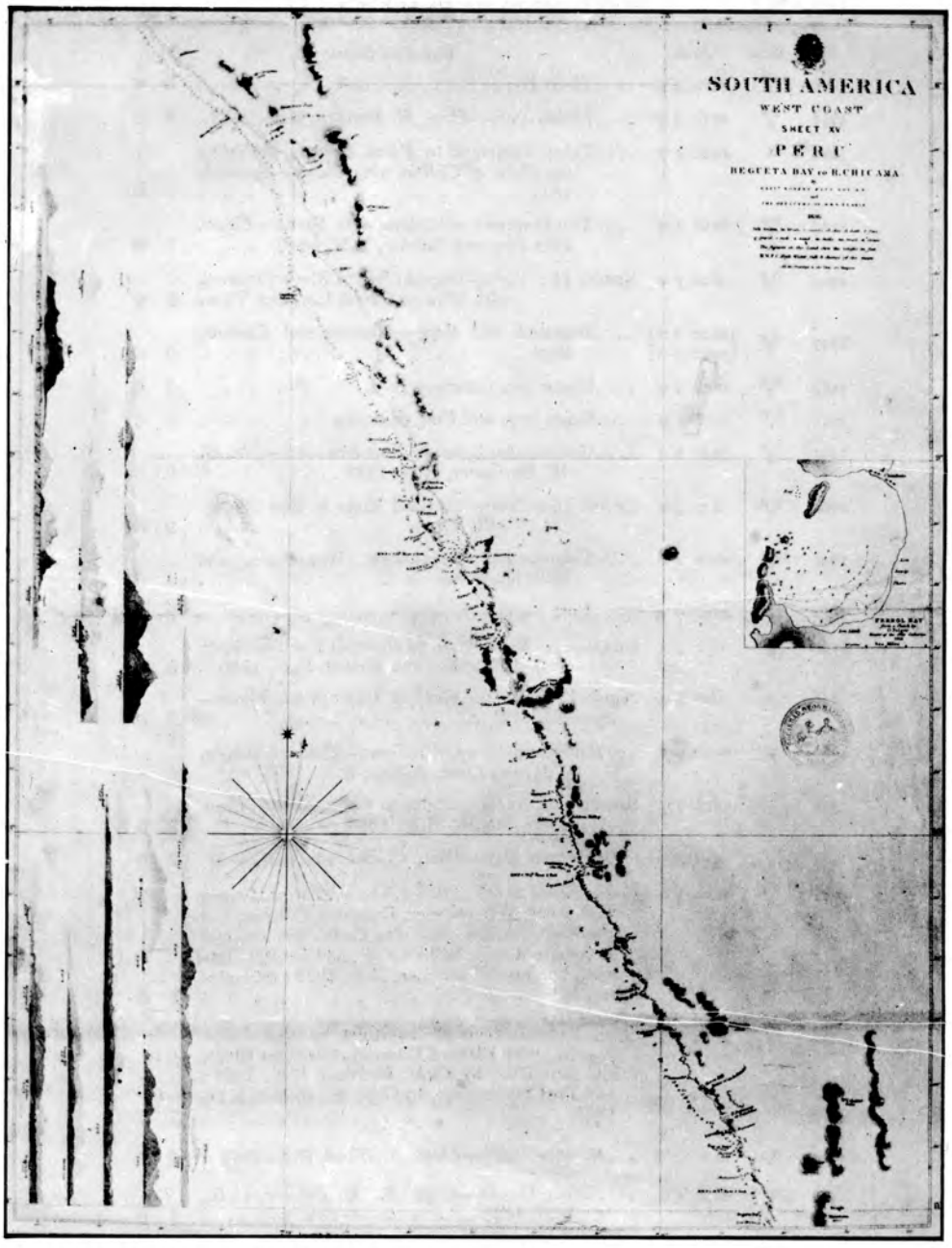


Cartografía británica y norteamericana

a) Carta de navegación del sector comprendido entre el cabo Lobos y la punta Pescadores, levantada por los oficiales del *Beagle* y publicada por el Almirantazgo Británico en 1836. Contiene también un buen número de perfiles del litoral.



b) Carta de navegación del sector comprendido entre la punta Pescadores y la bahía Independencia, levantada por los oficiales del *Beagle* y publicada por el Almirantazgo Británico en 1836. Contiene también un buen número de perfiles del litoral.



c) Carta de navegación del sector comprendido entre Bégueta y Chicama, levantada por los oficiales del *Beagle* y publicada por el almirantazgo Británico en 1836. Contiene también un buen número de perfiles del litoral.

No.	Size.	Scale.	Title of the Chart.	Price. s.	d.
1291	DE/2	m= 0·5	....Pisco Bay	0	6
1710	DE/8	m= 4·0	....Chilca Port—*Com. E. Belcher*, R.N. 1838 .	0	6
582	A	m= 0·7	....Point Pasamayo to Point Negra; *including the Road of Callao*, with Views—*Spanish*, 1811	3	0
1853	DE/2	m= 1·5	....The Boqueron of Callao, with Views—*Capts. Fitz Roy* and *Belcher*, R.N. 1840 . .	1	6
1285	DE/2	d= 7·4	SHEET 15: Peru—Begueta Bay to River Chicama, with Plan of Ferrol Bay, and Views	2	0
1347	DE/4	{m= 2·0 / m= 1·8}	....Barranca and Supé—Huacho and Chancay Bays	0	6
1368	DE/4	m= 2·0	....Casma and Guarmey Bays	0	6
1311	DE/4	m= 1·0	....Santa Bay, and Port Samanco	0	6
1427	DE/8	m= 2·1	....Guambacho Cove, in Port Samanco—*Mr. G. W. Beaumont*, R.N. 1838	0	6
1335	DE/2	d= 7·4	SHEET 16: Peru—Chicama River to Port Payta, with Views	2	0
1294	DE/6	m= 1·0	....Lambayeque, Pacasmayo, Huanchaco, and Malbrigo Roads	0	6
1293	DE/4	m= 2·0	....Port Payta	0	6
1813	DE/2	d= 7·4	SHEET 17: Port Payta to Ayangui Point—*Capts. Fitz Roy* and *Kellett*, R.N. 1836 .	2	0
585	A	d= 0·2	Aguja Point to the Gulf of Dulce, with Views—*Spanish*, 1791	2	0
586	A	m= 0·2	....Guayaquil River, with Views—*Spanish Survey*, 1791, and *Lieut. Kellett*, R.N. 1836 . .	2	6
1814	DE/2	d= 7·4	SHEET 18: Ayangui Point to Verde Point—*Capt. Kellett*, R.N. 1836	2	0
1544	DE/2	m= 2.0	....Panama Bay—*Com. E. Belcher*, R.N. 1837	2	0
587	DE/2	d= 1·5	Quibo Island to River Dulce, by *Don Felipe Bauza*; with Plans of Sacrificios, Guatulco, Culebra, Del triumfo de los libres, la Union Ports; Ventosa, and Sonsonate Roads; Salinas Bay; and Realijo Harbour, by *Com. E. Belcher*, R.N. 1838; *corrected* to 1843	2	0
588	DE/2	d= 1·5	River Dulce to Gulf of California, by *Don Felipe Bauza*; with Plans of Mazatlan, Chamatla River, and San Blas, by *Capt. Beechey*, R.N. 1827; and Port Sihuatanejo, by *Capt. H. Kellett*, R.N. 1847	2	0
1928	DE	m= 1·2	....Quibo Island—*Lieut. J. Wood*, R.N. 1848 .	2	6
1929	DE/2	m= 4·0	....Bahia Honda—*Capt. Sir E. Belcher, C.B.*, R.N. 1839	1	6

d) Página del *Catálogo de Cartas y Portulanos* del Almirantazgo Británico, correspondiente al año 1849, en que se menciona material publicado sobre la costa del Perú

Shelf.	No.	Size.	Scale.	Title of the Chart.	Price. s.	d.
568	1301	D E 4	m= 2·0 / m= 1·0	.....Cobija and Algodon Bays and Constitucion Harbour; *corrections* to 1865	0	6
1488 L	1278	D E 2	m=0·12	SHEET 11: Bolivia and Peru, Paquiqui Cape to Lobos Cape, with Plans of Pisagua, Mexillon, and Chipana Bays, with Views; *corrections* to 1865	1	6
1489 R	1283	D E 2	m=0·12	———12: Peru—Lobos Cape to Pescadores Point, with Views; *corrections* to 1865	1	6
1091 L	1868	A	m= 4·0	.....Laguna de Titicaca and the Valleys of Yucay, Collao, and Desaguadero, with Cuzco City—*J. B. Pentland*, 1827–38 . . .	3	0
308 R	578	D E 4	m= 1·0	.....Arica Road—*Spanish Survey*, with Plan by *Baron Mackau*, 1822; *corrections* to 1863 . . .	0	6
570	1340	D E 4	m= 5·6 / m= 0·5 / m= 0·7	.....Ilay Bay—Atico, Ylo, and Iquique Roads; *corrections* to 1865 .	0	6
1489 L	1279	D E 2	m=0·12	———13: Peru—Pescadores Point to Independencia Bay, with Views; *corrections* to 1863	1	6
571	1360	D E 6	m= 0·5	.....Lomas Road—San Nicholas and San Juan Ports; *corrections* to 1863	0	6
572	1295	D E 6	m= 0·5	.....Independencia Bay; *corrections* to 1863	0	6
1490 R	1323	D E 2	m=0·12	———14: Peru — Independencia Bay to Begueta Bay, and plan of Chinca Isles; *including Lima*; *corrections* to 1864	1	6
573	1291	D E 6	m= 0·5	.....Pisco Bay; *corrections* to 1863 .	0	6
309 L	1710	D E 8	m= 4·0	.....Chilca Port — *Com. E. Belcher*, R.N. 1838; *corrections* to 1863.	0	6
1497 L	1853	D E 2	m= 1·5	.....Callao Boqueron; with Views —*Capts. Fitz Roy* and *Belcher*, R.N. 1840; *corrections* to 1867	1	6
1490 L	1286	D E 2	m=0·12	———15: Peru—Begueta Bay to Chicama River, with Plan of Ferrol Bay, and Views; *corrections* to 1865	1	6
574	1347	D E 4	m= 2·0 / m= 1·8	.....Barranca and Supé—Huacho and Chancay Bays; *corrections* to 1863	0	6
575	1368	D E 4	m= 2·0	.....Casma and Guarmey Bays; *corrections* to 1865.	0	6
576	1311	D E 4	m= 1·0	.....Santa Bay, and Samanco Port .	0	6
1492 R	1335	D E 2	m=0·12	———16: Peru — Chicama River to Payta Port, with Views; *corrections* to 1863	1	6

e) Página del *Catálogo de Cartas y Portulanos* del Almirantazgo Británico, correspondiente al año 1868, en que se menciona material publicado sobre la costa del Perú.

COLOMBIA—WEST COAST, ECUADOR, PERU (*continued*).

No. of Chart.	Title of Chart or Plan.	Scale in Inches.	Natural Scale.	Date of Publication.	New Edition or Large Correction.	Size in Inches.	Net Price.
							s. *d.*
1294	Plans on the coast of Peru :—	- -	-	14th Aug. 1893	20th June 1913	26×18	2 0
	Lambayeque road	m = 1·0	1 : 72,800				
	Pacasmayo road	m = 1·0	1 : 72,800				
	Puerto Chicama (Malabrigo road)	m = 1·0	1 : 72,800				
	Approach to Huanchaco	m = 1·0	1 : 72,800				
	Huanchaco road	m = 6·0	1 : 12,100				
	Casma bay	m = 2·0	1 : 36,300				
	Port Samanco or Guambacho	m = 1·0	1 : 72,800				
	Huarmey bay	m = 2·0	1 : 36,300				
2332	Ferrol and Coisco bays	m = 2·0	1 : 36,500	28th Feb. 1899		33×26	3 0
1323	Independencia bay to Begueta bay	m = 0·1	1 : 580,000	15th Sept. 1840	5th Mar. 1915	24×18	2 0
	Salinas and Chica bays	m = 3·0	1 : 24,100				
	Ancon bay and adjacent islands	m = 1·0	1 : 72,200				
	Mala cove	m = 2·9	1 : 25,000				
	Chincha isles	m = 2·0	1 : 36,100				
1347	Plans on the coast of Peru :—	- -	- -	19th Nov. 1894	July 1904	25×19	2 0
	Pisco bay	m = 0·7	1 : 106,000				
	Port Chilca	m = 6·3	1 : 11,500				
	Chancay bay	m = 2·0	1 : 36,800				
	Huacho bay	m = 1·8	1 : 40,800				
	Huacho anchorage	m = 5·0	1 : 14,600				
	Barranca and Supe bays	m = 2·0	1 : 36,600				
1853	The Boqueron of Callao	m = 1·5	1 : 48,400	24th Mar. 1848	Oct. 1894	24×18	2 0
	Callao harbour	m = 7·7	1 : 9,430				
	San Lorenzo Island anchorage	m = 10·0	1 : 7,180				
1279	Pescadores point to Independencia bay	m = 0·1	1 : 580,000	29th Dec. 1840	1st Apr. 1915	24×18	2 0
	Independencia bay	m = 0·5	1 : 141,000				
	Atico road	m = 0·5	1 : 145,000				
1340	Plans in Chile and Peru :—	- -	- -	19th Nov. 1894	21st June 1918	25×19	2 0
	Cerro Azul bay	m = 3·0	1 : 24,200				
	Ports of San Nicolas and San Juan	m = 0·5	1 : 146,000				
	Lomas road	m = 0·5	1 : 145,000				
	Islay bay	m = 5·5	1 : 13,200				
	Arica road	m = 3·6	1 : 20,200				
1283	Cape Lobos to Pescadores point	m = 0·1	1 : 590,000	15th Sept. 1840	19th Mar. 1915	24×18	2 0
	Ocoña anchorage	m = 4·0	1 : 18,200				
	Port Mollendo	m = 10·0	1 : 7,264				
	Ilo road	m = 0·7	1 : 99,7				
1375	Galápagos islands	m = 0·1	1 : 750,000	9th Aug. 1886	8th Aug. 1930	24×18	2 0
	James bay	m = 1·0	1 : 72,800				
	Sulivan bay	m = 1·0	1 : 72,800				
	Conway bay	m = 1·0	1 : 72,800				
	Freshwater bay	m = 1·0	1 : 72,800				
	Iguana cove	m = 4·0	1 : 18,100				
	Webb cove	m = 1·8	1 : 43,000				
	Terrapin road	m = 1·0	1 : 72,800				
	Darwin bay	m = 1·0	1 : 70,000				

The limits of the above charts will be found on Index Sheet 8.1.

f) Página del *Catálogo de Cartas y Portulanos* del Almirantazgo Británico, correspondiente al año 1933, en el que se menciona material publicado sobre la costa del Perú, desde 1840.

mediados del siglo XIX satisfacían ya las necesidades principales y que anualmente aumentaban. Si tomamos el caso peruano, por ejemplo, el catálogo de 1849 nos da a saber que por entonces se podían adquirir los siguientes items en que aparecían representados los lugares que se mencionan:

Cartas (números 11 a 17): Del cabo Paquiqui al cabo de Lobos; de Lobos a Punta Pescadores (con perfiles); el Titicaca y los valles de Yucay, Collao y Desaguadero, con plano del Cusco; Pescadores a Independencia con perfiles; Independencia a Bégueta, con pefiles, incluyendo Lima; Punta Pacasmayo a Punta Negra, incluyendo la rada del Callao; Bégueta al río Chicama; Río Chicama a Paita con perfiles; Paita a Punta Ayangui; Punta Aguja al golfo Dulce, con perfiles.

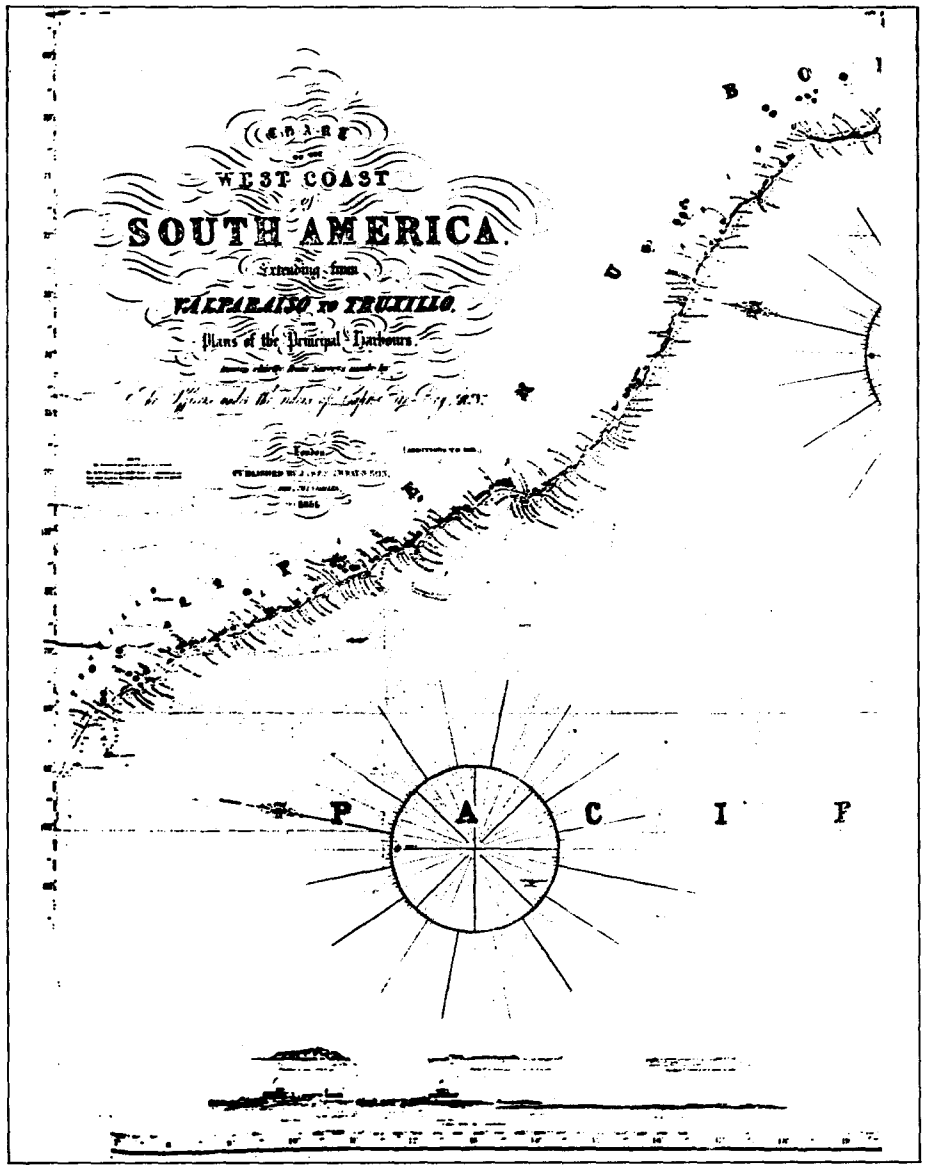
Portulanos:

Pisagua y Chipana, con perfiles; Arica; Islay, Atico, Ilo e Iquique; Lomas, San Nicolás y San Juan; Independencia; Pisco; Chilca; el Boquerón del Callao, con perfiles; Ferrol, con perfiles; Barranca, Supe, Huacho, y Chancay; Casma y Huarmey; Santa y Samanco; Guambacho; Lambayeque, Pacasmayo, Huanchaco y Malabrigo; Paita.

Con incrementos anuales y con correcciones de los levantamientos precedentes, nuestra costa fue anualmente presentada en las adiciones siguientes, que hemos revisado, del *Catalogue ...*: 1852, pp. 63-64; 1855, pp. 76-77; 1857, pp. 80-81; 1860, pp. 85-86; 1862, pp. 90-91; 1868, pp. 90-91. Debe tenerse presente que el nombre oficial de la publicación cambió en 1860 a *Admiralty Catalogue of Charts. Plans ...* Se reproducen una página del catálogo de 1849 y otra del catálogo de 1868 para que el lector pueda advertir las diferencias introducidas en un lapso de aproximadamente veinte años. También reproducimos una página del catálogo de 1933 donde figuran fechas de publicación de cartas de navegación peruanas, desde 1840.

3. LAS CARTAS COMERCIALES

La venta pública de cartas de navegación comenzó en Gran Brtaña a mediados del siglo XVIII, de manera que desde entonces



g) Parte septentrional de la carta comercial de la costa oeste de Sudamérica, entre Valparaíso y Trujillo, con portulanos de los puertos principales. Dibujada fundamentalmente a base de los levantamientos hechos por los oficiales que estaban bajo las órdenes del capitán de navío Fitzroy, Marina Británica (Londres. Publicada por James Imray e Hijo, 102 Minories, 1855, con adiciones hasta 1865). Grabada en papel y montada en papel de forro azul, 1,000 por 1,300 mm. Proyección Mercator con el Norte al lado izquierdo. 1: 2,640,000 (20°S). En la parte superior el original lleva pequeños portulanos del Callao, Pisco, Arica e Islay, que la fotografía no ha reproducido.

nuestros marinos, aun los del período colonial, tuvieron oportunidad de adquirirlas. Estaban casi exclusivamente basadas en datos oficiales pero las imprimían y vendían negociantes privados, entre los que se hallaba la firma James Imray e Hijo, que hasta ahora subsiste. Se las vendía en juegos unidos y también en hojas sueltas, y como estas se gastaban o rompían se les entelaba con textiles de algodón o lino que por lo general eran azules y de esta peculiaridad derivó la denominación con que fueron conocidas: *blueback* (zaga azul). La que reproducimos es de este tipo y hasta hace poco estaba (y quizás todavía está) en venta por la casa Imray, a la que antes nos hemos referido, la que fue durante los finales del siglo pasado uno de los dos impresores y vendedores (el otro era Laurie) más acreditados en Inglaterra, y más prósperos en el negocio a pesar que las cartas del Almirantazgo se pusieron en venta desde 1823. El grabado muestra solamente la mitad de la carta, aproximadamente, que tiene 3 pies de largo. El área que representa es la costa sur, de Valparaíso a Trujillo, a base de un levantamiento de Fitz—Roy. Publicada en 1855 por Imray e Hijo, y con adiciones de 1865, tiene líneas de rumbo, hechas a lápiz en 1873, para entrar y salir del Callao, cuyo portulano se halla en la parte superior de la carta. En la parte inferior se distinguen unos perfiles de los cuales los del primer plano parecen del Callao (con el Real Felipe), La Punta y el bajo Camotal o Lomo de Ballena.

4. LAS CARTAS NORTEAMERICANAS

La marina norteamericana no hizo, ni aproximadamente, una contribución cartográfica semejante a la británica, de manera que sus cartas de navegación fueron muy poco usadas por nuestros buques, excepto cuando viajaban a la costa oriental de los Estados Unidos (y hacia el Caribe o Las Antillas) y a la costa occidental de ese país, o al Pacífico y el Oriente lejano. No valía la pena, por lo demás, utilizar las cartas norteamericanas que mostraban nuestras costas, y la de nuestros vecinos. Como se podrá ver en la información que reproducimos del catálogo de *U.S. Hidrographic Office*, en 1881 la mayoría de las cartas que ellos usaban eran todavía reproducciones de material británico o francés[770]. Mas en otro aspecto de cartografía marítima aventajaron a los europeos y rindieron un invalorable servicio mientras se viajó a la vela. Nos referimos a las *Wind and Current Charts*

SOUTH AMERICA, WEST COAST, BOLIVIA AND PERU.

No.	Title of the Chart, etc.	Scale.	Size.	Price.
756	South America, West Coast; Sheet IX; Bolivia; from Point Grande to Cape San Francisco. Republication of British Admiralty Chart No. 1277, with additions to 1876	D = 6.7		
	With plans of Angamos Point Anchorage	M = 1.2		
	Constitucion Harbor	M = 1.1		
	Bolfin or Chimba Bay. From a Chilian survey of 1853	M = 4.3	17×23	$0.45
	El Cobre Bay. From a Chilian survey of 1853	M = 3.0		
	July, 1876—*corrections to May*, 1880.			
725	Port of Antofagasta, Bolivia; South America, West Coast. From a French survey in 1872	M = 5.8	12×18	.21
	April, 1876—*corrections to May*, 1880.			
757	South America; West Coast; Sheet X; Bolivia and Peru; from Cape San Francisco to Cape Lobos. Republication of British Admiralty Chart No. 1278, with additions to 1876	D = 6.6		
	With plans of Guaina Pisagua Bay	M = 1.8		
	Mejillones Bay. From a French survey in 1861	M = 7.0		
	Iquique Road	M = 0.7	17×22	.45
	Patillos Bay	M = 1.8		
	Pavillon or Pabellon de Pica. From a British survey in 1874	M = 1.8		
	Chipana Bay	M = 1.8		
	August, 1876—*corrections to May*, 1880.			
758	South America, West Coast; Sheet XI; Peru; from Cape Lobos to Pescadores Point. Republication of British Admiralty Chart No. 1283, with additions to 1876	D = 6.8		
	With plan of Ilo Road. From a British survey in 1836	M = 0.7	17×23	.45
	August, 1876—*corrections to August*, 1880.			

SOUTH AMERICA, WEST COAST, PERU.

No.	Title of the Chart, etc.	Scale.	Size.	Price.
759	South America, West Coast; Sheet XII; Peru; from Pescadores Point to Independencia Bay. Republication of British Admiralty Chart No. 1279, with additions to 1877	D = 7.2	18×28	$0.60
	With plans of Ports San Juan and San Nicolas. From British surveys in 1836	M = 0.5		
	Lomas Road. From British surveys in 1836	M = 0.5		
	Independencia Bay. From British surveys in 1836	M = 0.5		
	February, 1877—corrections to June, 1880.			
760	South America, West Coast; Sheet XIII; Peru; from Independencia Bay to Begueta Bay. Republication of British Admiralty Chart No. 1323, with additions to 1876	D = 7.0	17×23	.45
	With plans of Chincha Islands. From a French and British survey of 1857–'8	M = 1.8		
	August, 1876—corrections to January, 1880.			
784	The Boqueron of Callao; Peru, South America, West Coast. From French surveys in 1844 and 1869, corrected to 1876	M = 1.7	22×33	.60
	November, 1876—corrections to July, 1879.			
761	South America, West Coast; Sheet XIV; Peru; from Begueta Bay to the River Chicama. Republication of British Admiralty Chart No. 1285, with additions to 1877	D = 7.0	23×26	.60
	With plans of Casma Bay. From a British survey, 1834	M = 1.9		
	Barranca and Supe Bays. From a British survey	M = 1.9		
	Culebras Cove. From a British survey, 1865	M = 3.8		
	Bay of Santa. From a British survey in 1836	M = 0.9		
	Samanco Bay. From a British survey, 1836	M = 0.9		
	Huarmey Bay. From a British survey in 1834	M = 1.9		
	March, 1877—corrections to .			

SOUTH AMERICA, WEST COAST, PERU AND ECUADOR.

No.	Title of the Chart, etc.	Scale.	Size.	Price.
7	Port Chimbote, Northwest Coast of Peru. By the officers of the U. S. S. Ossipee, Commander J. N. Miller, commanding, May, 1872.....	M = 4.1	17×24	$0.25
	July, 1872—corrections to			
762	South America, West Coast; Sheet XV; Peru; from the River Chicama to Port Payta. Republication of British Admiralty Chart No. 1335, with additions to 1876.....	D = 7.1		
	With plans of Lambayeque Road	M = 1.0		
	Eten Port.....	M = 2.0	18×24	.45
	Malabrigo Road	M = 1.0		
	Pacasmayo Road.....	M = 1.0		
	August, 1876—corrections to			
763	South America, West Coast; Sheet XVI; Peru and Ecuador; from Port Payta to Ayangui Point. Republication of British Admiralty Chart No. 1813, with additions to 1876.....	D = 7.0		
	With a plan of Port Payta. From a British survey in 1836.....	M = 1.9	18×23	.45
	October, 1876—corrections to April, 1880.			
738	Guayaquil River; Ecuador; South America, West Coast. Republication of British Admiralty Chart No. 586, corrected to 1876.....	M = 0.5	24×37	.75
	October, 1876—corrections to April, 1880.			
764	South America, West Coast; Sheet XVII; Ecuador; from Ayangui Point to Verde Point. Republication of British Admiralty Chart No. 1814, with additions to 1876.....	D = 7.0		
	With plans of Cape Pasado Anchorage	M = 1.8	18×23	.45
	Port Manta or Puebo	M = 1.8		
	September, 1876—corrections to			
790	Harbors on the Coast of Ecuador. South America, West Coast. From British surveys in 1837 and 1847. Republication of British Admiralty Chart No. 2201, corrected to 1877.			
	Rio Santiago, Posa Harbor and San Lorenzo Bay	M = 1.0	18×24	.24
	Atacames Ledge and Bay.....	M = 1.0		
	May, 1877—corrections to			

h) Tres páginas del catálogo de cartas, portulanos y perfiles publicado por la Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos en 1881, en el cual se hacen referencias a levantamientos hidrográficos británicos y franceses verificados en nuestra costa desde 1834.

(*Cartas de vientos y corrientes*) que bajo la dirección del famoso oceanógrafo Maury editó el Observatorio Naval de Washington entre 1854 y 1861[771] y que fueron ampliamente usadas por todos los marinos del mundo, durante la segunda mitad del siglo XIX. (Ver págs: 849 - 850 - 851)

5. *PAZ SOLDAN, GARCIA Y GARCIA Y LAS CARTAS*

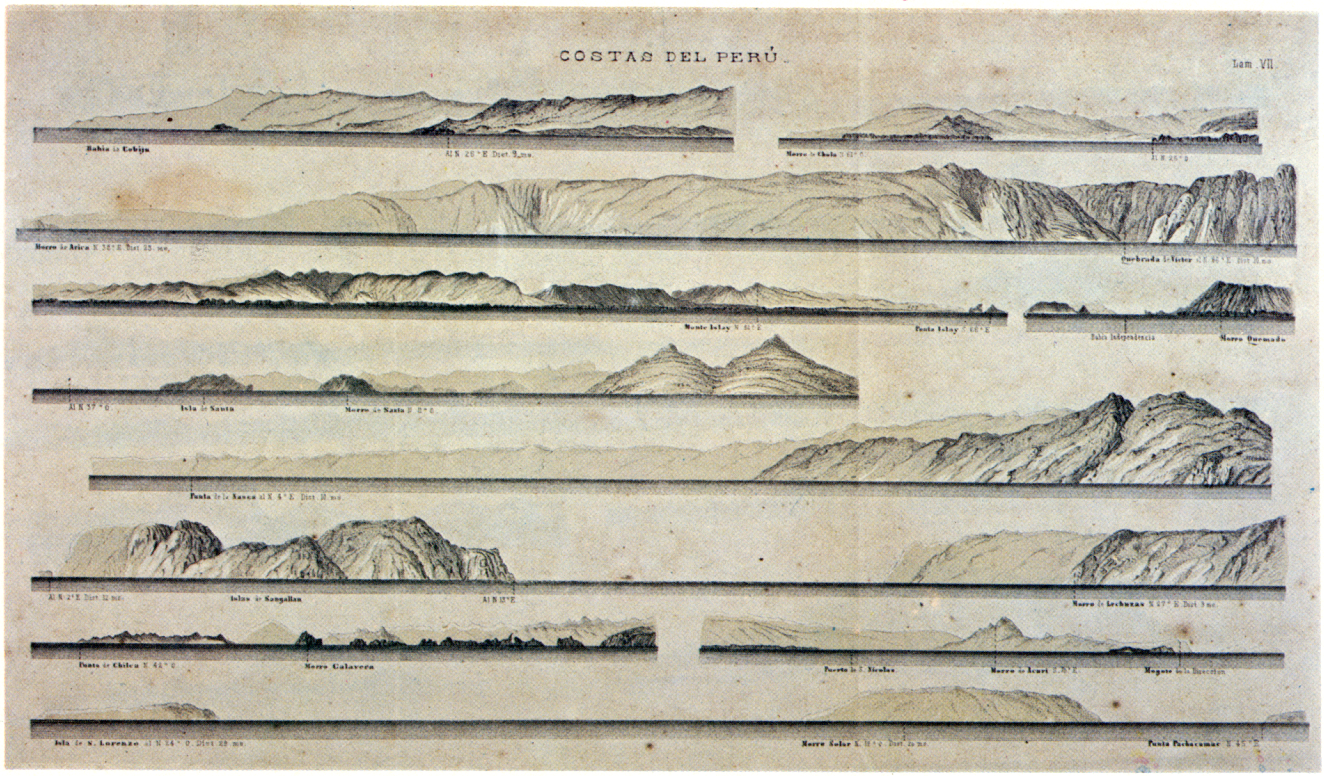
El hecho que M.F. Paz Soldán hubiera preparado la *Geografía...* y el *Atlas...* en París, lo llevó a que al tratar de la costa del Perú en la segunda de las obras mencionadas, en lugar de utilizar cartografía inglesa más cercana a 1865, año de la publicación , y que era ya más avanzada, colocó en su colección portulanos franceses, explicando que con ello "creía hacer un servicio a la marina" y mencionando la fuentes que utilizó: "para Payta, el levantamiento de 1822 por el capitán Duperrey; para el Ferrol, el levantamiento de Folger en 1812; para Huacho, el levantado en 1839 por M. Rosamel; para el Callao, los levantados en 1843 por Du Petit Thouars y en 1844 por M. Penaud; para Pisco, el levantado en 1853 por M. de la Grandiere; para Quilca, Mollendo, Ilo y Arica, los levantados en 1823 por Lartigue; para Islay, Guata y Moratos, los levantados en 1826 por Dolley" (el único británico)[772].

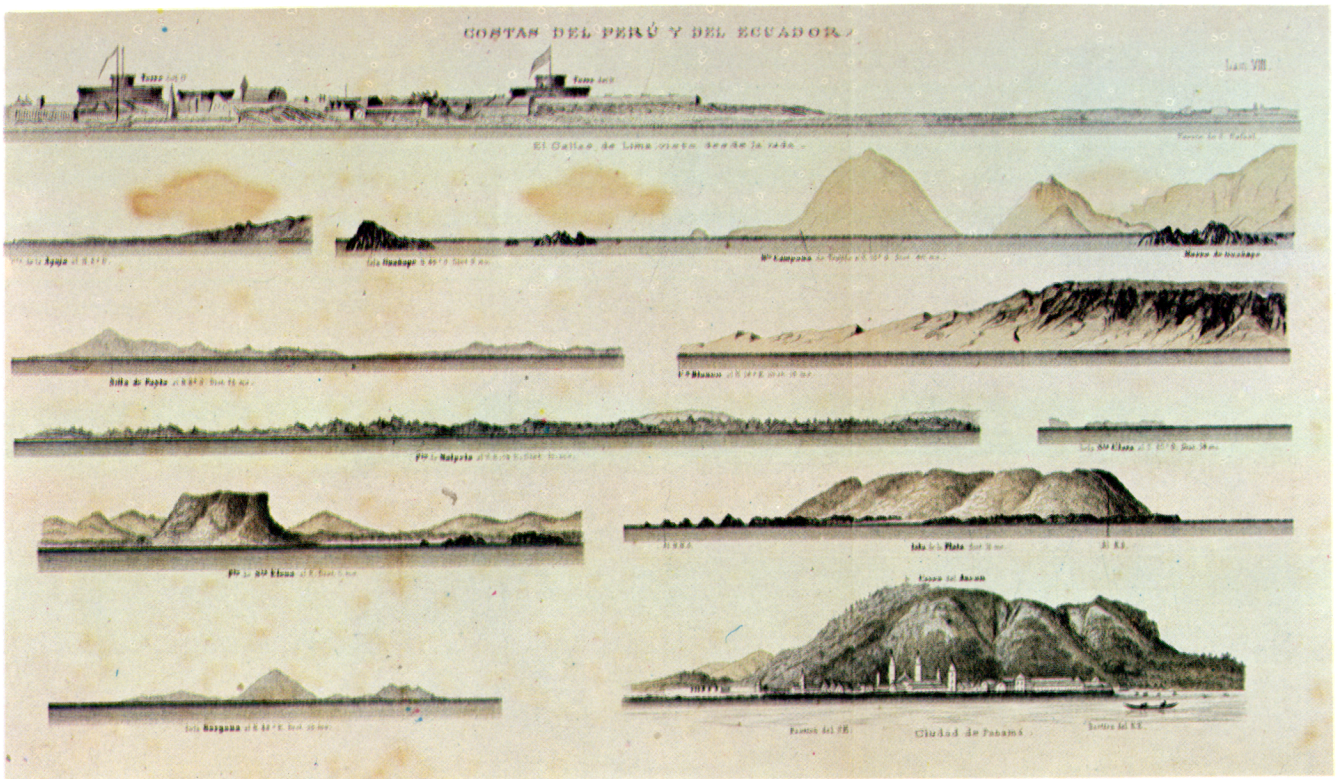
Los marinos de los mediados del siglo XIX, mediante la pluma de García y García, hicieron justicia a los cartógrafos españoles y británicos. "Los excelentes trabajos practicados por la expedición de la marina Británica que al mando del distinguido capitán Fitz—Roy, recorrió las costas del Perú y Chile por los años de 1834 a 1836, dice ese autor, han dado a nuestras cartas marítimas todo el grado apetecible de perfectibilidad; y su uso, que al presente es general, ha salvado los riesgos y peligros que resultaban cuando sólo se tenían las antiguas cartas españolas, que en verdad, no llenaban el objeto... Tienen estas últimas cartas, sin embargo, el sobresaliente e indisputable mérito de haber sido las primeras levantadas en lugares que entonces principiaban a conocerse, y en una época en que la ciencia no había avanzado, ni contaba con los elementos que en el día para esa clase de estudio; habiendo servido además de punto de apoyo a los últimos viajeros para sus exploraciones"[773].

6. LOS DERROTEROS ESPAÑOLES

Al parecer, cuando entramos en la vida republicana no se disponía de ningún derrotero colonial que se hubiera publicado sobre nuestra costa. Rosendo Melo, quien como estudiante de la carrera naval, primero, como guardiamarina, luego, y como joven atraído por la Geografía y la Historia, pudo interesarse en conocer en vida al capitán de navío don Eduardo Carrasco, da como segura, en dos páginas de una de sus obras[774], una interesante información que otros autores del siglo pasado también han divulgado, aunque con mayor hesitación que este historiador chalaco. Melo dice que el entonces anciano y muy respetado astrónomo manifestó en 1847 que el prenombrado hidrógrafo se proponía escribir una historia "sobre el material bibliográfico existente; los derroteros del Callao a Chilca y del Callao a Panamá, arreglados con los datos recogidos por el jefe español don José J. de Colmenares en los buques *Peruano* y *Limeña*, los de Malespina y tantos otros posteriores"[775]. En otra página expresa que Fitz—Roy tuvo en 1836 conocimiento del "derrotero rectificado, desde Valdivia a Panamá" según los estudios de Colmenares[776]. No hay nada que nos lleve a dudar que dicho derrotero existió. Raimondi, por lo menos, al registrar la venida de Colmenares (1802-1805) dice que dio "por resultado un minucioso informe en que se encuentra una multitud de datos importantes sobre la dirección de los vientos..., la descripción de los puertos, su posición, modo de entrar en ellos, sus producciones, etc., etc.,", añadiendo que constaba de dos partes con los siguientes títulos: "1º) Derrotero jeneral del Callao a los Puertos e Islas de las Costas de Chile hasta Chiloé y regreso, y 2º) Derrotero del Callao a Panamá y regreso, formado por el Capitán de Navío de la Armada Española D. José J. Colmenares, encargado de la ratificación de la Costa del Perú y Chile practicada en los bergantines de guerra "Peruano" y "Limeña"[777]. Porras, que posteriormente hizo en Madrid una exhaustiva investigación, no lo menciona. Pero, además, existe una circunstancia que nos inclina a creer que ese trabajo se perdió aquí o en España: como se leerá en páginas posteriores de esta historia, cuando durante el reinado de Isabel II se produjo el ataque de la marina de ese país al Perú y Chile, la escuadra que lo llevó a cabo utilizó un derrotero que tenía muy poco de español.

Perfiles de la costa tales como aparecen en el *Derrotero de las costas de la América meridional...*, traducido por Navarro y Morgado, con las siguientes inscripciones: "Morro de Cobija, morro de Chala, morro de Arica, quebrada de Vítor, monte y punta de Islay, morro Quemado, isla y morro de Santa, puerto de La Nazca, isla de Sangallán, morro de Lechuzas, punta de Chilca, morro Calaveras, puerto de San Nicolás, morro de Acarí, mogote e isla de San Lorenzo, morro Solar, punta Pachacamac".


COSTAS DEL PERÚ.
Lam. VII.
Bahia de Cobija
Al N. 26° E. Dist. 9 mo.
Morro de Chala
Al N. 26° O.
Morro de Arica N. 38° E. Dist. 25 mo.
Quebrada de Vister
Monte Islay
Punta Islay
Bahia Independencia
Morro Quemado
Al N. 37° O.
Isla de Santa
Morro de Santa
Punta de la Nasca
Al N. 2° E. Dist. 12 mo.
Islas de Sangallan
Al N. 13° E.
Morro de Lechuzas
Punta de Chilca
Morro Calavera
Puerto de S. Nicolas
Morro de Acari
Mogote de la Discordia
Isla de S. Lorenzo
Morro Solar
Punta Pachacamac


COSTAS DEL PERÚ Y DEL ECUADOR.
Lam. VIII.
El Callao de Lima visto desde la rada.
Ciudad de Panamá.

Perfiles de la costa tales como aparecen en el *Derrotero de las costas de la América meridional...*, traducido por Navarro y Morgado, con las siguientes inscripciones: "Torre del O. Torre del E. Fuerte de San Rafael. El Callao de Lima visto de la rada. Punta Aguja, isla Guañape, morro Campana de Trujillo, morro Guañape, villa de Paita, cabo Blanco, puerto de Malpelo, isla de Santa Clara, puerto de Santa Elena, isla de La Plata, isla Gorgona, cerro del Ancón, ciudad de Panamá".

Hubiéramos tenido que declararnos aquí ignorantes respecto a los antecedentes españoles de los derroteros de nuestra costa, si no hubiera ocurrido hace tres años un hecho bastante interesante: Herman Buse, quien además de historiador de prestigio es un acucioso y acertado investigador, ha localizado en el Departamento de Investigaciones de la Biblioteca Nacional de Lima, que otros hemos examinado sin haber tenido su acierto, un documento todavía no impreso que resulta muy interesante para la historia de la navegación en nuestras costas y que había sido descrito por Raimondi[778] con lujo de detalles, mencionado por Porras[779], pero que desde los tiempos del geógrafo italiano había desaparecido. Se trata del *Derrotero general del Mar del Sur del Capitán Pedro Hurtado de Mendoza, hecho por el Capitán Manuel Joseph Hurtado en el Puerto del Callao. Año de 1730*, que llena un vacío que se dejaba notar. Ni en las catalogaciones españolas de Torres Lanzas y de Sevilla (1929), ni en la francesa de la Biblioteca de París, ni en la encomiable recopilación que hizo Lucila Valderrama sobre lo que halló en varias bibliotecas madrileñas[780], se menciona ningún derrotero español de la segunda mitad del siglo XVIII que describa nuestra costa. Menos todavía de otro que antecede al de Hurtado en poco menos de medio siglo y cuyo nombre ha aparecido entre nosotros hace aproximadamente una década. Se trata del *Derrotero de las Costas de los Reinos del Perú, Tierra firme, Chile y Nueva España sacado de diferentes cuadernos que han escrito y usan los mas clásicos y experimentados pilotos de esta Mar del Sur,* del que en 1675 fue autor el marino limeño Francisco Ruiz Lozano, general de la Real Armada del Mar del Sur, de quien el teniente Jorge Ortiz S. ha dado una nota bien informativa en su reciente obra *Ex—Cadetes Navales* (Lima, *Asociación de...*, 1982); mientras que también el derrotero ha sido mencionado por el teniente Héctor Soldi, en un excelente resumen técnico sobre esta clase de publicaciones que ahora último ha aparecido en *Bitácora Hidrográfica* (Callao, diciembre de 1983, nº 3) pues existe un ejemplar parcial de esta joya bibliográfica en la biblioteca de nuestra División de Hidrografía, así como otra fotocopia algo más completa del manuscrito en el Archivo Histórico de la Marina, ignorado y durmiendo el sueño de los justos hasta que la ha "descubierto" recientemente el premencionado teniente Ortiz Sotelo. Se advierte en el derrotero de Ruiz Lozano las mismas características que en el de Manuel José Hurtado, y este se halla más cerca del lapso histórico que estamos estudiando en este tomo. Ello explica la razón

que nos lleva a preferir el último como patrón para hacer el análisis formal y comparativo del contenido que se encontraba en esta clase de publicaciones marítimas en castellano.

El manuscrito examinado y presentado por Buse[781] comprende 127 cartas y portulanos, iluminados con pintura al agua, ingenuamente ilustrados y con los perfiles que aparecen según las diferentes líneas de mira. A tales representaciones pictóricas hay que agregar un cuadro de distancias de los diversos puntos comprendidos entrẽ Panamá y Magallanes y, además, la descripción de once derrotas importantes y la situación climatológica para la cual se ha trazado cada una. Todas están referidas a la costa peruana, en la mayor parte de los casos especifican al Callao, señalando Nicaragua, Acapulco y Filipinas como el otro extremo de la travesía. Este manuscrito no fue publicado, lo cual es explicable dado el secreto que España imponía en todo lo que se refería a las travesías a sus colonias. (Ver págs: 862 a 870)

7. LOS DERROTEROS BRITANICOS Y SUS TRADUCCIONES

El primer derrotero británico que estudiaba el Perú, o *Sailing Directions for South America. La Plata. Patagonia. Falkland and Staten Islands. Chile. Bolivia and Peru. By Captain R. Fitz—Roy. R.N., London, Hidrographic Office. 1848,* sistematizó un arte que se venía ejerciendo en forma muy variada y, a menudo, con bastante crudeza, y facilitó que llegara a manos del marino de nuestra costa, y a módico precio, la información que le era indispensable para navegar y entrar en puertos cuyas descripciones se habían mantenido deliberadamente reservadas. Con respecto a los derroteros anteriores (y vamos a tomar el de Hurtado para comparación, puesto que hemos tratado de este en líneas precedentes), señaló muchas diferencias en cuanto a la presentación física, las facilidades de uso y la metodología.

El derrotero de Hurtado era un libro de 41 cm. x 29 cm., constituido por 294 páginas que forman un todo, pero que aparecen cuando se abre el voluminoso libro, cada una de las cuales contiene cinco elementos diversos pero complementarios: cartas de navegación, portulanos, perfiles, descripciones de la costa e instrucciones sobre derrotas. Esto hace difícil el manejo, desde un punto de vista físico, y limita la extensión de lo escrito a fin de no aumentar el número de páginas. A partir de la aparición del derrotero de tipo británico, la aproximación al problema se hace

Las costas del Perú desde Pariñas hasta el río Loa según el inédito *Derrotero General del Mar del Sur*, de Pedro Hurtado de Mendoza, fechado en 1730. Representa los treintidós lugares que a continuación aparecen seleccionados, con sus respectivas explicaciones. (Original en la Oficina de Investigaciones Bibliográficas de la Biblioteca Nacional de Lima, lo que explica la nota que aparece en la punta San Juan, en la que naufragó el *Rímac* a cuya dotación pertenecía don Ricardo Palma).

De la punta de Pariñas
a la de Paita

Del puerto de Paita a las
calas y puntas Pizura
y cercanas

De la punta Aguja al Morro Eten

De Eten a la punta de Chérrepe

De Chérrepe a Malabrigo

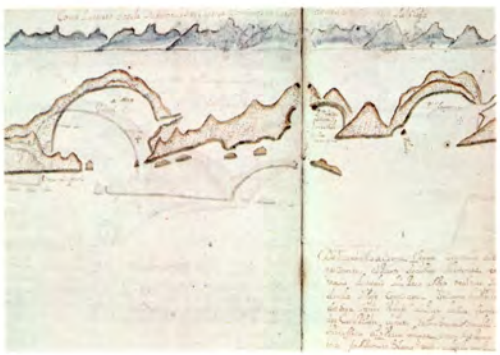
De Malabrigo al puerto Huanchaco

Del Morro Malabrigo a Moche

De la punta Cao al Morro Guañape

De Guañape a la boca de Ferrol

De Ferrol a Guambacho



Del Morro Ferrol
al puerto Casma

De Mongón
al río Huarmey

De puerto Bermejo
a la punta Gramadal

Del cerro Jagüey
a Paramonguilla

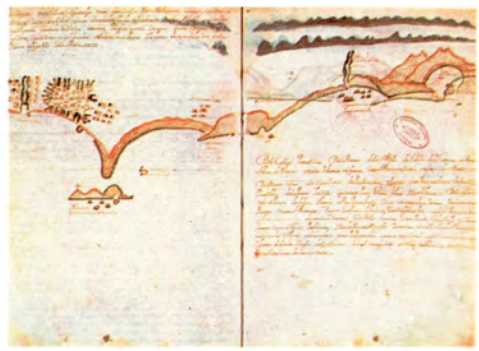
De Fortaleza
al morro de Supe

De Supe
a Las Salinas

De Las Salinas
a Morro Chancay

De Chancay
al río Carabaíllo

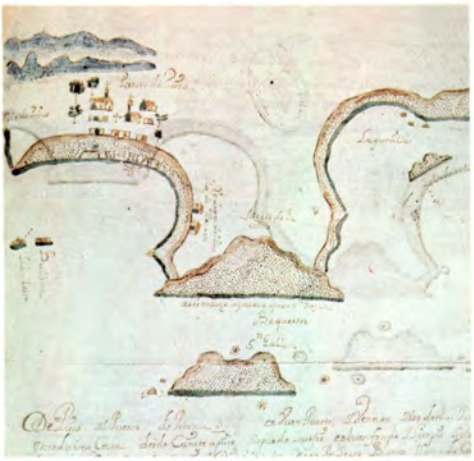
De Carabaíllo
al Morro Solar



Del río Chillón
a la punta de Chilca

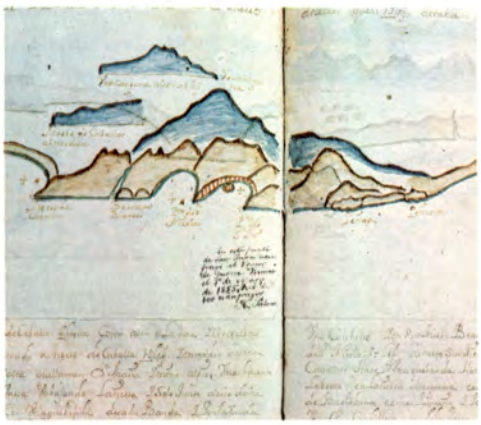
De Chilca
a la punta de Asia

Del picacho de Mala
a la punta de Hervay



Del río Pisco
al islote Zárate

De Paracas
a Morro de Nasca



Del morro Caballas a los peñazcos de San Juan. (Contiene la siguiente nota manuscrita: "En esta punta de San Juan naufragó el vapor de guerra *Rímac* el 1º de marzo de 1855, fue de los náufragos R. Palma").

Del Morro Acarí al Morro Atiquila

Del Morro de Sama
al de Arica

Del Morro de Arica
a Iquique

Del Morro Tarapacá
al río Loa

Del río Camaná
a la punta de Islay.
(Se nota el perfil
del volcán Misti)

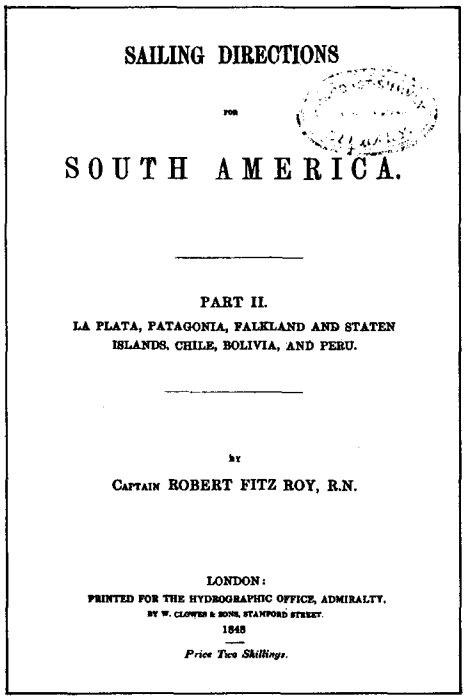
De la isla Cornejo
a la punta de Ilo

De Locumba
al río Sama

de manera completamente diferente. Hay una reagrupación que reduce los elementos a tres, como máximo, juntando unos con otros. Las cartas son unidades independientes de las descripciones. Suelen presentar en las porciones superior o inferior sencillos planos de los puertos y perfiles de costa, pero a veces no los llevan, pues hay otro gráfico donde se dan estos dos elementos y con mayor detalle: los portulanos, que se imprimen separadamente. El nuevo derrotero es algo específico: un libro sin cartas, planos ni ilustraciones, que consta de dos partes a veces mezcladas y a veces separadas en cuanto a la compaginación: a) las "derrotas", en el sentido de los rumbos o direcciones apropiados para entrar en los puertos viniendo de la mar y para salir hacia ella, y b) el "derrotero", o sea las mejores líneas de navegación para realizar viajes por mar, elemento este que durante la navegación a la vela ha sido de primordial importancia, y que ya en los mediados del siglo XIX ha comenzado a desaparecer puesto que el buque a vapor no necesita que se le dé una línea de rumbo donde encuentre los vientos más apropiados para hacer determinada travesía, ya que posee su propio medio de propulsión mecánica. No es de extrañar, por todo ello, que el derrotero hecho por Fitz—Roy y editado en 1848, en sólo unas 37 páginas y teniendo en cuenta las cartas y portulanos de la costa peruana que el Almirantazgo ha editado, y que hemos especificado al tratar de la cartografía, se limite a consignar la descripción de los siguientes puertos y bahías y de los tramos de costa comprendidos entre ellos: Iquique, Arica, Islay, San Juan, San Nicolás, Independencia, Pisco, Callao, Salinas y Huacho, Huarmey, Casma, Samanco y Paita. Además dedica dos páginas a tratar, en forma general, de los vientos y el clima que hay en la costa, y otra página a cómo deben realizarse los viajes a longo de costa. Durante el lapso que estudiamos, a esa publicación siguieron otras semejantes. En 1850 apareció un nuevo derrotero, esta vez hecho por el capitán de navío P.P. King y por Fitz—Roy, que no ofrecía mayores variaciones con respecto al precedente. La edición de 1860, que cambió de nombre pues se le llamó el *South American Pilot* (*El piloto sudamericano*), así como la de 1865 (del mismo nombre) fueron obras muy bien corregidas y bastante aumentadas en cuanto a instrucciones para las recaladas, consignando, además, nuevas informaciones sobre las mareas, los vientos, el clima, las corrientes y las disponibilidades de agua y víveres en los puertos. Como todavía a los británicos no les había fascinado el buque de vapor, conti-

nuaban consignando consejos para las travesías a vela, en especial las que solían realizarse a longo de costa[782].

Durante el lapso que nos interesa se editaron tres traducciones del derrotero de Fitz—Roy, que fueron aprovechados por el personal de marina que no dominaba el idioma inglés. La primera, que conocemos solamente a través de Raimondi, fue hecha en 1853 por Jules Lafont y editada por el Depósito de Marina parisiense con el nombre *Instructions nautiques sur las Côtes Occidentales de l'Amerique du Sud compris entre le golfe de Penas et Payta*[783]. Diez años después el Ministerio de Marina de ese país publicó *Instructions Nautiques sur les Côtes Occidentales D'Amerique du Golfo de Peñas a la Riviere Tumbez*, expresando que se trataba de una traducción de "N. Mac—Dermott, lieutenant de vaisseau". En realidad es una adaptación del trabajo británico, a la cual se le ha otorgado valor oficial y se le contempla de acuerdo a acontecimientos y a hallazgos hidrográficos que han ocurrido años después de la edición original de Fitz—Roy. La parte que trata del Perú se halla en los capítulos IV y V. Contiene una tabla de travesías[784] que se da a saber está basada en la de "Loch du Havannah, de la marina inglesa, 1859". La tercera de las traducciones mencionadas al comenzar este párrafo fue la española, a la que se llamó *Derrotero de las costas de la América Meridional desde el Río de la Plata hasta la bahía de Panamá con inclusión del estrecho de Magallanes y de las islas Malvinas y Galápagos*, Madrid, Depósito Hidrográfico, 1865. Este había sido traducido de la quinta edición por el capitán de fragata honorario D. Joaquín Navarro y Morgado, y revisado e ilustrado por la Dirección de Hidrografía, con perfiles de la costa del Perú. La persona a quien se nombra en líneas anteriores se había embarcado en la fragata *Resolución*, que formaba parte de la "Expedición Científica" que a la postre se posesionó de las islas Chincha. Según se da a saber en el prólogo y en documentos oficiales, Navarro volvió a España a principios de 1865, e hizo una revisión del material que se había preparado, "consultando multitud de documentos, inéditos la mayor parte", que tenía la Dirección de Hidrografía. Es de suponer que también se tomó en cuenta el derrotero de García y García, publicado dos años antes y que Navarro tuvo que haber visto en Lima esta traducción. El castellano no presenta muchas diferencias con el original, excepto en lo que se refiere a los topónimos, pues reivindica los españoles que se habían empleado antes que los británicos comenzaran sus trabajos hidrográficos. La costa del Perú es tratada en los capítulos XIII y XIV.



SAILING DIRECTIONS

FOR

SOUTH AMERICA.

PART II.

LA PLATA, PATAGONIA, FALKLAND AND STATEN ISLANDS, CHILE, BOLIVIA, AND PERU.

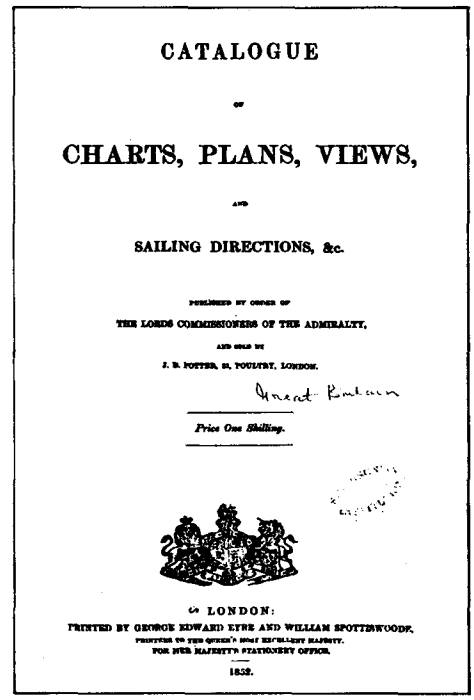
BY

CAPTAIN ROBERT FITZ ROY, R.N.

LONDON:
PRINTED FOR THE HYDROGRAPHIC OFFICE, ADMIRALTY.
BY W. CLOWES & SONS, STAMFORD STREET.
1848

Price Two Shillings.

i) Carátula de la parte del derrotero de Fitz–Roy, de 1848, en la que se describe la costa peruana, y que fue el primero en hacerlo entre los derroteros británicos.



CATALOGUE

OF

CHARTS, PLANS, VIEWS,

AND

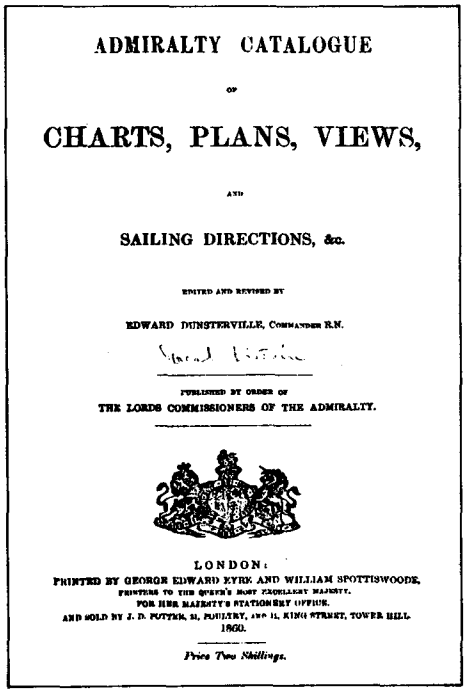
SAILING DIRECTIONS, &c.

PUBLISHED BY ORDER OF
THE LORDS COMMISSIONERS OF THE ADMIRALTY,
AND SOLD BY
J. D. POTTER, 31, POULTRY, LONDON.

Price One Shilling.

LONDON:
PRINTED BY GEORGE EDWARD EYRE AND WILLIAM SPOTTISWOODE,
PRINTERS TO THE QUEEN'S MOST EXCELLENT MAJESTY.
FOR HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE.
1852.

j) Carátula del catálogo de cartas, portulanos y perfiles y el derrotero, del Almirantazgo Británico, correspondiente a 1852.



ADMIRALTY CATALOGUE

OF

CHARTS, PLANS, VIEWS,

AND

SAILING DIRECTIONS, &c.

EDITED AND REVISED BY

EDWARD DUNSTERVILLE, COMMANDER R.N.

PUBLISHED BY ORDER OF
THE LORDS COMMISSIONERS OF THE ADMIRALTY.

LONDON:
PRINTED BY GEORGE EDWARD EYRE AND WILLIAM SPOTTISWOODE,
PRINTERS TO THE QUEEN'S MOST EXCELLENT MAJESTY.
FOR HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE.
AND SOLD BY J. D. POTTER, 31, POULTRY, AND 11, KING STREET, TOWER HILL.
1860.

Price Two Shillings.

k) Carátula del catálogo de cartas, portulanos, perfiles y derrotero, del Almirantazgo Británico, correspondiente a 1860.

TABLA DE TRAVESÍAS EN EL PACÍFICO.

LUGARES.	DICIEMBRE, ENERO Y FEBRERO.		MARZO, ABRIL Y MAYO.		JUNIO, JULIO Y AGOSTO.		SETIEMBRE, OCTUBRE Y NOVIEMBRE.	
	Núm.º de travesías.	Dias, término medio.	Núm.º de travesías.	Dias, término medio.	Núm.º de travesías.	Dias, término medio.	Núm.º de travesías.	Dias, término medio.
De Acayutla á								
Fonseca	.	.	1	1 *	.	.	1	4
Istapa	1	2 *	.	.	.	.	2	2 **
Realejo	.	.	1	7	.	.	.	.
Acapulco á								
Panamá	4	27	.	.	.	.	.	.
	1	9 *	1	11 *	.	.	.	.
Realejo	.	.	1	10	.	.	.	.
San Blas	1	13	1	13	.	.	.	.
Valparaiso	1	38	.	.	.	.	.	.
Arica á las								
Islas de Chincha	.	.	1	6	.	.	.	.
Islay	2	2	2	2	.	.	.	.
Islas Pájaros á								
Honolulu	1	6	.	.	.	.	.	.
Buenaventura á					.	.	.	.
Tahiti	.	.	.		1	43	.	.
Caldera á								
Cobija	.	.	3	4	.	.	.	.
Valparaiso	1	13	2	10	.	.	.	.
El Callao á								
Acapulco	.	.	1	22	.	.	.	
Islas de Chincha	2	3	.	.	.	.	.	.
Coquimbo	.	.	1	7 *	.	.	.	.
Huanchaco	.	.	.	.	.	.	1	3
Guayaquil	.	.	2	6	1	7	.	
Honolulu	2	38	3	31	1	33	3	33
Islay	.	.	1	18	.	.	.	.
Punta de Arenas	.	.	1	20	.	.	.	.
Nukahiva	.	.	1	29	2	22	.	.
	.	.	1	8 *	.	.	.	.
Panamá	.	.	2	16	.	.	.	.
Payta	2	5	.	.	1	5	.	.
Petropaulski	.	.	1	42	.	.	.	.
Realejo	1	17	.	.	.	.	.	.
San Blas	.	.	1	34	.	.	2	32
San Francisco	.	.	1	36	.	.	.	.
San José de Guatemala	.	.	1	21	.	.	.	.
	1	8 *	.	.	.	.	.	.
Valparaiso	1	28	1	18	2	16	.	.
Isla Vancouver	.	.	1	46	.	.	1	48
Islas de Chincha á								

Travesías hechas á vela y máquina. * Travesías hechas á máquina absoluta.

1) Fragmento del cuadro de travesías de los buques de vela en el Pacífico, tomado de la edición en español, hecha en 1865 por la Dirección de Hidrografía de Madrid, del *Derrotero de las costas de la América meridional...*, de King y Fitz– Roy.

Los buques de vela encuentran pocas dificultades para navegar hacia el Norte a lo largo de la costa del Pacífico sudamericano, dice Fitz—Roy, explicando que sólo se necesita mantener el rumbo a una razonable distancia de tierra. Pero, en cambio, comenta que para navegar hacia el Sur es necesaria cierta habilidad y una constante atención. "Las opiniones difieren mucho, informa, sobre si se debe realizar navegación costera o hacerse mar adentro". Pero su experiencia y las opiniones de personas muy conocedoras del asunto le permiten, según dice, proponer ciertas reglas: "Al zarpar de Guayaquil o Paita hacia el Callao, bordear cerca de tierra hasta la proximidad de Lobos de Afuera, asunto en que hay completo acuerdo. Tratar de mantenerse siempre pegado a tierra hasta poco después de ponerse el sol porque es ordinariamente entonces cuando se levanta la brisa de tierra [nuestro terral] que, aunque ligera, permite muchas veces que durante la noche se siga el rumbo a longo de costa y se lleve al buque a una buena posición cuando comience la brisa del mar [nuestra virazón]. Después de rebasar las premencionadas islas, convendrá bordear sobre su meridiano hasta las proximidades de la latitud del Callao. Entonces se deberá gobernar sobre la costa y si esta ruta no lleva al puerto, bordear a longo de costa como se hizo al comienzo de la travesía pero recordando que los vientos halan al Este cuando uno se aleja de tierra".— "Para un buque que zarpa de Guayaquil con destino a Valparaíso, se deberá correr al largo hasta cortar la corriente peruana antes de pasar el meridiano de 94º Oeste. De allí se correrá hacia el Sur, sin inquietarse de ser llevado al Oeste si se logra salir al Sur, pues no se encontrará dificultad de hacerse al Este sobre el paralelo de Valparaíso. Se emplean 37 días de Guayaquil a Valparaíso"... "Con respecto a una nave que zarpe del Callao hacia Valparaíso, no es de dudar que si se corre bien al largo y se cruzan los alisios, más allá de los cuales se encuentran siempre vientos del Oeste, se tomará menos tiempo en la travesía que si se intentara disminuirla bordeando a longo de costa. Pero para los puertos intermedios (con la excepción de Coquimbo), el caso es diferente, porque están en medio de los alisios, y es con estos vientos solamente que se les debe alcanzar. Un mal viajero debe preferir correr a través de la zona de los alisios, por entero, y dirigirse al Sur al largo para buscar los vientos variables, ganando barlovento al Norte, a longo de costa, que tra-

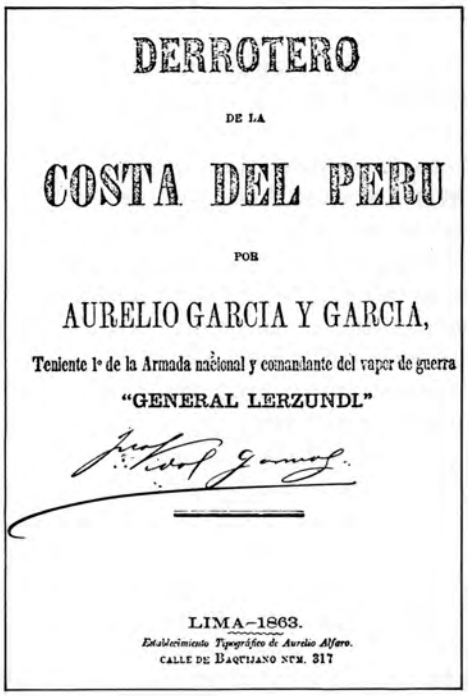
tar de avanzar bordeando contra los alisios que jamás varían más que un pequeño número de cuartos. Para hacer los puertos intermedios es aconsejable avanzar con los vientos cerca de costa hasta la isla San Gallán. De allí la costa corre más al Este, y se hará una bordada larga y otra corta teniendo cuidado de no perder de vista la costa hasta que se haya alcanzado Arica o uno de los puertos situados entre ella y Pisco. A partir de Arica la costa corre casi Norte—Sur, de manera que no se debe salir más afuera de ella que 15 a 20 leguas, para tener la seguridad que se conserva la brisa del mar. Deberán bordear sur el meridiano hasta que se hallen sobre el paralelo del puerto de destino. Bajo ningún pretexto se debe hacer bordadas largas porque aproximándose al límite de los alisios, el viento pasa por grados al Este y se hallarán grandes dificultades para volver a avanzar aun hacia el puerto de donde se ha zarpado"[785].

La participación norteamericana, que en realidad fue importante, no ha sido debidamente evaluada porque llegó algo retrasada a causa del reemplazo de la navegación a la vela por la navegación a vapor. La obra del teniente Maury fue verdaderamente extraordinaria en cuanto a la amplitud de su investigación, a la gran cantidad de información empírica que recogió, así como a las deducciones a que llegó. Pero los importantes derroteros (*Sailing Directions*) con que acompañaba las cartas de vientos y corrientes (que en 1858-1859 llegaron a 1,300 páginas que tuvieron que ser presentados en dos volúmenes) estaban destinados a explicar las rutas marítimas que eran más cortas y más seguras para la navegación a la vela, y esta comenzaba a agonizar[786].

En lo precedente consignamos la forma en que Fitz—Roy expone lo relativo a las derrotas para viajar de Norte a Sur y viceversa en las costas del Perú. Esta reproducción de unas tres páginas de su derrotero permitirá apreciar la manera clara y precisa en que el reputado hidrógrafo inglés presentaba esta clase de asuntos, cualidades que explican el crédito que se dio a sus trabajos, la difusión que alcanzaron y el largo período de tiempo que los usaron los marinos de todo el mundo.

8. EL DERROTERO DE GARCIA Y GARCIA

El estímulo de la tarea de los británicos impulsó en el por entonces teniente primero don Aurelio García y García el deseo de



DERROTERO

DE LA

COSTA DEL PERU

POR

AURELIO GARCIA Y GARCIA,

Teniente 1º de la Armada nacional y comandante del vapor de guerra

"GENERAL LERZUNDL"

LIMA–1863.

Establecimiento Tipográfico de Aurelio Alfaro.

CALLE DE BAQUIJANO NUM. 317

Carátula del derrotero de nuestra costa, que publicó García y García de 1863.

El capitán de fragata Aurelio García y García. (Archivo del Museo Naval del Perú).

imitarlos. Tenía este joven marino buena experiencia de navegación, estaba en capacidad de leer obras navales en idiomas extranjeros y, sobre todo, era esforzado trabajador y excelente oficial, condiciones que utilizó para escribir su *Derrotero de las costas del Perú*, publicado en 1863 y muy alabado por sus contemporáneos. Aunque en términos generales siguió el método británico, introdujo variaciones muy convenientes, logrando, por ejemplo, escribir quince páginas de presentación general del tema que constituyeron el enfoque más completo que hasta entonces se había hecho de las características físicas de nuestra costa y de su navegación. En la parte descriptiva consignó certeras observaciones y datos históricos, presentando en forma amena un contenido que tenía calidad científica. Dada la época en que García y García escribió su derrotero, contiene interesantes observaciones sobre los depósitos y el comercio del guano, así como una detallada descripción de Tarapacá y de los puertos salitreros. En otros lugares de este libro hemos hecho varias menciones a esta obra.

IV E. LAS CAPITANIAS DE PUERTO

Los capitanes de puerto desempeñaban un doble papel. Uno de ellos era de carácter militar, especialmente en relación con las milicias navales, y este será asunto que se tratará en las partes de este tomo que estudian específicamente la marina de guerra. El otro papel se derivaba de que los capitanes de puerto eran las autoridades que asumían "el gobierno económico y civil de los puertos con respecto a los navíos mercantes", que parece que no se tenía en cuenta en la época en que vinieron al Perú Jorge Juan y Antonio de Ulloa[787], pero que después se tomó en consideración[788]. Las disposiciones relacionadas con esta obligación fueron consignadas en las ordenanzas generales de la marina que regían en España y que se siguieron utilizando en nuestro país después de nuestra independencia política. Mas la República hizo necesario nuevas leyes y decretos que muchas veces se dictaron sin tomar en cuenta los precedentes, como consecuencia de lo cual la situación se puso algo confusa, como lo expresó a mediados del siglo pasado un compilador de las disposiciones sobre capitanías: "La expedición, que sobre más o menos prescriben lo mismo, la derogación parcial de unas por otras, las modificaciones introducidas por las nuevas sin consultar las anterio-

res, las diversas organizaciones que se han dado a ciertas instituciones del país...; el vacío que dejan en uno que otro punto, las contradicciones entre leyes que pertenecen a esferas que se tocan estrechamente, como las leyes de Aduanas, las de comercio y las de marina, la frecuencia con que las unas invaden el dominio de las otras; todo esto ofrece dudas y profunda confusión"[789]. Esa enmarañada situación comenzó a presentarse en la década de los cuarentas en que se dictaron varias importantes disposiciones[790]. Pero como estimamos que no interesa mayormente la presentación cronológica del tema, vamos a hacerla por asuntos, consignando las aclaraciones sobre fechas cuando esto se considere necesario.

En la época que nos ocupa existían en algunos puertos los "gobernadores litorales de los pueblos", que en muchas oportunidades ejecutaban actos que menguaban la autoridad de los capitanes de puerto, con desorden para el servicio. A fin de evitarlo, un decreto supremo de 5 de agosto de 1840 aclaró lo relacionado a competencias de uno y otro estableciendo que los capitanes de puerto eran "los jefes naturales e inmediatos de la matrícula de marina" y los únicos encargados de la policía de los puertos, especificando la forma en que debía tomar ciertas medidas[791]. Ya anteriormente, el 9 de marzo, se había dejado en claro que "como jefes de la dependencia de marina, en lo privativo a este ramo, están exclusivamente subordinados a las órdenes del comandante general de marina"; pero que con respecto al servicio en general estaban "obligados a cumplir las en que acuerden o reciban de las autoridades locales"[792].

Con la regimentación que se derivaba de las disposiciones premencionadas, los capitanes de puerto debían ocuparse de variadas cuestiones relacionadas con el tráfico marítimo interior en cuanto al buen amarradero de las embarcaciones en la bahía, su orden a fin de facilitar la carga y descarga, la dirección de entradas y salidas, las maniobras que se verificaban en el puerto y todo lo relacionado con la seguridad en esto y su policía general. Era el capitán de puerto también, quien tenía el deber de suministrar todas las informaciones de detalle en cuanto a las características del fondeadero, así como de los inconvenientes que presentaba y las ventajas que ofrecía. Naturalmente que para mejor cumplir ese deber debía mantener al día el portulano, dando a conocer a la Comandancia General las alteraciones que fueran necesarias en los registros. En lo que concierne al movimiento de

naves, debía registrar en libros de folio, utilizados solamente con este fin, todos los detalles de entradas de buques (clase, nación, bandera, capitán, porte o tonelaje, equipaje, carga, procedencia, días de viaje, escalas, pasajeros), así como similar información en cuanto a las salidas, siendo de su obligación informar sobre unas y otras al Ministerio de Hacienda, por intermedio de la Comandancia General de Marina, y remitir las planillas que se usaban para la estadística comercial. Corría también a su cargo la inspección de los faros, y tenían los capitanes de puerto autoridad para detener a las naves en ciertas circunstancias y para imponer correctivos a los capitanes y patrones. Según la categoría del puerto o caleta, las capitanías disponían de embarcaciones y personal proporcionados por la Comandancia General de Marina[793]. Como quiera que los capitanes de puerto manejaban fondos públicos, el 15 de julio de 1845 se dictó un decreto supremo sobre sus ingresos y distribución. Disponían que estos funcionarios debían mandar mensualmente a la Comisaría Pagadora de Marina, la cuenta de los ingresos que tenían por el pago de los derechos que los buques estaban obligados a abonar, así como la de los gastos en que habían incurrido durante el mes, con los comprobantes respectivos. El dinero que sobraba debían remitirlo a la comisaría cada tres meses. La relación de los buques que habían abonado los derechos tenía que ser visada por los administradores de aduana. Los prefectos y gobernadores litorales no estaban autorizados para disponer que los ingresos de capitanías entraran en la Tesoría o en otras oficinas fiscales, ni fuesen empleados en objeto alguno, ni para librar contra ellos una cantidad cualquiera. Los capitanes de puerto sólo podían abonar a cargo de esos ingresos, los sueldos, gastos de escritorio, prest de la dotación de falúa, recorridos de ésta y reemplazo de sus útiles indispensables. La Comisaría Pagadora de Marina fiscalizaba las cuentas mensuales de las capitanías. Las capitanes de los puertos mayores podían auxiliar a los de los puertos menores a fin de que "antes de que venciera el trimestre" quedaran pagados de sus haberes[794]. Por decreto de 15 de junio de 1852 se dispuso que el sueldo de los capitanes de puerto se abonara como si estuvieran "embarcados sin mando"[795].

Además de los reglamentos que consideraban asuntos de carácter general como los que acabamos de presentar en resumen, durante el lapso que nos interesa se dictaron muchas otras disposiciones que, apropiadamente agrupadas, pueden presentarse

resumidamente como sigue. En cuanto a la policía de los muelles, se la encargó a los capitanes de puerto, quienes debían atender a su buen orden y conservación utilizando en ellos una guardia militar que también tenía el deber de vigilar que las chazas sólo fueran utilizadas por las personas autorizadas. Debían también los capitanes de puerto tomar a su cargo lo relativo a los enganches en los buques mercantes, asegurándose que la gente de mar tuviera los documentos reglamentarios que, en el caso de extranjeros, hubieran sido visados por los cónsules, y que la realidad de los contratos se validara mediante documento escrito proporcionado por el capitán del buque; y en cuanto a las deserciones, era su deber utilizar las rondas nocturnas y hacer vigilar estrechamente los lugares de hospedaje de la marinería. Importante obligación de los capitanes era también realizar las visitas de fondeo y sanidad a los buques, sobre los cuales debía informar a sus superiores, especialmente en los casos de peligros de la fiebre amarilla que con tanta frecuencia se presentaba por entonces; y también las visitas de salida o las licencias con que las embarcaciones menores debían contar para poder hacerse a la mar. La cuidadosa disposición de los buques en la bahía o puerto, en dos o tres líneas y teniendo en cuenta el barlovento, que por entonces se utilizaba a fin de que no hubiera estorbos ni tropiezos al dar la vela, era un importante deber del capitán de puerto. Igualmente, lo relativo a los sumarios y las disposiciones inmediatas que debían tomarse en los casos de naufragios y varadas; y hacer cumplir las disposiciones reglamentarias sobre lastre, deslastre y carenas, a fin de que se realizaran en los sitios apropiados[796]. Precisa advertir que tanto las Ordenanzas Generales de la Armada como su Reglamento Orgánico y diversos decretos posteriores a 1847, dictaron disposiciones específicas sobre ciertos deberes especiales que los capitanes de puerto debían cumplir en varios lugares de la costa, asunto este que se menciona en relación con algunos puertos, en la parte respectiva de este capítulo.

NOTAS AL CAPITULO IV

1. NAUS, Consuls, M 155, rollo 1, despacho Nº 17. Miles a Secretario de Estado, Callao, 11 de noviembre de 1854.
2. MENENDEZ, 141.
3. M.F. PAZ SOLDAN, *Atlas*, 3, 4.
4. TSCHUDI, 205-207, 221, 224-226, 232-233.
5. *Vide* DENEGRI, v. 2, pp. 52-54.
6. BASADRE, IV, p. 1809.
7. OVIEDO, IV, decreto 1,200, p. 114.
8. OVIEDO, IV, decreto 1,201, p. 114.
9. OVIEDO, IV, decreto 1240, p. 137.
10. MELO, *Historia*, I, p. 116; *Callao Moderno*, 132.
11. MELO, *Historia*, 117.
12. HUTCHINSON, 12-13.
13. ROSAS SILES, 117.
14. NAUS. Consuls, M 155, rollo 1, despacho Nº 33. Miles a Secretario de Estado, Callao, 12 de marzo de 1855.
15. FLORES, 35; ROSAS SILES, 117, 122, 123.
16. ROSAS SILES, 123-128.
17. *Ibidem.*
18. LEUBEL, 170; FLORES, 36.
19. LEUBEL, *Ibidem.*
20. Perú. *Leyes y resoluciones del Congreso de 1860*, 50, 57-65.
21. BASADRE, IV, p. 1645.
22. LEUBEL, 186-187.
23. BASADRE, IV, 1825.
24. United States. *Message of the President...*, 1868, Part II, Nº 45, Seward a Kilpatrick, Washington, 19 de setiembre de 1867, y anexo de Simonton a Secretario de Estado, Nueva York, 17 de setiembre de 1867.
25. BASADRE, IV, p. 1825.
26. BASADRE, IV, p. 1768, 1713-1715, 1771. *Vide* III, p. 1254; *vide*, también, ESTEVES, 143, 148; LEUBEL, 11; MENENDEZ, 142.
27. *El Comercio*, Lima, número 4341, del 18 de enero de 1854; número 4455, del 9 de junio de 1854 y número 4457, del 12 de junio de 1854.
28. *El Comercio*, número 4464, Lima, 21 de junio de 1854.
29. MELO, *Historia*, I, p. 134.
30. *Guía...*, 372, 375, 376, 377.
31. DENEGRI, v. 2, pp. 366-370.
32. *Memoria* del Ministerio, 1851, anexo 11.

33. Denegri, *Ibidem.*
34. USNA. Consul in Callao, M 155, r. 1, despacho Nº 17, Miles a Marcy, 11 de noviembre de 1854.
35. ACEHM, 1861. Leg. 2, docs. 278 y 279, Prefecto de Arequipa a Ministro de Guerra y Marina, Arequipa, 10 de octubre de 1861.
36. Perú. *Comision...* [Chinchal, 31.
37. VELIZ, 114, 179.
38. USNA. Consuls in Callao, M 155, rollo 1, despacho Nº 17. Miles a Marcy, Callao, 11 de noviembre de 1854, con anexo de trece páginas.
39. DENEGRI, v. 2, pp. 318-321.
40. GARCIA CALDERON, I, pp. 399-400.
41. ACEHM, 1852. Carp. 53, leg. 9, doc. 2. Capitán de Puerto José de la Haza a Prefecto de Moquegua, Arica, 13 de marzo de 1852.
42. AMNP. "Relación historiada...", 41.
43. *Ibidem.*
44. Ob. ct., 34.
45. *Memoria de Marina*, 1851, p. 18.
46. ACEHM, 1854. Carp. 55, leg. 13, doc. 177. Comandante General de la Armada, Forcelledo, a Ministro de Guerra y Marina, Londres, 15 de octubre de 1854.
47. *El Peruano*, t. 33, Nº 32; FLORES, 93-96.
48. FITZ–ROY, 1859, p. 133.
49. AMNP. "Relación historiada...", 26, 42.
50. GARCIA Y GARCIA, 95-96; MELO, *Callao*, 62 e *Historia*, I, p. 223.
51. VEGAS, 99.
52. MELO, *Callao*, 62; *Historia*, I, p. 223.
53. VEGAS, ob. ct.
54. *El Peruano*, t. 41, Nº 14; FLORES, 96-97.
55. ACEHM, 1863, carp. y leg. s/n. PAQ: O. 1867.7, Callao, 28 de abril de 1863. Prefecto de Callao a Ministro de Guerra y Marina.
56. *Memoria* ... 1864, p. 32.
57. MELO, *Callao...*, 70.
58. GONZALES CLIMENT, 175.
59. HUTCHINSON, ...
60. HERNÁNDEZ, 261.
61. HERNANDEZ, 271.
62. NAUS. Consuls, M 155, rollo 1, despacho 07. Cónsul Miles a Secretario de Estado, Callao, 11 de noviembre de 1854.
63. R.S. del 8 de febrero de 1861; GARCIA CALDERON, II, p. 1189.
64. CAPLAN, 98.
65. *Vide* su mapa.
66. BOLLAERT, 235-237.
67. *Ibidem.*
68. PAZ SOLDÁN, 512.
69. CAPLAN, 98.
70. PAZ SOLDAN, 512.
71. CAPLAN, 98.
72. CAPLAN, 97-100.

73. BERMÚDEZ, 115-117.
74. CAPLAN, 99-100.
75. PAZ SOLDÁN, 512.
76. BERMÚDEZ, 115-117.
77. *Vide* BOLLAERT, 235-237.
78. BOLLAERT, 238-242.
79. BOLLAERT, 260.
80. BERMÚDEZ, 115-117.
81. BASADRE, V, p. 2035.
82. BOLLAERT, 345.
83. GARCIA Y GARCIA, 17-18.
84. GARCIA Y GARCIA, 17-18.
85. BOLLAERT, 345.
86. GARCIA Y GARCIA, 17-18.
87. GARCIA Y GARCIA, 17-18.
88. BOLLAERT, 245.
89. GARCIA Y GARCIA, 18.
90. CAPLAN, 98.
91. BOLLAERT, 245.
92. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
93. MENENDEZ, 60-61.
94. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
95. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
96. CAPLAN, 100.
97. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
98. BERMÚDEZ, 21.
99. BOLLAERT, 254-256.
100. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
101. CAPLAN, 100.
102. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
103. GARCIA Y GARCIA, 21-22.
104. CEHMP, leg. 1, doc. 61, del 18 de mayo de 1853.
105. *Vide* BERMÚDEZ, 248.
106. GARCIA Y GARCIA, 25.
107. DAHLGREN, 634; WARREN, 84.
108. BOLLAERT, 237-238; LEUBEL, 194.
109. GARCIA Y GARCIA, 25-29.
110. GARCIA Y GARCIA, 25-29.
111. CEHAM, carp. 51, leg. Nº 9, doc. 11, 1850, del capitán del Puerto de Arica al Prefecto de Moquegua, Arica, 21 de octubre de 1850.
112. ACEHM, 1850, carpeta Nº 51, leg. Nº 9, doc. Nº 11, del Capitán del Puerto de Arica, José de la Haza, al benemérito general Prefecto del Departamento de Moquegua; Arica, 21 de octubre de 1850.
113. GARCIA Y GARCIA, 25-29.
114. BOLLAERT, 254-256.
115. GARCIA Y GARCIA, 25-29.
116. BERMÚDEZ, 108.
117. BERMÚDEZ, 109.

118. WARREN, 84.
119. BOLLAERT, 254-256.
120. BOLLAERT, 238-242.
121. CORNWALLIS, 34-35.
122. BOLLAERT, 254-256.
123. GARCIA Y GARCIA, 25-29.
124. CAPLAN, 100.
125. BERMÚDEZ, 22.
126. BOLLAERT, 254-256.
127. Perú, *Congreso*, 150.
128. BELAUNDE, 28-29; GARCIA Y GARCIA, 25-29.
129. BOLLAERT, 254-256.
130. BOLLAERT, 238-242.
131. CORNWALLIS, 34-35.
132. WARREN, 84.
133. BOLLAERT, 254-256; GARCIA Y GARCIA, 25-29; CAPLAN, 100.
134. BOLLAERT, 254-256.
135. BERMÚDEZ, 106-107.
136. JORGE G. HILLIGER. Artículo publicado en *El Comercio* de Lima, y reproducido por Caplan en pp. 190-194.
137. LEUBEL, 184-186, 194-197.
138. LEUBEL, 184.
139. LEUBEL, 186.
140. LEUBEL, 194.
141. LEUBEL, 195-196.
142. LEUBEL, 196.
143. LEUBEL, 197.
144. LEUBEL, 197.
145. LEUBEL, 218.
146. BOLLAERT, 237-238; LEUBEL, 194.
147. PORRAS, 409.
148. BOLLAERT, 254-256.
149. BERMÚDEZ, 22.
150. BERMÚDEZ, 106-107.
151. BERMÚDEZ, 429.
152. FLORES, 51-52.
153. LEUBEL, 194.
154. DAHLGREN, 635-636.
155. GARCIA Y GARCIA, 31.
156. DAHLGREN, 635-636.
157. GARCIA Y GARCIA, 31.
158. BERMÚDEZ, 248.
159. DAHLGREN, 635-636.
160. GARCIA Y GARCIA, 31.
161. GARCIA Y GARCIA, 31.
162. BERMÚDEZ, 248.
163. BERMÚDEZ, 1963, 109-110.
164. GARCIA Y GARCIA, 31, 32.

165. GARCIA Y GARCIA, 33.
166. GARCIA Y GARCIA, 32, 33.
167. BERMÚDEZ, 108-109.
168. CAPLAN, 93, 100.
169. GARCIA Y GARCIA, 31-33.
170. KING Y FITZ—ROY, 1860, p. 329.
171. *Vide* CAPLAN, 100.
172. GARCIA Y GARCIA, 33.
173. BERMÚDEZ, 248-249.
174. HUTCHINSON, 29.
175. KING Y FITZ—ROY, 1860, p. 329.
176. BOLLAERT, 249.
177. BOLLAERT, 153.
178. GARCIA Y GARCIA, 33-34.
179. BOLLAERT, 153; GARCIA Y GARCIA, 33-34.
180. BOLLAERT, 249.
181. CAPLAN, 93.
182. BERMÚDEZ, 109.
183. MACERA, *Petróleo...*, 20-21.
184. MACERA, *Petróleo...*, 21.
185. MIDDENDORF, 300-301.
186. FITZ—ROY, 1850, p. 387; KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 366-367; FITZ—ROY, 1863, p. 156 y KING y FITZ—ROY, 1865, pp. 380-381.
187. GARCIA Y GARCIA, 160-162.
188. EASTMAN, Callao, 28 de diciembre de 1869.
189. GARCIA Y GARCIA, 160-162.
190. GARCIA Y GARCIA, 160-162.
191. GARCIA Y GARCIA, 160-162.
192. HUTCHINSON, 28.
193. EASTMAN, 28 de diciembre de 1869.
194. ACEHM, 1850, carp. 50, leg. 13, doc. 175, del Ministro de Hacienda al de Guerra y Marina, Lima, 17 de julio de 1849.
195 ACEHM, 1849, carp. 50, leg. 5, doc. 25, del Gobernador Político de la Provincia de Piura al Ministro de Guerra y Marina, Piura, 23 de octubre de 1849; *idem*, leg. 13, doc. 193, del Ministro de Hacienda al Ministro de Guerra y Marina, Lima, 12 de noviembre de 1849.
196. AMNP, "Relación historiada de los contralmirantes, jefes y oficiales... ", tomo I, p. 2.
197. ACEHM, 1850, carp. 50, leg. 14, doc. 281. Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 13 de julio de 1850.
198. FLORES, 149-150.
199. MENENDEZ, 57.
200. MENENDEZ, 57.
201. BAXLEY, 1860-1861, 60-64.
202. DOMINGUEZ, 79.
203. GARCIA Y GARCIA, 154.
204. MIDDENDORF, 297.

205. KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 378-379.
206. GARCIA Y GARCIA, 153.
207. BOLLAERT, 251.
208. CORNWALLIS, 172-175.
209. FITZ–ROY, 1850, pp. 385-386, KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 364-365; *idem*, 1865, pp. 378-379.
210. GARCIA Y GARCIA, 153.
211. DOMINGUEZ, 79.
212. MIDDENDORF, 297.
213. GARCIA Y GARCIA, 153.
214. GARCIA Y GARCIA, 155.
215. BAXLEY, 60-64.
216. MIDDENDORF, 299.
217. MIDDENDORF, II, p. 16.
218. FITZ–ROY, 1850, pp. 385-386; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 364-365; *idem*, 1865, pp. 378-379; GARCIA Y GARCIA, 153.
119. BOLLAERT, 251.
220. DAHLGREN, 632.
221. CORNWALLIS, 172-175.
222. EASTMAN, 5-9.
223. ACEHM, 1855, leg. 11 (b), doc. 444, del 12 de diciembre de 1855.
224. HUTCHINSON, 28.
225. KING Y FITZ–ROY, 1865, pp. 378-379; BOLLAERT, 251.
226. MIDDENDORF, 297.
227. Perú. Congreso, 153.
228. HUTCHINSON, 28; BOLLAERT, 251; y BAXLEY, 60-64.
229. GARCIA Y GARCIA, 154.
230. CAPLAN, 26.
231. CAPLAN, 24.
232. LEUBEL, 185.
233. LEUBEL, 186.
234. *El Comercio*, N° 3654, 18 de octubre de 1851.
235. FITZ–ROY, 1850, pp. 385-386; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 364-365; *idem*, 1865, pp. 378-379.
236. BAXLEY, 60-64.
237. MIDDENDORF, 297.
238. FITZ–ROY, 1850, pp. 385-386; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 364-365; e *idem*, 1865, pp. 378-379.
239. CORNWALLIS, 172-175.
240. FITZ–ROY, 1850, pp. 385-386; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 364-365; e *idem*, 1865, pp. 378-379.
241. CORNWALLIS, 172-175.
242. CORNWALLIS, 172-175.
243. Perú. *Colección de leyes y decretos... del Ramo de Guerra y Marina*, 98.
244. WARD y DODGE, v. 2, pp. 521, 525; v. 1, p. 137; v. 7, pp. 209-211.
245. ROBERTINO DAVILA, 130.
246. *Vide* FITZ–ROY, 1850, p. 348; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 364; *idem*, 1865, p. 378.
247. GARCIA Y GARCIA, 150.

248. CAPLAN, 28.
249. PEREIRA, 284.
250. GARCIA Y GARCIA, 145.
251. *Ibidem.*
252. GARCIA Y GARCIA, 147.
253. CORNWALLIS, 171-172.
254. ONFROY, 222-224.
255. GARCIA Y GARCIA, 148.
256. HUTCHINSON, 28.
257. LEUBEL, 184-186.
258. CAPLAN, 24, 26.
259. FLORES, 52.
260. FITZ—ROY, 1860, pp. 383-384; KING y FITZ—ROY, 1865, pp. 376-377.
261. ONFROY, 224-226.
262. GARCIA Y GARCIA, 142, 143.
263. GARCIA CALDERON, II, p. 1189.
264. GARCIA Y GARCIA, 145.
265. VEGAS GARCIA, 99.
266. MIDDENDORF, 287.
267. HUAPAYA, 76-77.
268. MIDDENDORF, II, p. 287.
269. GARCIA Y GARCIA, 139.
270. *Ibidem.*
271. FITZ—ROY, 1850, pp. 382-383; KING y FITZ—ROY, 1860, p. 363 e *idem*, 1865, pp. 375-376. *Vide* GARCIA Y GARCIA, 136.
272. *Ibidem.*
273. KING y FITZ—ROY, 1865, pp. 375-376.
274. CAPLAN, 25.
275. MIDDENDORF, II, p. 284.
276. FITZ—ROY, 1850, pp. 382-383; KING y FITZ—ROY, 1860, p. 363 e *idem*, 1865, pp. 375-376.
277. MIDDENDORF, II, p. 283.
278. *Ibidem.*
279. FITZ—ROY, 1850, pp. 381, 382.
280. GARCIA Y GARCIA, 136.
281. *Ibidem.*
282. MIDDENDORF, II, p. 282.
283. FITZ—ROY, 1850, pp. 381-382; KING y FITZ—ROY, 1860, p. 361; e *idem*, 1865, p. 375.
284. MIDDENDORF, II, p. 282.
285. *Ibidem.*
286. CASTRO, 40; PEÑAHERRERA, 111.
287. CARCIA CALDERON, II, p. 1189.
288. GARCIA Y GARCIA, 135.
289. FITZ—ROY, 1850, pp. 380-381; *idem*, 1860, p. 360 y KING y FITZ—ROY, 1865, p. 374.
290. WARREN, 355-357.
291. CORNWALLIS, 169-171.

292. GARCIA Y GARCIA, 133.
293. WARREN, 355-357.
294. Perú. *Congreso*, 158.
295. FITZ–ROY, 1850, pp. 380-381; *idem*, 1860, p. 360 y KING y FITZ–ROY, 1865, p. 374.
296. CORNWALLIS, 169-171.
297. GARCIA Y GARCIA, 133.
298. BOLLAERT, 252.
299. GARCIA Y GARCIA, 134.
300. LEUBEL, 184.
301. Ob. ct., 185.
302. CORNWALLIS, 169-171.
303. FLORES, 49.
304. FITZ–ROY, 1850, pp. 379-380; KING y FITZ–ROY, 1860, p. 359; KING y FITZ–ROY, 1865, p. 373; GARCIA Y GARCIA, 126-127.
305. *Ibidem.*
306. CAPLAN, 25.
307. FITZ–ROY, 1850, p. 379; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 358-359 e *idem*, 1865, pp. 372-373.
308. PEÑAHERRERA, 111-113.
309. MIDDENDORF, II, pp. 3, 225, 226, 227 y 297.
310. MIDDENDORF, II, pp. 225-227 y 297.
311. MIDDENDORF, 225.
312. KING y FITZ–ROY, 1865, p. 372.
313. PORRAS, *Fuentes*, 420.
314. GARCIA Y GARCIA, 123-124.
315. KING y FITZ–ROY, 1850, p. 378; GARCIA Y GARCIA, 123-125.
316. FITZ–ROY, 1850, pp. 378-379; KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 357-358 e *idem*, 1865, p. 372.
317. MIDDENDORF, 225.
318. FITZ–ROY, 1850, pp. 378-379.
319. GARCIA Y GARCIA, 119-120, 121-122.
320. MIDDENDORF, 210-211.
321. MIDDENDORF, 209.
322. FITZ–ROY, 1850, pp. 377-378; *idem*, 1860, p. 357 y KING y FITZ–ROY, 1865, p. 371.
323. BELAUNDE, 92-93; GARCIA Y GARCIA, 121.
324. MELO, *Derrotero...*, 113.
325. MIDDENDORF, 210-211.
326. FLORES, 52.
327. GARCIA Y GARCIA, 117.
328. KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 369-370.
329. MIDDENDORF, 209.
330. MIDDENDORF, 209.
331. FITZ–ROY, 1850, pp. 375-376; KING y FITZ–ROY, 1860, p. 355; e *idem*, 1865, pp. 369-370.
332. KING, 1850, p. 375; KING y FITZ–ROY, 1860, p. 355 e *idem*, 1865, p. 369.
333. *Ibidem.*

334. GARCIA Y GARCIA, 117; MELO, *Derrotero...*, 126.
335. TSCHUDI, 218.
336. E. ROMERO, *Geografía*, 42; PEÑAHERRERA, 114.
337. CASTRO, 44.
338. GARCIA Y GARCIA, 116.
339. FITZ–ROY, 1850, p. 354; KING y FITZ–ROY, 1860, p. 354; KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 368-369; GARCIA Y GARCIA, 115.
340. MIDDENDORF, 210.
341. FITZ–ROY, 1850, p. 374; KING y FITZ–ROY, 1860, p. 354 y KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 368-369.
342. KING y FITZ–ROY, 1860, pp. 333-334; KING y FITZ–ROY, 1865, p. 368; GARCIA Y GARCIA, 114.
343. KING y FITZ–ROY, 1865, p. 368.
344. GARCIA Y GARCIA, 113-114.
345. TSCHUDI, 1841, pp. 208-212.
346. *Ibidem.*
347. FITZ–ROY, 1860, p. 353; KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 367-368.
348. *Ibidem.*
349. MIDDENDORF, 189.
350. CAPLAN, 63.
351. MIDDENDORF, 192.
352. TSCHUDI, 1841, pp. 208-212.
353. EASTMAN, 5-9.
354. MIDDENDORF, 188.
355. TSCHUDI, 208-212.
356. FITZ–ROY, 1860, p. 353; KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 367-368.
357. MIDDENDORF, 189.
358. CAPLAN, 28, 63.
359. MIDDENDORF, 192.
360. FITZ–ROY, 1860, p. 353; KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 367-368.
361. EASTMAN, 5-9.
362. CAPLAN, 24.
363. MIDDENDORF, 189.
364. MIDDENDORF, 192 y 193.
365. TSCHUDI, 213-214.
366. FITZ–ROY, 1860, p. 353 y KING y FITZ–ROY, 1865, pp. 367-368.
367. TSCHUDI, 208-212.
368. MIDDENDORF, 192.
369. TSCHUDI, 213-214.
370. FLORES, 52.
371. PEÑAHERRERA, 114.
372. CAPLAN, 63-64; TSCHUDI, 214-215.
373. MIDDENDORF, 190.
374. TSCHUDI, 214-215.
375. CAPLAN, 62-63; TSCHUDI, 214-215.
376. GARCIA Y GARCIA, 109.
377. TSCHUDI, 222-223.
378. KING Y FITZ–ROY, 1860, p. 352; FITZ–ROY, 1863, p. 137; KING y FITZ–ROY, 1865, p. 366.
379. GARCIA Y GARCIA, 109; TSCHUDI, 222-223.

380. CAPLAN, 24.
381. TSCHUDI, 222-223.
382. CAPLAN, 16.
383. CAPLAN, 63.
384. MENENDEZ, 1861, p. 58.
385. GARCIA Y GARCIA, 107-108.
386. MIDDENDORF, 33.
387. FITZ—ROY, 1860, p. 351 y KING y FITZ—ROY, 1865, p. 368.
388. CAPLAN, 63.
389. GARCIA Y GARCIA, 107-108.
390. MIDDENDORF, 33.
391. MIDDENDORF, 33.
392. GARCIA Y GARCIA, 107-108.
393. DOMINGUEZ, 79-80; ARRUS, 38-39.
394. *Vide* F. ROMERO, *Lo que vio el Real Felipe.* 11-28.
395. DOMINGUEZ, 79.
396. MELO, *Callao.* 59.
397. ACHEM, 1849, carp. 50, leg. 13, doc. 236, Agustín Moreno a Inspector General del Ejército, San Lorenzo, 2 de febrero de 1849.
398. ACHEM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 312, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina. Lima, 3 de diciembre de 1850.
399. GARCIA Y GARCIA, 95.
400. OVIEDO, VI, pp. 218-219; *El Peruano,* t. 25, a nº 10.
401. MELO, *Callao...*, 61.
402. NAUS. United Estates Consulate at Callao, T 701, r. 6. Capitán del *Tornado* al Cónsul, Callao, 15 de agosto de 1858; *idem. idem.* Ministro de Estados Unidos en Lima a Cónsul, Lima, 2 de diciembre de 1858.
403. KING y FITZ—ROY, 7; FITZ—ROY, 133.
404. GARCIA Y GARCIA, 93-94.
405. GARCIA Y GARCIA, 95.
406. GARCIA Y GARCIA, 95.
407. SKOGMAN, 233.
408. *El Callao,* MELO, 61, 62-63.
409. MELO, *El Callao.* 59-61.
410. MELO, *Callao,* 87.
411. LASTARRIA, 9-10.
412. FITZ—ROY, 1863, pp. 131-132.
413. WARREN, 362.
414. GARCIA Y GARCIA, 99.
415. *Vide* BAXLEY, 72-102.
416. MELO, *Callao,* 65.
417. MELO, *Callao* 59.
418. GARCIA Y GARCIA, 96-97.
419. MELO, *Callao,* 67-68.
420. DENEGRI, v. 2, p. 305.
421. MELO, *Callao,* 159-160.
422. GARCIA Y GARCIA, 100.
423. DENEGRI, v. 2, pp. 305-308.

424. AGNP, Hacienda, Comandancia General del Departamento de Marina, O.L. 352-480, Manuel de la Haza a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 20 de setiembre de 1849.
425. ACEHM, 1850. Carp. 51, leg. 14, doc. 286, 10 de agosto de 1850, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 10 de agosto de 1850.
426. ACEHM, 1850. Carp. 51, leg. 14, doc. 301, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra, Lima, 22 de octubre de 1850.
427. ACEHM, 1850. Carp. 51, leg. 14, doc. 308, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 19 de noviembre de 1850.
428. LASTARRIA, 4.
429. SKOĢMAN, 220.
430. AGNP, Hacienda, O.L. 360-870. Inspector y Comandante General de Ingenieros a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 6 de noviembre de 1850.
431. FLORES, 74.
432. FLORES, 70-74.
433. *Vide* ACEHM, 1852. Carp. 53, leg. 14, docs. 108 y 109, Ministro de Hacienda a Gobernador del Callao y a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 11 de marzo de 1852.
434. OVIEDO, VI, pp. 211-212.
435. Ob. ctda., 214-215.
436. OVIEDO, VI, pp. 216-217.
437. OVIEDO, VI, pp. 217-218, 219-220.
438. NAUS. Consuls in Callao, M 155, r. l, despacho 17, Anexo a comunicación de Miles a Secretario de Estado, Callao, 11 de noviembre de 1854.
439. OVIEDO, VI, pp. 220-221.
440. OVIEDO, VI, p. 224.
441. FLORES, 107.
442. GARCIA Y GARCIA, 100.
443. Perú. *Congreso 1860*, p. 68.
444. HUAPAYA, 272-278.
445. AGNP, Ministerio de Guerra y Marina, O.L. 479-733, O.L. 479-739. Comandante General de Marina a Director de Administración General de Hacienda, Callao, 12 de marzo, 14 de marzo y 6 de junio de 1866.
446. MELO, *Callao*, 69-70.
447. CORNWALLIS, 62.
448. MIDDENDORF, II, p. 28.
449. ACEHM, 1850, Hacienda, carp. 51, leg. 14, doc. 271, Ministro de Hacienda a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 25 de mayo de 1850.
450. MELO, *Callao*, 71.
451. HUTCHINSON, 22-23.
452. LEUBEL, 226.
453. LEUBEL, A., 226-227.
454. HUTCHINSON, 23, 28.
455. *El Comercio*, 9 de enero de 1852.
456. GARCIA CALDERON, I, p. 359.
457. GARCIA Y GARCIA, 101.
458. FLORES, 48-49.
459. GARCIA Y GARCIA, 102.

460. HUTCHINSON, 11- 12.
461. *Ibidem.*
462. MELO, *Callao*, 145-146.
463. CORNWALLIS, 113.
464. LEUBEL, 185.
465. LEUBEL, A., 186.
466. LEUBEL, 189.
467. MELO, *El Callao*, 142-143.
468. AGNP. Ministerio de Hacienda. O. L. 487-565.
469. AGNP. Ministerio de Hacienda. O. L. 484-360.
470. TSCHUDI, 202-293.
471. CAPLAN, 62-63.
472. GARCIA Y GARCIA, 90-92.
473. MIDDENDORF, 38.
474. FITZ—ROY, 1863, p. 128.
475. FITZ—ROY, 1860, p. 346; FITZ—ROY, 1863, pp. 128-129 y KING y FITZ—ROY, 1865, p. 3.
476. GARCIA Y GARCIA, 90-91.
477. Decreto Supremo de 1° de febrero de 1851, en OVIEDO, VI, p. 209. También en *El Peruano*, t. 25, n° 10.
478. CAPLAN, 62-63.
479. GARCIA Y GARCIA, 90-92.
480. MIDDENDORF, II, 39.
481. TSCHUDI, 202 y 203.
482. GARCIA Y GARCIA, 90-92.
483. MIDDENDORF, II, pp. 39 y 40.
484. HUTCHINSON, 9-10.
485. MIDDENDORF, II, p. 39.
486. TSCHUDI, 202-203.
487. GARCIA Y GARCIA, 90-92.
488. MIDDENDORF, II, pp. 39 y 40.
489. SKOGMAN, 230-231.
490. MENENDEZ, B., 1861, p. 59.
491. GARCIA Y GARCIA, 88.
492. CASTELNAU, 178.
493. CAPLAN, 66-67; CASTELNAU, 177.
494. CASTELNAU, 177.
495. FITZ—ROY, 1860, p. 345.
496, CASTELNAU, 177; CAPLAN, 66-67; TSCHUDI, 228-229.
497. TSCHUDI, 228-229.
498. CAPLAN, 66-67; CASTELNAU, 177.
499. CAPLAN, 66-67.
500. *Ibidem*; TSCHUDI, 228-229.
501. TSCHUDI, 228-229.
502. *Vide* GARCIA Y GARCIA, 88.
503. GARCIA Y GARCIA, 87.
504. MELO, *Derrotero...*, 186.
505. CASTELNAU, 176.

506. FITZ–ROY, 1860, p. 345.
507. CAPLAN, 66; CASTELNAU, 174.
508. FITZ–ROY, 1860, p. 345.
509. Perú. *Congreso 1860*, p. 68.
510. CASTELNAU, 174.
511. WARREN, 90-91.
512. CASTELNAU, 170.
513. TSCHUDI, 229-230.
514. *Ibidem.*
515. GARCIA Y GARCIA, 84-85.
516. CASTELNAU, 170.
517. *Ibidem.*
518. CAPLAN, 24.
519. CASTELNAU, 170.
520. GARCIA Y GARCIA, 77-78.
521. MIDDENDORF, 104.
522. CASTELNAU, 169.
523. CAPLAN, 67; TSCHUDI, 230; CASTELNAU, 169; GARCIA Y GARCIA, 77.
524. CAPLAN, 67; CASTELNAU, 169.
525. CASTELNAU, 169.
526. CAPLAN, 23, 24.
527. CAPLAN, 67.
528. SKOGMAN, 215-218.
529. FITZ–ROY, 1860, pp. 343-345.
530. SKOGMAN, 215-218.
531. FITZ–ROY, 1860, pp. 343-345.
532. SKOGMAN, 215-218.
533. PORRAS, *Fuentes*, 424.
534. Perú. *Leyes y Resoluciones. Congreso, 1862*, p. 44.
535. GARCIA Y GARCIA, 73.
536. WARREN, 355.
537. TSCHUDI, 230.
538. CORNWALLIS, 36-37.
539. CASTELNAU, 164.
540. SKOGMAN, 214.
541. OVIEDO, VI, pp. 217-218, 226-227.
542. GARCIA Y GARCIA, 74.
543. WARREN, 86-87.
544. *Ibidem.*
545. CORNWALLIS, 36-41.
546. CORNWALLIS, 36-37.
547. CASTELNAU, 164.
548. CAPLAN, 23, 24.
549. SKOGMAN, 214.
550. GARCIA Y GARCIA, 76.
551. GARCIA Y GARCIA, 74.
552. LEUBEL, 205.
553. SKOGMAN, 217.

554. LEUBEL, 205-207.
555. LEUBEL, 223.
556. LEUBEL. 224.
557. TSCHUDI, 230.
558. CORNWALLIS, 36-41.
559. BELAUNDE, 29-33.
560. CASTELNAU, 164.
561. CORNWALLIS, 36-41.
562. TSCHUDI, 230.
563. FLORES, 49.
564. GARCIA Y GARCIA, 72.
565. EASTMAN.
566. GARCIA Y GARCIA, 68.
567. GARCIA CALDERON, II, p. 1189.
568. PORRAS, *Fuentes*, 423-424.
569. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 340-341.
570. GARCIA Y GARCIA, 67.
571. GARCIA Y GARCIA, II.
572. GARCIA Y GARCIA, 62.
573. *Ibidem.*
574. CASTELNAU, 161.
575. SMITH, 216.
576. CASTELNAU, 161.
577. GARCIA Y GARCIA, 63.
578. CAPLAN, 23, 25, 27.
579. TSCHUDI, 238.
580. GARCIA Y GARCIA, 60.
581. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 338-339.
582. *Ibidem.*
583. KING y FITZ—ROY, 1860, p. 338; GARCIA Y GARCIA, 59.
584. LOHMANN, 217.
585. BOLLAERT, 227.
586. CORNWALLIS, 35; WARREN, 84.
587. TIMINS, 178.
588. BOLLAERT, 253-254.
589. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
590. WARREN, 84; CORNWALLIS, 36; CAPLAN, 95-97.
591. GARCIA Y GARCIA, 35-39.
592. MENENDEZ, 60.
593. GARCIA Y GARCIA, 39.
594. Bolivia. Comunicaciones exteriores, 142-143.
595. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
596. GARCIA Y GARCIA, 35.
597. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
598. GARCIA Y GARCIA, 35-39.
599. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
600. DORNIN, 30 de mayo de 1842, *Journal.*
601. GARCIA Y GARCIA, 35-39.

602. FLORES. 51.
603. BELAUNDE, 98.
604. CAPLAN, M., 1859, pp. 95-97.
605. GARCIA Y GARCIA, 35-39.
606. BOLLAERT, 227.
607. BOLLAERT, 253-254.
608. *Ibidem.*
609. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
610. SMITH, 220.
611. BASADRE, 441-445.
612. CAPLAN, 95-97; DORNIN, 30 de mayo de 1842, *Journal*; ACEHM, 1842. Leg. 20, doc. 46.
613. TIMINS, 183.
614. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
615. BASADRE, II, p. 846.
616. OVIEDO, VI, p. 207, decreto 2382, 21 de enero de 1851.
617. OVIEDO, VI, p. 212, decreto 2387, 20 de mayo de 1852.
618. CAPLAN, 97.
619. GARCIA Y GARCIA, 33-39.
620. PAZ SOLDAN, M., 510.
621. MILLER, R. R., 79.
622. TIMINS, 178-180.
623. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330.
624. GARCIA Y GARCIA, 33-39.
625. DORNIN, 30 de mayo de 1842, *Journal.*
626. CAPLAN, 1859, pp. 95-97.
627. ACEHM. 1880, carp. 32, leg. 1, doc. 48.
628. DENEGRI, v. 2, pp. 373-378.
629. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-374, p. 92.
630. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-374, 1851, p. 62.
631. *Guía Política...*, 1861, p. 389.
632. *Guía Política...*, 1861, p. 389.
633. HUTCHINSON, 15.
634. HUTCHINSON, 14.
635. CAPLAN, 95-97.
636. CORNWALLIS, 35-36.
637. WARREN, 84.
638. MILLER, 78.
639. DENEGRI, v. 2, pp. 372-378.
640. LEUBEL, 184.
641. LEUBEL, 186.
642. LEUBEL, 218-219.
643. LEUBEL, 219.
644. LEUBEL, 219-220.
645. LEUBEL, 198-199; 219-220 y 199-200.
646. CORNWALLIS, 35-36.
647. CAPLAN, 1859, pp. 95-97.

648. HUTCHINSON, 29.
649. KING y FITZ—ROY, 1860, pp. 330-331.
650. TIMINS, 178-184.
651. CAPLAN, M., 1859, p. 97.
652. BOLLAERT, 253-254.
653. GARCIA Y GARCIA, 34-35.
654. GARCIA Y GARCIA, 35.
655. BONILLA, *Islay...*, 10.
656. LEUBEL, 222.
657. *Vide* GARCIA Y GARCIA, 48.
658. DE LA FUENTE, v. 2, p. 421.
659. *Vide* BONILLA, *Islay...*, 10.
660. BOLLAERT, 253.
661. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
662. MARCOY, 5-6.
663. FITZ—ROY, 1860, pp. 333-335.
664. BOLLAERT, 234.
665. CORNWALLIS, 36.
666. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
667. FITZ—ROY, 1860, pp. 333-335.
668. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
669. FITZ—ROY, 1860, pp. 333-335.
670. OVIEDO, VI, pp. 209-211, 214.
671. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
672. DORNIN, abril—mayo, 1842.
673. MARCHOY, 5-6.
674. WARREN, 85.
675. ACEHM, 1850, carp. 51, leg. 14, doc. 643, Gobernador de Islay a Prefecto del Departamento, Islay, 28 de junio de 1850; *idem*, leg. 7, doc. 105, Comandante General de Marina a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 15 de julio de 1850, con Vista Fiscal; *idem*, leg. 14, doc. 65, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 6 de agosto de 1850.
676. MARCOY, 5-6.
677. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
678. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-734, 1851, p. 62.
679. FITZ—ROY, 1860, pp. 333-335.
680. LEUBEL, 202.
681. LEUBEL, 203.
682. LEUBEL, 204.
683. LEUBEL, 204.
684. LEUBEL, 184.
685. LEUBEL, 186.
686. LEUBEL, 212.
687. HUTCHINSON, 29.
688. FITZ—ROY, 1860, pp. 333-335.
689. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
690. WARREN, 85.
691. BOLLAERT, 234.

692. GARCIA Y GARCIA, 46-49.
693. Ctdo. BONILLA, 5.
694. FITZ–ROY, 1860, pp. 333-334.
695. GARCIA CALDERON, 363.
696. Perú, *Congreso*, 1862, p. 19.
697. FLORES, 51.
698. KING y FITZ–ROY, 1860, p. 333.
699. GARCIA Y GARCIA, 45.
700. DE LA PUENTE, vol. 2, pp. 419-420.
701. GARCIA Y GARCIA, 44.
702. BELAUNDE, 43-44.
703. GARCIA Y GARCIA, 43-44.
704. GARCIA Y GARCIA, 43.
705. GARCIA Y GARCIA, 42.
706. *Ibidem.*
707. GARCIA Y GARCIA, 40-41.
708. CAPLAN, 94-95.
709. Perú, *Congreso 1860*, p. 86.
710. Ob. ct., 159.
711. CAPLAN, 94-95.
712. FLORES, 51.
713. GARCIA Y GARCIA, 42.
714. GARCIA Y GARCIA, 39-40.
715. *Vide* DE LA PUENTE, v. 2, pp. 421-425.
716. GARCIA Y GARCIA, 57, 58.
717. CAPLAN, 24.
718. HUTCHINSON, 28.
719. CASTELNAU, 159-160.
720. CASTRO, 50.
721. DE LA PUENTE, v. 1, p. 39.
722. KING y FITZ–ROY, 1860, p. 337.
723. CASTELNAU, 156.
724. OVIEDO, VI, 225-226.
725. MIDDENDORF, II p. 162.
726. CASTELNAU, 156.
727. CAPLAN, 24, 27.
728. HUTCHINSON, 28.
729. MIDDENDORF, II, p. 162.
730. MIDDENDORF, II, p. 162.
731. KING y FITZ–ROY, 1860, p. 337.
732. CASTRO, 51.
733. *Ibid.*
734. CASTELNAU, 153.
735. CASTELNAU, 153.
736. *Ibidem.*
737. PEÑAHERRERA, 122; CASTRO, 52.
738. CASTELNAU, 154.
739. GARCIA Y GARCIA, 53.

740. CAPLAN, 24, 25.
741. CASTELNAU, 154.
742. CAPLAN, 23, 24.
743. CASTELNAU, 152-153.
744. Perú. *Congreso 1860*, p. 48; GARCIA CALDERON, II 1254.
745. KING y FITZ—ROY, 1860, p. 336.
746. *Ibidem.*
747. MENENDEZ, 60.
748. GARCIA Y GARCIA, 51-52.
749. PORRAS, *Fuentes*, 420.
750. PORRAS, Ob. ctda., 423.
751. PORRAS, Ob. ctda., 430.
752. PORRAS, *Fuentes*, 430.
753. GARCIA Y GARCIA, 50.
754. CAPLAN, 23.
755. GARCIA Y GARCIA, 34.
756. GARCIA Y GARCIA, 49.
757. ROMERO, FERNANDO. "Naves, cartas de navegación y compases de los marinos que descubrieron el Perú", en *Revista de Marina y Aviación*, La Punta, Callao, año XX, núm. 1, enero y febrero de 1935 ; *vide* PULIDO RUBIO, JOSE. *El Piloto Mayor*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1950.
758. FERNANDO ROMERO. "Bartolomé Ruiz, el piloto descubridor", en *Panorama*, Lima, año I, núm. 10, febrero de 1935; y FERNANDO ROMERO y EMILIA ROMERO. "Probable itinerario de los tres primeros viajes marítimos para la conquista del Perú", en *Revista de Historia de América*, México, núm 16, diciembre de 1943, pp. 1-23.
759. *Vide* las listas publicadas por Elías en *La Marina...*, Colección Documental del Sesquicentenario..., t. VII, vol. 1°, pp. 135-232.
760. DE LA PUENTE, vol. 1, pp. 87, 209-210.
761. RAIMONDI, *El Perú*, t. III, pp. 65-70.
762. RAIMONDI, ob. ctda., 2.
763. RAIMONDI, ob. ctda., 69-70; PORRAS, *Fuentes*, 447-448.
764. RAIMONDI, ob. ctda., 127.
765. ACEHM, 1854. Carp. 55, leg. 23, doc. 56, Ministro de Gobierno a Ministro de Guerra y Marina, Lima, 4 de marzo de 1854.
766. ARREE, Carp. 514, n° 104, Ministro Rivero a Ministro de RR. EE., París, 14 de abril de 1854.
767. PORRAS, *Fuentes*, 421.
768. ELIAS, ob. ctda., 323-381.
769. DENEGRI, vol. 1, 94-110.
770. *Vide* United Estates. *Catalogue of Charts...*, 133-135.
771. *Vide* F. L. WILLIAMS, 194-195.
772. M. F. PAZ SOLDAN, *Atlas*, 69.
773. GARCIA Y GARCIA, *Derrotero*, "Instroducción", segunda página.
774. *El Callao*, 66, 149.
775. Ob. ctda., 149.
776. Ob. ctda., 66.

777. RAIMONDI, III, 25-26.
778. RAIMONDI, II, pp. 249-251.
779. PORRAS, *Fuentes*, 405, 421.
780. *Vide* la lista en ELIAS, *Marina*, vol. 1°, Colección Documental del Sesquicentenario, 135-232.
781. BUSE, "Una Joya Cartográfica del Siglo XVIII", en *Scientia et Praxis. Revista de la Universidad de Lima*, n° 12, año 1977, pp. 117-125.
782. KING y FITZ–ROY, 1850, pp. 347-390; *idem*, 1860 pp. 327-370.; *idem*, 1865, pp. 366-384.
783. RAIMONDI, III, pp. 122-125.
784. FITZ–ROY, 1863, pp. 161-166.
785. FITZ–ROY, 1863, pp. 158-160.
786. *Vide* F. L. WILLIAMS, 194, 195.
787. *Vide* LOHMANN, 295.
788. *Vide* DE LA PUENTE, v. 1, p. 209.
789. FLORES, v-vi.
790. *Vide* OVIEDO, XIV, pp. 300-500.
791. *El Peruano*, t. 4°, n° 13; FLORES, 109-110.
792. FLORES, 4.
793. FLORES, 1-4.
794. OVIEDO, XIV, pp. 340-341.
795. FLORES, 62-63.
796. FLORES, 5-27.

Capítulo V
MOVIMIENTO MARITIMO Y GENTE DE TRATO

Aunque en lo que sigue resultarán inevitables las referencias al comercio en su acepción general de negociación que se hace comprando, vendiendo o permutando géneros o mercaderías, este capítulo lo destinamos a tratar específicamente de una sola de las actividades que el comercio costeño del Perú comprendía a mediados del siglo XIX. Es esta el *tráfico* en su significación original de "cambiar de sitio", adjetivándolo de *mercantil*, es decir, perteneciente o relativo a la mercancía. Con esto queremos aclarar que el capítulo que iniciamos presenta el resultado de nuestras investigaciones sobre el movimiento de mercaderías, importadas o exportadas, por entidades o por individuos que perseguían fines comerciales y que utilizaban en nuestra costa embarcaciones ultramarinas o de cabotaje. El tráfico mercantil fluvial y el lacustre se analizarán en sendos capítulos de la Tercera Parte.

V A. CARACTERIZACION OFICIAL

La palabra "buque", clasificaba García Calderón, a mediados del siglo pasado, "suele tomarse como sinónimo de nave; pero son distintas entre sí. La palabra buque es genérica, y designa toda clase de embarcación; y la nave es una embarcación cubierta con velas, en lo cual se distingue de las barcas y se diferencia de

las galeras en que no tiene remos"[1]. Todavía no había incorporado una modificación que la costumbre había introducido respecto a las "barcas" que ese distinguido jurista mencionaba. Ciertamente "barca" era en el Perú, según la tradición marítima heredada de España, "nombre genérico de toda embarcación pequeña destinada para pescar, cargar y traficar en las costas, puertos y ríos, habiéndolas de varias especies, hechuras y aparejos, y aun sin éstos o sólo como bateas más o menos grandes, equivaliendo en ciertos casos a *batel, esquife, lancha, leño*, barquichuelo, etc."[2] Pero, además, si se examinan las matrículas de los buques nacionales registrados por entonces, se halla que en las listas figuran como "barcas" buques de 180 a 250 toneladas, y a veces se encuentran algunas de hasta 600. Estimamos que este nuevo y heterodoxo empleo de ese término se debía, muy probablemente, a la progresiva adquisición que en el Perú se hizo, quizás a partir de la década de los cuarentas, de buques de vela norteamericanos que en ese país se denominaban *barks*. Tenían tres palos como las fragatas pero sólo el trinquete y el mayor llevaban velas cuadras. Su tonelaje era similar al de las fragatas, y a veces mayor. En 1851 mientras la flota matriculada del Perú tenía sólo 6 fragatas, contaba con 21 barcas.

"Además... distinguimos en general los buques mercantes que pertenecen a individuos extranjeros, de los que están en el dominio de los naturales del país, continuaba García Calderón. Sobre aquellos no se pueden ejercer más que los derechos de policía de puertos, y otros de esta naturaleza; pero los que pertenecen a los peruanos están sujetos a todas las leyes de la República, lo mismo que los demás bienes.— Los buques mercantes pertenecientes a peruanos pueden ser nacionales o no. Los primeros gozan de ciertos privilegios y exenciones que no se conceden a los segundos"[3].

Los buques nacionales eran los mercantes que habían obtenido la patente que los autorizaba a usar la bandera patria, con lo cual quedaban exentos del pago de algunos derechos y podían ejercer ciertas actividades comerciales que estaban prohibidas a los buques extranjeros. Debe entenderse que no era forzoso que los buques pertenecientes a peruanos se nacionalizaran. El Código de Comercio establecía que la propiedad de las naves mercantes podía recaer indistintamente en toda persona que por las leyes comunes tuviera capacidad para adquirir.

La matrícula se hacía ante la Comandancia General de Marina y provisionalmente en las capitanías, previa presentación del

título de propiedad y una fianza por la mitad del valor del buque, otorgada por un ciudadano peruano. En los casos de buques de porte mayor de 50 toneladas, que hacían navegación de travesía y que estaban destinados a todo género de comercio, era necesario obtener patente gubernativa de navegación.

No sólo la reglamentación del tráfico marítimo, en cuanto a los elementos materiales que lo realizaban, se hallaba ya establecida a mediados del siglo XIX, como se habrá advertido en los rasgos generales que acabamos de presentar. También se había dictado la organización del personal que tripulaba los buques, como lo vamos a exponer a grandes rasgos comenzando por lo que concernía al capitán, en cuanto a facultades, obligaciones y responsabilidades que contraía con quien lo contrataba, y también las que imponían los códigos y reglamentos aduaneros y de marina a todas aquellas personas que entraban en nuestros puertos a cargo de un buque.

En primer lugar es conveniente considerar un aspecto formal, en relación con la designación del cargo o empleo. Las leyes utilizaban indistintamente "capitán", y "maestre" para designar a quien tenía la jefatura de un buque mercante; "las leyes fiscales daban el nombre de patrón al que mandaba una falúa" y no había ningún respaldo legal al común empleo que solía hacerse de "maestre" y "patrón" sólo para aplicarlos a los buques menores de cabotaje. Cualquiera que fuese el sustantivo empleado, "el capitán ha de ser persona capaz de contratar y obligarse. En lo concerniente a la pericia..., se estará a lo que prescriben las ordenanzas de matrículas de gente de mar", establecían los artículos 602 y 603 del Código de Comercio[5]. En cuanto al naviero que se reservaba para sí mismo la capitanía de su buque sin poseer una patente de capitán, se tenía que limitar a la administración económica del mismo, "valiéndose para cuanto concierne al orden de la navegación, de un capitán aprobado y autorizado", según el artículo 604 del mencionado Código. Los extranjeros, en cambio, sí podían ser capitanes de los buques nacionales siempre que fueran aprobados en exámenes y se matricularan. En cuanto a los patrones del cabotaje nacional, sólo podían servir previo examen de su suficiencia práctica y marinera[6]. El capitán era el jefe del buque a quien toda la tripulación tenía que obedecer. La gente de mar debía ser de su satisfacción y no se podía obligarlo a recibir una persona que no fuese de su agrado. Podía imponer penas correccionales y tomar por sí las disposiciones convenientes para man-

tener el buque pertrechado. Era obligatorio que llevara el libro de cargamento, el libro de cuenta y razón y el diario de navegación. Había otras obligaciones que las leyes imponían al capitán antes de emprender el viaje, durante el mismo y a la llegada al puerto de destino, y por ser numerosas no podemos detenernos a detallarlas. El criterio con que se habían dictado se comprende cuando se leen los artículos 654 y 655 del Código de Comercio: "El capitán es responsable civilmente de todos los daños que sobrevengan a la nave y su cargamento por impericia o descuido de su parte. Si estos daños provienen de haber obrado con dolo, además de la responsabilidad civil, debe ser procesado criminalmente, y castigado con las penas prescritas en las leyes criminales"[7]. Como el Perú, en uso de su derecho, tenía la facultad de establecer restricciones y prohibiciones, los capitanes extranjeros estaban obligados a cumplir los reglamentos de tráfico marítimo. Estos regían, principalmente, en cuanto a las entradas y salidas de puerto, señalando las visitas que se debía recibir, los documentos que precisaba entregar y, en el caso de los capitanes de buques extranjeros, las intervenciones que los capitanes debían pedir a los cónsules de sus países. Resulta casi inútil decir que los principales deberes de los capitanes eran con referencia a las aduanas portuarias y a las reglamentaciones de tráfico interno y policía establecidas por las capitanías de puerto.

En los buques mercantes se daba "el nombre de oficiales a los pilotos, contramaestres y otros empleados subalternos. Además de ellos hay un equipaje, que se compone de los marineros y demás individuos empleados en el servicio de la nave. Algunas veces no se hace esta distinción, decía García Calderón, y bajo el nombre general de equipaje se comprende a todos los individuos que sirven en la nave bajo las órdenes del capitán"[8]. De algunos de los oficiales se ocupaba la legislación existente pero, en general, establecía el artículo 667 del Código de Comercio "que ninguno podía alcanzar ese rango sin haber obtenido la habilitación y autorización que previenen las ordenanzas de matrícula de mar", y que era nulo cualquier contrato hecho por un naviero o capitán con personas que carecieran de tal autorización.

Por muerte, ausencia o enfermedad del capitán el mando y gobierno recaían en el piloto mientras el naviero nombrara persona que reemplazase al capitán. Los artículos 670-674 del Código mencionado disponían que el piloto debería ir provisto de las cartas de navegación e instrumentos, que no podría cambiar el

rumbo sin acuerdo con el capitán y que si este se oponía el piloto extendería su protesta en el libro de navegación, sin dejar de obedecer al capitán. Daban también a saber que los pilotos debían llevar un libro para anotar diariamente la altura del sol, la derrota, las distancias y la longitud y latitud del punto en que juzgaban que el buque se encontraba; y que si por impericia o descuido del piloto varase o naufragase el buque, "responderá de todos los perjuicios que se causen a éste y al cargamento, y que si el daño procediera de haber obrado con dolo, será procesado criminalmente, quedando inhabilitado"[9]. Por imposibilidades del capitán y del piloto, correspondía al contramaestre tomar el mando del buque, oficial que en circunstancias normales vigilaba la conservación de los aparejos, proponía las reparaciones necesarias, arreglaba en buen orden el cargamento y mantenía la disciplina de la tripulación[10]. Resta añadir que para desempeñar el pilotaje en la marina mercante nacional era necesario aprobar el examen correspondiente, en la Escuela Central de Marina, a fin de recibir el certificado respectivo. Las personas no nacidas en el Perú tenían que solicitar ese examen a la Dirección de las Escuelas Náuticas y de serle concedido habían de presentarse ante una junta nombrada por el Ministerio de Guerra y Marina. Si la prueba era satisfactoria el Ministerio disponía su admisión en el servicio de la marina mercante, de modo que el Comandante General de Marina ordenaba se matriculase al nuevo piloto, haciendo conocer a éste sus deberes, entre los cuales estaba presentarse a la Dirección de Escuelas Náuticas al concluir cada viaje, llevando la relación de la derrota utilizada, a fin que se la examinara y comentara. Para poder embarcarse de nuevo tenía que presentar a su capitán un certificado que acreditaba que había cumplido con ese deber[11].

En lo relativo a la marinería existía un número apreciable de disposiciones sobre las tripulaciones de los buques extranjeros, las de los buques mercantes nacionales y lo relacionado con los contratos. Mas no contenían nada muy especial que las distinguiera de las existentes en otros países y aun en el Perú en diferentes épocas. En cambio sí presentan interés las medidas tomadas para impedir las abundantes deserciones que se producían en los buques guaneros, a base de una fiscalización policíaca de las posadas, pues sirven para apreciar la situación social existente por entonces, ya que comprenden disposiciones dictadas el 30 de setiembre de 1850, el 6 de noviembre de 1858, el 1º de diciem-

bre del mismo año y el 1º de octubre de 1860. Dejamos sin detallar las reclamaciones extranjeras que el 21 de enero de 1861 obligaron a hacer concesiones a los británicos y norteamericanos, en lo relacionado con la agencia de Dulanto que vamos a mencionar. Las primeras disposiciones, que se dictaron para el Callao, se hicieron después extensivas a toda la costa y en uno y otro caso su cumplimiento quedó encargado a los capitanes de puerto.

Para impedir las deserciones y el enganche clandestino de los tripulantes, los mencionados funcionarios navales debían formar una matrícula de todos los que se ocupaban en hospedar marineros, advirtiendo a los inscritos sobre sus responsabilidades y sobre las penas que se les impondrían por seducción u ocultación de marineros. Para facilitar un control apropiado se creó una papeleta, que el capitán del buque entregaba al tripulante y que las capitanías visaban, sin la presentación de la cual no se podía dar hospedaje. En los casos de hospedaje autorizado, que sólo podía durar diez días excepto en casos de enfermedad, los posaderos tenían que presentar un parte diario de alojados. Los capitanes de puerto estaban obligados a visitar diariamente las posadas, para dirigir las cuales era necesario "notoria responsabilidad y crédito" y someterse a las inspecciones no sólo navales sino también municipales y policiales. En cuanto a los enganches se dispuso que sólo podían realizarse en las capitanías, en las cuales se debía llevar un registro cuya veracidad se garantizaba mediante documentos consulares en el caso de marineros extranjeros. Se regularizó, también, el servicio de las embarcaciones menores que desembarcaban al personal franco y que lo llevaban a bordo al terminar el permiso. No obstante las medidas enunciadas, no se pudieron cortar los abusos y, en los finales de 1860, se decidió emplear otros procedimientos mediante la utilización de personal civil. Para ello se concedió a D. Belisario Dulanto, por el término de diez años, que en el Callao y en Pisco estableciera una "agencia general de embarques de marineros", que debía actuar como entidad coordinadora, a base de listas de marineros nacionales y extranjeros que le servirían de base. Esta agencia, mediante adecuados contactos con los capitanes de buques, atendía a que no desembarcaran marineros que no hubieran sido pagados, y que no se les admitiera en posadas sin un boleto en que constara su legal desembarque. En contacto directo con quienes regentaban los establecimientos, los empleados de esta agencia mantenían un registro al día de los marineros que

se hallaban en las posadas, y esto les permitía concertar enganches en los buques que necesitaban personal según lo daban a conocer a las capitanías. Satisfechos los enganches, se pagaba cierto porcentaje a los posaderos y a los agentes, y el resto se entregaba a los marineros, en las oficinas de las capitanías. También era obligación de los empleados de las agencias, perseguir a los desertores[12].

Además de los buques y del personal que los tripulaba, tenían importancia en el tráfico marítimo aquellos individuos que participaban en el mismo mediante tarea gestora o servicios remunerados, sin tener necesariamente que embarcarse. La legislación nacional mencionaba en el Código de Comercio, entre otros varios, los siguientes que nos interesan sobre todo en relación con el tráfico guanero. El *armador* era el negociante que equipaba o aviaba alguna embarcación para el comercio, quien podía ser el dueño de la nave, aunque a veces armaba el buque aquel que lo fletaba[13]. El *comisionista* era la persona que tenía alguna comisión para negocios mercantiles, debiéndose entender que este término era genérico y que comprendía a los llamados "agentes", "consignatarios" y "corresponsales"; pero no se debía confundir, sin embargo, al corredor con el comisionista[14]. El *consignatario* era aquel a quien iba encomendado todo el cargamento, o alguna porción de mercaderías para que lo vendiera, o lo retuviera en su poder, o hiciera de ellos el uso que le prescribía el dueño[15]. El *naviero* era el propietario del buque capaz de navegar en alta mar, y que tenía capacidad legal para el ejercicio del comercio y estaba inscrito en la matrícula. Le correspondía concertar los contratos, administrar, fletar y hacer el nombramiento y ajuste del capitán, aunque este cargo podía ocuparlo personalmente más dentro de ciertas restricciones. Era responsable de las deudas y obligaciones contraídas por el capitán para reparar, habilitar y aprovisionar el buque, estaba obligado a abonar las indemnizaciones, en favor de tercero; a que hubiera dado lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero no era responsable de ningún contrato hecho por el capitán en su provecho particular, ni de los excesos que durante la navegación cometieran éste y la tripulación. El naviero podía despedir al capitán e individuos del equipaje antes que se emprendiera un viaje, pero si se hacía después era obligatorio abonar sueldos y salarios hasta su regreso al puerto donde se hizo el ajuste. Naturalmente que mediando contratos los despidos no se

podían hacer sino por causas de insubordinación, hurto, embriaguez habitual o perjuicio causado al buque o a su cargamento por dolo o negligencia comprobado[16].

Consideraba el Código de Comercio el transporte marítimo entre los contratos especiales del comercio marítimo, en virtud del cual un naviero y el capitán del buque se obligaban a conducir la mercadería que se les entregaba, al lugar que se les designara, mediante cierto precio que se llamaba "flete" . Este contrato se estimaba como locación de cosas y de servicios ya que se fletaba la nave, y el capitán y su tripulación prestaban sus servicios al dueño de la carga, por lo tanto existían un *contrato de fletamento* o *carta de fletamento* y un *conocimiento* registrando las mutuas obligaciones del dueño de la carga y del capitán. El primero era muy detallado en cuanto a los nombres, apellidos, domicilios legales y similares, y expresaba además el número de toneladas o cantidad de peso, el flete por pagar, el tanto que se abonaba al capitán por capa, los días convenidos para la carga y descarga, las estadías y sobrestadías que, pasadas aquellas, habrían de contarse, y lo que precisaba pagar por cada una de ellas. Pasados los plazos para la carga o la descarga, y no habiendo cláusula expresa que fijase la indemnización por la demora, el capitán tenía el derecho de exigir las estadías y sobrestadías que transcurrieran sin cargar ni descargar[17]. Como habrá de verse luego, todo lo relacionado con el fletamento tuvo enorme importancia en el tráfico marítimo del guano.

V B. LOS ANTECEDENTES Y LA COYUNTURA COMERCIAL DEL SIGLO XIX

1. LA COYUNTURA Y EL IMPULSO

Entre los varios y muy interesantes trabajos que el Dr. Heraclio Bonilla ha publicado en los últimos años, haciendo con ellos valiosas contribuciones a la historia económica del Perú, hay uno que debemos utilizar *in extenso* aquí, como antecedente que nos permita analizar el tráfico marítimo del lapso histórico que estudiamos. Se trata de su ensayo sobre la coyuntura comercial peruana del siglo XIX[18], que presenta, de manera concisa y clara, en tres fases de las que la tercera comprende un lapso que es, precisamente, el mismo de que se ocupa este tomo de la *Historia Marítima del Perú.* No podemos omitir, sin embargo, la mención

de las otras dos fases que Bonilla considera precedentes a aquélla. La primera abarca el período comprendido entre la independencia y 1833, que es de una acentuada debilidad económica que se explica si se tiene en cuenta la postración comercial experimentada durante las últimas décadas del siglo XVIII y las dos primeras del siglo XIX. En esa primera fase de la coyuntura comercial del siglo XIX (1821-1833), Bonilla considera que "la exportación peruana va a reposar enteramente en la venta de cortezas de quinina, materias colorantes, cueros, pieles y lanas"[19], productos que vienen del interior del país al puerto de Islay y, en menor cantidad, al del Callao[20]. Inmediatamente después, es decir, en la segunda fase (1833-1852), se experimenta una recuperación en la exportación, la que desde 1834 alcanza una cifra más elevada que en los veinticinco años precedentes y que va aumentando progresivamente hasta el final de ese lapso. Hay un incremento en la venta de cortezas, cueros, pieles y lana especialmente; pero no es esta la causa determinante de la elevación general de la exportación. Lo importante es que han aparecido productos nuevos que asumen un papel determinante en el cuadro general de esa segunda fase y de la que vendrá luego. Los dos más importantes son el salitre (desde 1830) y el guano (desde 1841), seguidos por el cobre (presente en la fase anterior pero no con el peso que ahora tiene) y el algodón que ha empezado a cultivarse con interés en la costa septentrional. Las cifras que resumen el incremento logrado por las exportaciones a Gran Bretaña y Francia son: £e 50,943 en 1833 y £e 1'995,795 en 1852. La referencia se hace a estos países por que Bonilla ha hallado que fueron abrumadores los porcentajes de nuestra exportación hacia ellos: 65% en 1836, 70% en 1837, 85% en 1844, 70% en 1847, 60% en 1860[21]. Al pasar, por último, la tercera fase, que Bonilla denomina "del prodigioso desarrollo de las exportaciones peruanas"[22], éstas se elevan en total de 1'995,795 (en 1852) a 6'586,161 (en 1870), en gran parte debido a las ventas del guano que de 93,832 toneladas, en 1852, crecen a 1'687,103, en 1870, aunque también contribuye al monto total el renacimiento agrícola que por entonces se presenta en la costa[23]. El fenómeno se aprecia mejor examinando los dos cuadros que siguen. El primero, reproducido de un trabajo de Pablo Macera, da a conocer los valores globales de la importación, exportación e ingresos de aduana obtenidos mediante el pago de derechos por la mercadería introducida en el país.

Comercio exterior del Perú, 1821-1870 [24]

(Pesos de ocho reales y soles de 10 reales, según J.M. Rodriguez)

Años	*Importación* $	*Exportación* $	*Derechos de aduana sobre la importación* $
1821	4.602,189	5.939,437	1.050,328
1822	3.316,235	3.245,468	1.218,172
1826	4.546,110	3.972,118	1.312,083
1831	7.962,720	4.973,550	1.500,118
1832	5.500,000	5.122,300	1.258,306
1839	4.632,115	5.253,829	918,650
1845	5.072,192	4.823,506	1.518,486
1846	4.312,596	5.119,307	1.619,679
1847	4.875,492	6.213,922	1.947,244
1848	5.773,409	7.737,763	2.106,552
1851	6.129,306	7.524,812	1.983,280
1853	7.214,115	8.614,320	1.796,512
1854	7.586,918	8.934,125	1.850,192
1858	15.000,000	16,000,000	2.387,904
1859	15.319,222	16.715,677	3.138,085
1860	15,428,305	35.078,524	3.225,969
1861	14.897,859	36.659,755	2.995,496
1863	14.004,612	34.680,146	3.068,420
1866	15.075,998	21.511,240	3.113,119
1867	10.766,635	23.030,442	2.941,575
1868	11.618,210	20.334,761	2.904,905
1869	10.935,872	19.698,004	3.958,119
1870	11.509,613	20.500,826	4.660,420

El segundo pertenece al ensayo de Bonilla que estamos utilizando y muestra, anualmente, los montos de nuestras ocho exportaciones principales en un lapso igual al que cubre el cuadro anterior.

Exportaciones peruanas en libras esterlinas, 1853-1870 [25]

(Precios constantes)

	Guano	*Salitre*	*Lanas*	*Cobre*	*Cortezas*	*Algodón*	*Cueros y pieles*	*Azúcar*
1853	1'285,666	447,976	270,663	89,646	62,744	19,278	8,142	
1854	2'544,904	581,783	186,245	14,596	41,482	22,388	5,153	
1855	2'943,004	461,019	203,836	45,214	38,258	15,806	10,476	
1856	1'523,447	425,076	368,979	137,513	81,921	49,232	12,097	
1857	3'397.647	529,878	342,534	113,501	74,996	29,057	28,359	
1858	3'693,602	722,191	339,741	223,644	65,555	18,990	46,598	
1859	838,006	810,986	386,840	137,758	32,111	23,235	32,767	
1860	1'678,349	1'063,740	350,543	111,623	31,470	20,495	18,991	
1861	1'596,745	748,212	403,574	597,215	32,352	22,122	43,767	4,077
1862	1'153,297	1'247,909	394,801	395,569	95,545	15,208	27,618	5
1863	2'759,117	977,936	404,788	298,514	182,952	17,009	33,921	1
1864	1'886,579	1'163,425	310.471	289,811	126,571	16,469	54,669	16,416
1865	2'799,797	1'610,015	368,200	144,568	184,910	33,018	50,715	4,721
1866	1'742,241	1'535,815	534,088	179,082	139,717	41,317	82,566	4
1867	3'020,556	1'811,424	556,374	232,815	95,728	126,299	87,843	11
1868	2'646,033	1'672,203	282,677	121,239	92,803	189,324	105,425	26,749
1869	3'140,799	1'307,035	408,123	87,354	72,794	78,109	102.242	24,588
1870	3'941,274	1'687,103	519,580	137,592	33,768	95,109	74,642	70,474

(No deben buscarse coincidencias entre los valores que aparecen en esos cuadros, por razones que se hallarán al leer los trabajos originales a los cuales pertenecen. En general, ha de tenerse en cuenta que sólo recientemente, gracias a exámenes de documentos extranjeros que no existen en el Perú, han comenzado a aparecer estadísticas confiables sobre la economía del siglo XIX, como las de Bonilla y Macera así como otras de economistas europeos y norteamericanos. Por ahora es aconsejable cierta reserva y no dar todavía valor concluyente, sino sólo indicativo de tendencias, a las estadísticas utilizables).

En lo que concierne a nuestras compras, mediante la utilización de documentos británicos Bonilla ha presentado en un ensayo que lleva el nombre de *La expansión comercial británica en el Perú*, la estadística del movimiento de importación de las mercaderías británicas hacia nuestro país, así como la composición de esta importación, desde 1818 y 1819. A dicho ensayo pertenece el cuadro que sigue, que es parte fragmentaria de otro cuadro que figura en ese trabajo.

Importaciones de Gran Bretaña, 1850-1870[26]
Valores en Libras Esterlinas

1850	845.639	1866	1.355.960
1851	1.208.253	1867	1.422.112
1852	1.024.007	1868	1.132.363
1853	1.246.730	1869	1.381.695
1854	949.289	1870	1.761.173
1855	1.285.160		
1856	1.046.010		
1857	1.171.864		
1858	1.163.155		
1859	857.568		
1860	1.381.357		
1861	1.194.873		
1862	824.585		
1863	1.027.343		
1864	1.331.692		
1865	1.185.756		

Como es fácil advertir, las cifras que contiene ese cuadro muestran apreciables aumentos de mercaderías compradas por el Perú en el lapso 1850-1870, lo que no es de extrañar puesto que Gran Bretaña dominaba nuestro comercio de importación. Todo ese tráfico marítimo, considerable desde el punto de vista de la economía peruana, se realizaba bajo bandera extranjera, británica en su mayor parte, sin que hubiera aparentemente beneficiado a nuestra marina mercante que, al parecer, iba disminuyendo cada año en importancia mientras el comercio marítimo, por su parte, crecía anualmente. Las cifras que da Bonilla en su ensayo, además, son indicativas de otros efectos: uno relacionado con el aspecto cuantitativo del problema, y otro ligado al desarrollo tecnológico del país. El primero se desprende de lo que respecta a "textiles" y "alimentos y bebidas"; y aparece en dos cuadros de ese trabajo en los que ese autor examina los rubros de las importaciones,[27] en los cuales se aprecia incremento en el ingreso de mercaderías inglesas, de esas clasificaciones, que traen los buques británicos con desmedro para el tráfico del cabotaje peruano, que ha tenido participación activa en el intercambio comercial de los artículos nacionales de tales rubros, antes que comenzaran a entrar los extranjeros. En cuanto a los items co-

Importaciones Británicas [28]

	Textiles *Indice: 1831-1919=100*				*Otros* *Indice: 1831-1919=100*				*Maquinarias* *Indice: 1831-1919=100*			
Años	*Valor*	*Indice*	*M. Movibles*	*% del total*	*Valor*	*Indice*	*M. Movibles*	*% del total*	*Valor*	*Indice*	*M. Movibles*	*% del total*
1850	692.201	108	104	82	85.165	40	47	10	11.971	21	16	1
1851	1.050.428	164	122	87	114.868	55	55	10	3.270	5	19	—
1852	847.380	133	128	83	116.602	56	61	11	13.132	23	19	1
1853	1.050.890	165	137	84	133.188	64	65	11	7.918	14	17	1
1854	696.660	109	142	73	181.580	87	114	19	17.876	31	16	2
1855	1.019.485	160	138	79	165.670	79	118	13	9.680	17	21	1
1856	792.257	124	133	76	165.865	79	120	16	7.458	13	24	1
1857	897.847	141	134	77	798.547	384	122	17	8.344	14	26	1
1858	893.022	140	139	77	162.196	78	120	14	19.965	35	27	2
1859	622.695	97	129	73	145.896	70	119	17	26.243	46	28	3
1860	1.072.725	168	128	78	166.176	79	119	12	15.370	27	29	1
1861	928.796	145	130	78	151.650	72	80	13	22.376	39	31	2
1862	596.322	93	125	72	149.920	72	83	18	13.673	24	42	2
1863	745.634	117	134	72	175.381	84	85	17	10.406	18	39	1
1864	959.459	150	134	72	226.560	108	85	17	17.767	31	41	1
1865	746.886	117	129	63	211.679	101	91	18	63.935	113	41	5
1866	983.947	154	133	73	173.629	83	107	13	14.791	26	45	1
1867	1.071.037	168	139	75	163.909	78	125	12	21.293	37	68	2
1868	682.686	107	141	60	235.774	113	155	21	23.863	42	74	2
1869	795.075	124	145	58	379.242	182	217	27	27.818	49	114	2
1870	990.987	155	145	56	446.087	214	251	25	64.662	114	172	4

Importaciones Británicas [29]

	Materias primas Indice: 1831-1919=100				*Alimentos y bebidas Indice: 1831-1919=100*				*Instrumentos Indice: 1831-1919=100*			
Años	*Valor*	*Indice*	*M. Movibles*	*% del total*	*Valor*	*Indice*	*M. Movibles*	*% del total*	*Valor*	*Indice*	*M. Movibles*	*% del total*
1850	10.774	36	27	1	4.493	27	21	1	2.078	17	15	—
1851	3.919	13	31	—	4.008	24	27	—	2.027	17	17	—
1852	13.975	47	31	1	3.188	19	32	—	1.210	10	20	—
1853	6.459	21	32	1	4.729	29	34	—	5.379	46	24	—
1854	10.525	35	33	1	7.924	48	33	1	1.950	16	22	—
1855	10.065	34	36	1	8.044	49	35	1	4.183	35	24	—
1856	11.776	40	34	1	7.567	46	35	1	3.462	29	24	—
1857	12.799	43	36	1	3.343	20	37	—	894	7	21	—
1858	10.707	36	40	1	5.876	36	38	1	2.958	25	23	
1859	8.804	29	43	1	3.778	23	38	—	1.374	11	25	—
1860	10.787	36	46	1	6.835	41	43	—	3.207	27	29	—
1861	18.843	64	54	2	8.515	52	62	1	3.423	29	31	—
1862	16.425	55	67	2	8.925	54	97	1	5.638	48	28	1
1863	17.632	59	85	2	13.139	80	129	1	6.911	59	43	1
1864	30.481	103	92	2	24.132	148	156	2	2.110	18	46	—
1865	36.514	124	106	3	45.873	281	186	4	9.159	78	48	1
1866	46.479	157	113	3	40.869	251	210	3	5.458	46	47	—
1867	25.752	87	134	2	37.029	227	229	3	5.512	47	59	—
1868	48.235	163	155	4	43.213	265	264	4	4.906	41	75	—
1869	30.524	103	146	2	35.883	220	288	3	5.481	46	83	—
1870	60.576	205	227	3	34.679	213	320	2	16.107	137	92	1

rrespondientes a los rubros de "maquinaria", "instrumentos" y "materias primas", sería muy interesante examinar a fondo los importadores a fin de determinar quiénes fueron en el Perú durante el lapso 1850-1870 los principales agentes de tecnificación mecánica a través de la máquina de vapor. Mediante los datos que pueden recogerse en fuentes de información que son diferentes a las empleadas por Bonilla, parece ser que fue la Marina de Guerra quien desempeñó ese papel a causa de las máquinas—herramientas, equipos a vapor, planchas y similares de acero y de hierro, así como carbón mineral, que acumuló en los buques de guerra, en la Factoria Naval, en el Arsenal Naval y en los pontones para depositar combustible en el Callao y otros puertos del Pacífico, y también en Loreto y en el Titicaca. Mas si esto no puede examinarse, por carencia de datos, hay otro aspecto que cabe analizar, dada su importancia, y que atañe a nuestras ventas en el exterior. En una economía libre los valores de la exportación de un país por lo general se reflejan directamente en el desarrollo marítimo, es decir, a mayor cantidad de productos de exportación corresponde un acrecentamiento de los buques necesarios para conducirlos a los mercados de consumo puesto que todo país hace lo que puede por vender y comprar con sus propios buques. No creemos que eso ocurrió en el Perú, y hasta quizás aparecen reflejos de un valor contrario cuando se examina nuestra actividad marítima durante los mediados del siglo XIX. Mas previamente precisa analizar ciertos antecedentes.

2. LA ANEMIA MERCANTE DE 1750-1820

Como consecuencia de la situación privilegiada que habíamos gozado durante el período colonial en cuanto al comercio marítimo, llegamos con una apreciable flota mercante a los años iniciales del movimiento independentista sudamericano, que nos permitía enjugar con los fletes los desequilibrios que se presentaban en la balanza comercial, como ya en 1791 le hacía notar Baquíjano y Carrillo en su "Disertación... ". El goce del monopolio había hecho que en el pasado la inversión en la industria naviera constituyese un negocio muy seguro. Sin embargo, cuando Baquíjano escribía su ensayo, después de la dación del Reglamento de Comercio Libre de 1778, ya el asunto no era muy halagüeño, y pocos años después comenzó rápidamente a empeorar acentuándose los efectos de las medidas que España había toma-

do en la segunda parte del siglo XVIII; y esto llevó a quienes escribieron sobre el asunto, a subrayar el deterioro del tráfico comercial. El número de buques con matrículas que no eran peruanas, pero que traficaban en nuestra costa, aumentó año a año a favor de las ventajas del comercio libre, y los extranjeros residentes en Chile fueron invirtiendo en la industria naviera. A tal elemento de competencia se sumó otro factor más dañino para nuestra marina mercante, desde que la región del Río de la Plata se hizo independiente.

En 1833, es decir, unos 15 años después que hubiéramos proclamado nuestra independencia política de España (lo cual significó que los buques de cualesquiera nacionalidades pudieran traficar en nuestra costa) el total de naves que salió del Callao en tráfico comercial fue de 246, de las cuales eran peruanas sólo 26[30]. En 1701, en cambio, la cifra de buques despachados de nuestro puerto principal había sido de 78 (todos los cuales eran virreinales, es decir, peruanos, puesto que los extranjeros no tenían acceso a nuestras costas), bajando ese número a 55, a 55 y 53, respectivamente, durante los tres años subsiguientes (1702-1704). En todos los casos estaban matriculadas en el Callao, según parece[31]. Tales informaciones tienen un apreciable valor comparativo como cabeza de proceso para juzgar ciertas características cuantitativas del tráfico mercantil marítimo durante la primera mitad del siglo XIX.

El dato procedente que se refería a 1701 pertenece al inicio de un período en que el transporte marítimo peruano proporcionaba pingües ganancias económicas a quienes lo tenían entre manos, retribuyendo al capital una utilidad que no se lograba en ninguna otra inversión comercial privada hispanoamericana, y ello sin presentar casi ningún riesgo. Inicialmente era una consecuencia del estado de decadencia en que habían entrado la minería y la agricultura peruanas, y después se convirtió en un factor que la aceleró y la profundizó. En cuanto a lo que nos concierne en este libro, el problema estaba en la falta de trigo nacional, y en la cadena de intereses que se creó para traerlo de Chile cada vez en mayor cantidad sin tener en cuenta las advertencias contenidas en el luminoso *Voto Consultivo* de Bravo de Lagunas (1761). Por esa causa un grupo de comerciantes limeños invierte en cada vez más y mayores buques para importar el mencionado cereal. Una vez metidos a navieros, se convierten también en agricultores e industriales, llegando a ejercer un control que ha-

ce aumentar la marina mercante pero que, en general, perjudica al país. Compran a bajo precio las haciendas costeñas para convertirlas en pastizales que les dan alimentos para sostener las recuas de animales con las que realizan el tráfico terrestre de distribución; y al otorgar créditos a los panaderos cierran el círculo de sus intereses estableciendo un verdadero monopolio. Esto acelera la decadencia de la agricultura costeña, nos hace más dependientes del trigo de Chile, país que se beneficia con ingresos cada vez más altos que recibe del Perú, y al convertir la industria naviera en una especulación comercial basada simplemente en un deseo de lucro que carece de aliento social, le da un gigantismo deleznable e incapaz de soportar los embates con que el tráfico marítimo tuvo que enfrentarse pocos años después[32].

Los "navíos de registro" que a mediados del siglo XVIII substituyeron a los galeones, tuvieron al principio nuestro Pacífico como coto vedado, sin perturbar el dominio que en esta zona ejercían los poderosos navieros—comerciantes—agricultores limeños. En la década que comenzó en 1760, a través del cabo de Hornos y del estrecho de Magallanes pasaron a nuestro océano rompiendo la placidez marítima del Consulado peruano. Fue un primer impacto que hizo cierta mella en las pingües ganancias de los limeños. Pero durante los veinte años que siguieron, nuestros navieros iban a experimentar otros dos mucho más serios, a través del decreto del comercio libre y de la creación del virreinato de Buenos Aires que, estos sí, desquiciaron nuestro tráfico marítimo en su integridad ya que se había basado en el eje monopolístico Sevilla—Cádiz—Lima que hizo a la capital del Virreinato el gran centro de distribución del comercio sudamericano. Lima no perdió de inmediato su poder económico y, aunque disminuyendo progresivamente, la considerable marina mercante que se había creado mantuvo su papel preponderante en el Pacífico hasta los finales del siglo XVIII. Pero los primeros años del siglo XIX le reservaban nuevas y duras pruebas que no podría resistir y que estaban previstas. El año 1793, en su "Decadencia y Restauración del Perú"[33], Hipólito Unanue opinó que "uno de los objetos más interesantes, y menos atendido que ha habido en el Perú, es su navegación costanera", la que presentó estadísticamente en su *Guía...* de 1794, mediante la relación de los buques que recorrían nuestras costas.

Gracias a la abundancia de datos informativos que José A. de la Puente suministra[34] es posible deducir que durante el período

comprendido entre las primeras incursiones que los corsarios argentinos hicieron a la costa del Perú y la rendición de Rodil, la marina mercante matriculada en nuestros puertos, con la que llegamos a la etapa republicana, fue todavía inferior a la que mencionaba Unanue, debido a circunstancias que se presentaron en el período premencionado:

a) Hubo una apreciable reducción en el número de las naves a causa del apresamiento y destrucción de que fueron objeto por parte de los corsarios argentinos y chilenos y de los buques de la naciente marina de guerra de Chile que en forma incesante atacaba a los pertenecientes al Virreinato;

b) Cundió el pánico entre los navieros peruanos y, no obstante las presiones que ejerció Pezuela y las grandes ganancias que se podían hacer, se negaron a mandar sus buques a la mar para no correr el riesgo del apresamiento o la destrucción. Esto obligó al Virrey a conceder a los buques extranjeros un permiso para realizar el tráfico comercial en nuestras costas, tanto a causa de la carestía de alimentos que se presentó, especialmente en Lima, cuanto a un deseo de vigorizar el comercio que decrecía en forma alarmante aumentando así la crisis económica virreinal;

c) Los auxilios que algunos funcionarios españoles enviaban a Pezuela (en especial de la América septentrional y del Brasil) sólo podían llegar bajo pabellones neutrales.

Los factores adversos que se presentaron en la política internacional desde 1810 hasta el asiento definitivo de la independencia sudamericana hicieron emigrar a los comerciantes, en su mayoría españoles, en forma que el capital del comercio limeño se redujo a un millón de pesos en 1826[35]. El sitio vacío fue ocupado en la costa del Pacífico sudamericano por comerciantes europeos y norteamericanos que establecieron una red de intereses que era honda en profundidad, abarcando variados negocios, y amplia en extensión mediante casas de comercio en diversos países americanos, todas ellas controladas por oficinas en los países de donde los extranjeros eran nativos. En 1826 un cónsul británico decía ya a la *Foreign Office* que "el tráfico de la costa ha caído mayormente en las manos de súbditos británicos"[36]. Según Gosselman en 1837 no había ningún "nativo" que hiciera negocios con el extranjero[37], lo que parecía confirmar la apreciación del cónsul, en 1826, al atribuir la situación a "la falta de espíritu de empresa y de capital entre los peruanos"[38].

Si mediante el "Cuadro 5" inserto en el tomo que ha escrito Denegri en la *Historia Marítima*[39] se encuentran los tonelajes *promedio* que correspondían por entonces a cada tipo de nave, y este promedio se multiplica por los valores numéricos que se pueden hallar en Carrasco[40] como correspondientes en 1808-1821 a cada tipo de nave, es posible convertir estos valores numéricos, en forma aproximada, en tonelajes. Se tendría así 81 fragatas con 34,692 toneladas; 76 bergantines con 13,772 toneladas; 13 goletas con 933 toneladas; 15 pailebotes con 1,065 toneladas; 4 balandras con 84 toneladas y otras 15 embarcaciones con 70 toneladas. La suma da un valor total de 50,522 toneladas. Esta es una cifra bastante elevada para esa época, lo que se debe principalmente a que Carrasco hace figurar en su lista, como si fueran coetáneos, buques matriculados entre 1808 y 1821 así como embarcaciones menores. De modo arbitrario, ciertamente, podríamos considerar una cifra para el tonelaje total con que contaba el Perú en 1825. Por muy modesta que sea, digamos 20,000 toneladas, en vez de esas 50,522, esta cantidad resulta considerablemente mayor que cualesquiera otras de las que da Denegri[41] para los años posteriores, hasta llegar a 1853. La diferencia es aterradora, en cuanto a la disminución de nuestra marina mercante como consecuencia de la guerra independentista, con respecto a las 6,536 toneladas que aparecen en 1834[42]. Este bien informado investigador consigna los siguientes valores para los años subsiguientes: en 1846, 11,767; en los finales de 1847, 14,089 y en 1849, 12,688, cifra esta última que figura en la *Memoria presentada a las Cámaras... por el Ministro de Guerra y Marina*, en el año premencionado, mientras que las correspondientes a 1846 y 1847 aparecen en las *Guías...* anuales de Carrasco.

3. TRANSFUSIONES Y HEMORRAGIAS

El mejoramiento del comercio con el extranjero así como el incremento del tráfico marítimo que comenzaron a dejarse sentir desde los mediados de la década de 1830, hicieron comprender al Perú la necesidad que se experimentaba de revitalizar la marina mercante que desde hacía más de cuarenta años se consumía anémicamente. No existía, sin embargo, un criterio pragmático que permitiera al escaso capital privado advertir que las tendencias económicas que aparecían a causa de una exportación de fertilizantes que crecía rápidamente, iban a ofrecer pingües be-

neficios a la inversión en la industria marítima. El gobierno de la Nación, que daba sus primeros pasos como gran empresario nacional, no tenía capacidad técnica para actuar de promotor industrial y naviero, como lo demostró después en el manejo de la enorme riqueza del guano, conseguida gracias a un negocio desusadamente fácil y lamentablemente mal dirigido. Sin embargo, ese gobierno, con muy buena intención, hizo lo máximo que le permitió su pedestre apreciación del problema, y no se puede dejar de alabar la Ley del 28 de Enero de 1848, dictada para "fomentar y proteger por cuantos medios sean posibles la marina mercante, la industria y el comercio nacional", ley que Denegri ha mencionado[43].

Desde el punto de vista del estímulo al aumento de buques, al incremento de las ganancias y al mejor servicio, el citado documento facilitó la adquisión de naves en el extranjero al permitir que el pasavante dado por un cónsul fuera suficiente para entrar en las aguas jurisdiccionales del Perú; también eximió a los buques nacionales del pago de varios derechos (ancoraje, toneladas, limpieza de puertos, sanidad, capitanía, "rol", hospital y, además, lastre, muellaje y pescante en el Callao, Arica y Paita); y los liberó, por último, de pagos al obtener patentes, certificados de arqueo y certificados de matrícula de pilotos. Se les permitió emplear pilotos no nacidos en el Perú y, para que gozaran del beneficio de una mejor administración portuaria, se dispuso que todas las tarifas de servicios de los maestros, fleteros y operarios de ribera serían justas y equitativas. La exigencia que existía sobre el empleo de peruanos se redujo al mínimo.

Para incrementar, regularizar y mejorar el ingreso a la marina y la buena calidad del personal, la Ley disponía que el Estado pagara los pasajes de los pilotos, contramaestres, guardianes, maestros de velas, calafates, carpinteros, herreros y marineros peruanos que quisieran volver al país, o extranjeros que vinieran a establecerse. Con respecto a unos y a otros se tomaban las medidas necesarias para que encontraran trabajo adecuado. Además, se dictaban otras destinadas a orientar a los jóvenes costeños hacia las actividades navales, mediante un sistema de aprendizaje en los buques, que ya hemos mencionado, que establecía una gratificación mensual, vestuario y alimentación, durante dos años. En cuanto a los adultos matriculados en los puertos, se les eximía de toda clase de contribuciones si prestaban servicios en las marinas mercante o de guerra[44].

Como había sucedido anteriormente, pero ahora con menor frecuencia, en Paita se construyeron algunos buques pequeños, como el *Teniente*, de "20 varas de quilla", que terminó el maestro carpintero de ribera don Manuel Gómez[45]. Sin embargo, el aumento de buques se verificó, sobre todo, mediante las adquisiciones que, en subastas públicas, se podían hacer de buques construidos en el extranjero, en especial en los Estados Unidos, como las ocho barcas (*Leopard, Caroles, Narragansett, Viola, Lacia Feld, Ozark, John E. Colley* y *Baltimore*) y la barcaza *Wallaco* adquiridas en 1854[46]. En 1851 se compraron dos fragatas y cuatro barcas que habían tenido cinco banderas diferentes y cuyos tonelajes variaban entre 246 y 768 toneladas[47]. Como Denegri lo ha hecho saber,[48] entre los buques que se adquirían en el Callao, por subasta, había apreciable cantidad de italianos, traídos por sus capitanes y propietarios que eran estimulados a ello por nuestro cónsul en Génova[49]. Cuando comenzó el tráfico de chinos y de polinesios, hubo un buen número de adquisiciones de buques, para dedicarlos a este negocio, como fue el caso de la fragata *Julián*, de 751 toneladas, comprada por Julián Zaracondegui[50].

Lista de buques vendidos en subasta pública desde agosto hasta diciembre de ese año, según *El Comercio* del 4 de enero de 1852.

Buques vendidos en subasta pública, 1851

Banderas	*Clase*	*Nombres*	*Sumas*	*Toneladas*
Norte–Americana	Fragata	Nestor	1,160 pesos	396
"	"	Governor Davis	9,000 pesos	768
Francesa	Barca	Orixa	6,200 pesos	367
Inglesa	"	Hudson	3,200 pesos	511
Chilena	"	Juana J. Font	1,750 pesos	246
Danesa	"	H. Catherina Helena	1,525 pesos	515

Callao, 31 de diciembre de 1851

Lo relacionado con el *rush* del oro en California costó a nuestra marina mercante disminuir en número de buques pues ocurrió con los que fueron a San Francisco, que las tripulaciones desertaron para marcharse a las minas, y los buques quedaron abandonados sumándose a muchos otros de diferentes nacionalidades con los que sucedió lo mismo[51].

Aunque en pequeña escala, la marina mercante peruana no dejó de mezclarse en el transporte de las masas de norteamericanos que del oriente de su país pasaban a California. Por lo menos en un caso se ve uno de los buques nacionales proceder dolosa-

mente a causa del exceso de pasajeros que ha aceptado. Como lo da a saber el cónsul en Panamá, la goleta *Josefina*, capitaneada por Antonio Silva, vende en ese puerto más pasajes de lo que permite la cabida del buque, y zarpa fraudulentamente del puerto dejando una cuarentena de estafados[52].

Viene desde la época de que tratamos, la tradición marítima peruana sobre la esmerada atención que se daba a los buques, gracias a lo cual se lograba que duraran largo tiempo en servicio. Esto, en el caso de que también en la mar, mientras se navegaba, se cuidara la vida del buque. Pero, infortunadamente, no ocurría así. Desde los últimos años coloniales había quejas sobre los muchos accidentes que se producían a bordo, situación que no había mejorado todavía a mediados del siglo XIX, como se advierte por la pérdida de la goleta *Azapa*, en Arica, en 1852[53].

Como sucede en todos los países, no faltan por entonces casos de buques que naufragan cuando huyen por haber cometido actos ilegales. Tal fue lo ocurrido con el *Monterrey*, que antes había estado matriculado en Edgartown, Massachusetts, que con capitán y tripulación peruanos recibió en Talcahuano documentos correspondientes al ciudadano norteamericano Abraham Downing, se dedicó al contrabando y descubierta que fue la verdad escapó de Tumbes[54].

4. LA MATRICULA EN 1850-1870

La *Guía de forasteros...* de 1848, que fue preparada por el capitán de navío Eduardo Carrasco y por eso merece crédito en cuanto a los datos sobre asuntos marítimos, en su "Resumen general de las matrículas de embarcaciones de vela y menores"[55] expresa que, sin considerar los efectivos de Islay, Paita, Arica e Iquique, el total de los buques matriculados era el siguiente:

Puerto del Callao (de vela),	89 buques de	13,422 toneladas
Puerto de Arica (de vela)	26 buques de	667 toneladas
Total general	115 buques con	14,089 toneladas.

Dicha entrega de la *Guía*[56] amplía esos datos y añade otros en la siguiente forma: las 89 embarcaciones del tercio naval de Lima se descomponen como sigue: fragatas: 4, de 337 a 441 toneladas, que suman 1,389 toneladas; bergantines—goletas: 18 de 50 a 180 t., que suman 2,369; barcas: 13, de 154 a 371 t., que suman 3,135 t.; go-

letas: 27, de 35 a 150 t., que suman 2,383 t.; bergantines: 26, de 92 a 210 t., que suman 4,112 t.; balandras: 1 de 34 t. En el tercio naval de Moquegua, por otra parte, figuran 3 bergantines, de 47 a 101 toneladas y 10 goletas de 15 a 44 toneladas, o sea 13 buques con un total de 533 toneladas[57].

El Cuadro 6[58] y el "Estado General de la Matrícula..." de 1853, reproducido por Melo[59], al que se refiere ese responsable autor[60], examinados en conjunto proporcionan una advertencia sobre la poca confianza que se puede depositar en las cifras oficiales de esa época. Bien hace Denegri al recomendar que esas informaciones sean "debidamente analizadas"[61] pues es evidente que en una de ellas, o en ambas, se han registrado errores. Resulta imposible creer que, sin que existiera por entonces ningua causa especial, que por muy importante hubiese sido puesta en relieve por historiadores y economistas, lo que no sucedió, en el lapso de 6 años (de 1847 a 1853) la marina mercante nacional hubiera aumentado tanto en número de naves (de 92 a 140) y en tonelaje (de 13,576 a 24,254), como la consideración de los dos citados informes lo presenta. Debe tenerse en cuenta que, contra aquella posibilidad en esos años conspiraba otra circunstancia que producía un efecto exactamente contrario: como se ha dicho, un buen número de buques mercantes de Chile y del Perú se había ido a la costa de California llevando aventureros, o a Panamá para embarcar las continuas oleadas de norteamericanos buscadores de oro que después de cruzar el Istmo pagaban altos precios por que los condujeran a la zona aurífera norteña.

Sin embargo, si se tienen en cuenta el interés que el gobierno de esa época había mostrado por la marina mercante, así como los registros oficiales que estaban al alcance del gobernador del Callao, firmante del documento, y también la abundancia de datos que éste contiene, cabe admitir el "Estado general de la matrícula...", de 1853, como una de las fuentes de información aproximada para conocer el valor cuantitativo de la flota mercante en los años iniciales de la segunda mitad del siglo XIX, época en la cual no se encuentran, por lo demás, muchos documentos estadísticos. De allí que no resulte ocioso utilizar dicho "Estado..." para subrayar algunas características que ayudarán a comprender la historia de nuestra marina mercante durante el tercer cuarto de ese siglo, siempre que se le confronte con otros como lo vamos a hacer después.

Si se corrige un error fácil de advertir (me estoy refiriendo al cuadro reproducido por Melo con respecto al cual la cifra total de

tonelaje que da Denegri en su p. 345 difiere en 185 toneladas, cantidad que no afecta las deducciones que siguen) aparecen en el cuadro de Melo las siguientes naves: nueve fragatas con 3,914 toneladas en total, dieciséis barcas con 9,560 toneladas, cuarentidós bergantines con 6,654 toneladas, veintisiete bergantines—goletas con 3,230 toneladas y veintiséis goletas con 874 toneladas.

El total de naves matriculadas en 1853 es 140 y en todos los casos se registran los nombres de los dueños de las naves y de sus capitanes, datos los últimos que sirven para determinar con cierta aproximación las naciones de origen de esas personas. Sin embargo, esto se hace difícil en siete ocasiones en las cuales igual número de mujeres aparece como propietarias, argucia que se utilizaba cuando se quería ocultar el nombre del verdadero dueño, quien hacía registrar el de la esposa, a pesar de que según un decreto supremo de 1833 "las mujeres no podían hacer personería para la nacionalización de naves"[62]. En cuanto a los ciento treintitrés casos restantes, si se toman en cuenta los apellidos parece que el total se divide por la mitad entre un grupo formado por españoles y criollos, y un grupo en que predominan anglosajones o italianos a los que se agregan unos cuantos franceses. Es válida la fuerte presunción que cuando los británicos, norteamericanos, franceses e italianos figuran en la matrícula como "dueños" y no, también, como "capitanes", no se trata en realidad de *navieros* sino de ricos *comerciantes* que aseguran o amplían el giro de sus negocios mediante naves en las que tienen empleados a hombres de mar. Contribuye a esta suposición el hecho que el 80% de los buques que pertenecen a las personas que componen este grupo está registrado en el "Estado..." de 1853 como realizando tráfico marítimo "en el extranjero" o "en el extranjero y cabotaje" o "costanero", y que sólo .09% hace cabotaje.

En lo que se refiere a las naves que pertenecen a personas con apellidos españoles o criollos, el 57% es dedicado a tráfico con el extranjero, a veces combinado con cabotaje, o tráfico costanero; el 28% a cabotaje, y el resto de las que se hallan en buen estado, al tráfico de guano, en un caso en combinación con cabotaje a semejanza de tres buques del primer grupo, que también combinan esas dos actividades. Es de presumir que en todos los casos en que se menciona la palabra "guano", el "Estado..." de 1853 se está refiriendo solamente al de consumo para la agricultura nacional.

De los ciento cuarenta buques matriculados cuatro se hallan en situación de desarme o en mal estado; y entre los del resto sólo veinte han llegado a sus tres cuartos de vida, de modo que se trata de una flota mercante en buenas condiciones físicas.

Hay que tener en cuenta que la cifra total que da el "Estado..." de 1853 (25,475 toneladas) comprende, además del tonelaje que antes se ha indicado, 1,221 toneladas que registran las embarcaciones menores que, matriculadas en dos puertos septentrionales y en dos meridionales, realizan un tráfico marítimo que aunque es de radio geográfico reducido tiene importancia comercial. En Paita hay once embarcaciones que hacen el cabotaje con Nueva Granada y Ecuador y treintiseis de pesca, llegando las cuarentisiete a un total de 495 toneladas. En Tumbes trafican con el Ecuador cuatro embarcaciones que totalizan 100 toneladas. En Arica cincuentiun embarcaciones destinadas al cabotaje y transporte de guano totalizan 404 toneladas. Y en Iquique "la matrícula tiene ocho embarcaciones de 5 a 40 toneladas, destinadas al tráfico de guano y hay veinte chalupas de pesca y guano y 20 chalupas de pesca y tráfico costanero"[63]. Con respecto a Tumbes, Denegri cita una ley (que aparece en el t. XI, pp. 66-67 de la colección de C. Nieto) en la cual se expresa que debido a la posición en que se encuentra, Tumbes... "exige consideraciones particulares que...contribuyan al aumento y bienestar de aquella población", por lo cual se permite el tráfico de embarcaciones menores a Guayaquil, dándoseles ciertas franquicias[64].

Después que el autor hubo realizado el análisis que precede, tuvo la buena fortuna de hallar el "Estado general de la matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, su clasificación, estado y giro", documento oficial fechado el 1º de agosto de 1851, que en fotograbado reproducimos en su integridad. Además colocamos como ANEXO A a este capítulo un resumen estadístico del contenido de ese cuadro que resulta muy valioso porque es el único que hasta hoy hemos visto, que contenga toda la información que tales documentos registraban, y de la cual se han suprimido algunas columnas cuando otros cuadros semejantes se han reproducido en ciertos libros. Este contiene la clase de aparejos, los nombres de los buques en el pasado y el pabellón que enarbolaban; quiénes los vendieron a quienes los poseían en 1851 y el nombre que se les puso al adquirirlos; los tonelajes, dueños, capitanes y fiadores, así como la clase de tráfico que hacían y el estado físico en que los buques se hallaban en 1851. A basê de tan nutrida in-

Estado general de la matrícula de los Buques Mercantes nacionales, su clasificacion, estado y giro.

Clase.	Nombre actual.	Traslador.	Pabellon.	Ton.	Nombre actual.	Dueños.	Capitanes.	Fletes.	Estado de vida.
Fragatas.	Caledonia	En remate pub.	Inglés	441	Peral Alais	Felipe Revoredo	Juan B. Unibazo	José Urresti	Extranj. y cabotaje	Un tercio de vida
	Cramdell	Comp. en E. U.	Norte-americano.	437	María	J. J. Diaz	Guillermo Adams	Idem idem	Extranjero	Muy buen estado
	Eduardo	En remate.	Frances	670	Petronila	Tomas Conroy hijo	El dueño	Tomas Conroy pad	Idem	Cercanía de firme
	Olivier	D. N. Linay.	Idem	313	Peruana	Cipriano Correa	Teodoro Regier	Argote y Cº.	Idem	Media vida
	Constantino	Juan Lembek.	Ruso	317	Dolores Ugarte	Juan Ugarte	Juan B. Echezarri	José M. Urresti	Idem	Idem
	Virginia	Czaya Cª.	Chileno	263	Lima	Juan Pagiuli	Andres Leff	Francisco Larco	Idem	Idem
	Ana	E. Montano.	Español	338	María de los Ang.	Felipe Revoredo	Juan B. Zavala	Rafael Larragoity	Idem	Tercio de vida
	York	En remate.	Norte-americano.	256	Pasco	Alvarez Calderon	Felipe Redoche	Pedro Candamo	Idem	Idem
	Vitula	Remitado.	Inglés	300	Joven Emilio	Petronila Pruneda	Carlos Costa	José M. Palacios	Idem	Media vida
	Dos amigos	F. Balaza.	Nacional	239	Guarnata di Golfo	José Canevaro	Miguel Canevaro	José Dañino	Extranjero y cabot.	Idem
	Cimber	E. Montano.	Noruego	230	Eliza	Viuda de Santiago	Estelcon Montan	Idem idem	Extranjero	Se ignora
	Miseno	José Ugarte.	Nacional	221	Miseno	Grimanesa Althaus.	Feliciano Gonzalez	Juan Beyce	Idem	Media vida
	Ana Barney	G. Barne.	Norte-americano.	203	Castilla	J. José Delgado	Guillermo Barnet	Joaquin Chacon	Idem	Dos tercios de vida
	Henriqueta	Manuel Fraga.	Sardo	183	Hermosa Virginia	Enrique Miffin	El dueño.	Juan Ugarte	Idem	Media vida
	Manuela	Remitado.	Inglés	300	Juan M. Ugarte	Juan Ugarte	Juan B. Erezuma	José M. Urresti	Idem	Idem
	Quez Serello	B. Bianchi.	Idem	292	Dos Hermanos	José Dañino	Bernardo Bianchi	Juan Figari	Idem	Idem
Barcas	Pandora	Rematada.	Irlandes	402	Lima	Carlos Delgado	Luis Contreras	Juan Ugarte	Idem	Un tercio de vida
	Dalmelie	Idem idem	Nacional	615	Empresa	Ramon Arpiliaga	Tomas White	Gregorio Hurtado	Idem	Idem
	Seaman	José Mirh.	Inglés	319	Centro americano	Tomas Jump	El dueño	Idem idem	Idem	Media vida
	Casualidad	Mand. construit.	Nacional	300	Casualidad	Gregorio Hurtado	J. P. Aguiar	Luis Richardson	Idem	Año y medio cons.
	Ariel Cooper	Mr. Birliard.	Idem	180	Clara	Enrique Debrot	Antonio Luna	Manuel Vial	Extranjero y cabot.	Dos años idem
	Beatriz	Pedro Conroy.	Chileno	210	Prov. de Chiclayo	Mariano Rivera	Jacobo Monteverde	Guillermo Robinet	Extranjero	Media vida
	Ventura	Jacto. Quesada	Norte-americano.	221	Vencer	Gregorio Hurtado	Juan Vives	Manuel Vial	Cabotaje	En buen estado
	Eliza	J. M. Urmeneta	Idem	161	Zorzida	Juan Sin Pelayo	Guillermo Gilfort	Idem idem	Extranjero	Media vida
	Lambayeque	Manuel Debrot	Idem	332	Fanny	Enrique Pareja	El dueño	José M. Guerra	Cabot. y huano	Un tercio de vida
	Flora	Alsop y Ca.	Nacional	220	General Castilla	José Sevilla	Pedro Leal	Gregorio Hurtado	Extranjero	Idem
	Olga	G. Corphey.	Idem	350	Olga	Mariano Balega	Carlos Jenkell	José Dañino	Extranjero y cabot.	Idem
	Carlos Braston	Forsendo y Ca.	Idem	148	José Antonio	Veronimo Valdivia	Genaro Arteaga	Idem	Idem idem	Idem
	Belgrave	L. Richardson.	Idem	178	Gral. Echenique	Miguel Winder	Pablo Velasco	Manuel Vial	Cabotaje	Idem
	Ayacucho	Juan Ugarte.	Sardo	250	Elias	Pablo Bermeugo	Francisco Herrera	Juan Ugarte	Extranj. y cabot	Idem
	San Jenaro	Emilio Sabino.	Chileno	110	Sabino	Manuela Beñaver	Juan Ruiz	Pedro Benavides	Huano y cabotaje	Un tercio de vida
	Dimas Veloz	Juan J. Vives.	Noruego	200	Dimas Veloz	Juan Ugarte	Felipe Legay	José M. Lastra	Extranjero	Idem
	Henriqueta	C. Larrain.	Nacional	200	Henriqueta	Faustino Rivera	Benjamin Asquin	José Dañino	Extranjero y cabot.	Idem
	Paralica	M. A. Matos.	Idem	189	Paraiso de Lima	Juan Ugarte	El dueño	Guillermo Robinet	Huano	Idem
	Ramiro	B. Maguiria.	Ecuatoriano	150	Ascension	Luis Larrea	Antonio Suason	Gregorio Escardó	Idem	Carenado ultimam.
	Armonia	Cons. de Lima.	Nacional	150	Dos Amigos	Ricardo Pinix	Antonio Barroso	Guillermo Robinet	Extranjero	Se ignora
	Isabel	Jacto. Quesada	Idem	136	Callao	Ignacio Leon	Nataniel Chail	Rafael Bartinell	Idem idem	Un tercio de vida
	Catalina	M. A. Lazarraga	Idem	151	Catalina	Enrique Armero	Tomas Prentes	Bernardo Leon	Extranjero y cabot.	Carenada en 1849
	Joven Eugenio	J. Luzarraga.	Idem	125	Belisario	Viuda de Romero.	Pedro Leal	Cristobal Arnero	Idem idem	Media vida
	Joven Severin	J. M. Urmeneta	Idem	110	Venado	Juan de D. Calderon	Carlos Imubert	Antonio Oliveta	Huano	Idem
	Chirivay	M. Zamora.	Dinamarques	89	Ricardo	José M. del Rio	Fernando Trelles	Guillermo Robinet	Extranjero	Un tercio de vida
	Volante	T. Chaveas.	Chileno	240	Volante	José V. Oyague	Pablo Velasco	Idem idem	Cabot. y extranjero	Idem
	Tres amigos	Juan Otero.	Hamburgues	158	Cor. Boterin	Nicolas Pruneda	Eugenio Sosa	Idem idem	Extranjero y cabot.	Idem
	Emilio	M. Rotalde.	Nacional	183	Espléndido	Santiago Gotuzo	Antonio Demoro	Juan Beyro	Idem	Idem
	Godan	G. Barceus.	Chileno	161	Pablo Romero	Viuda de Santiago	Pablo Vivero	Idem idem	Cabotaje	Media vida
Bergantines.	Calbaro	G. Laiseo.	Norte-americano.	197	Michelet Sevilla	José Dañino	Carlos Rossel	Juan Hanson	Cabotaje y extranj.	Idem
	Empresa	José B. Coors.	Idem	122	Anphitrite	José María del Rio	Domingo Aguña	José Dañino	Idem	Idem
	Emprendedor	Juan Ugarte.	Español	166	María Rosa	Mercedes Guise	Narciso Leal	Idem	Extranjero	Un tercio de vida
	Helena	F. Condell.	Nacional	136	Relampago	Juan Roistron	Basilio Alvarez	Antonio Rios	Extranjero y cabot.	Media vida
	Jral. O'Higgins	M. Facuros.	Chileno	163	General Vivero	Viuda de Romero	Joaquin Boquin	Luis Santiago	Idem idem	Idem
	R. Palamarqui	En concurso.	Nacional	194	Manuel Morel	Miguel Negrete	Manuel Cruz	Ramon Cruz	Cabotaje y huano	Idem
	Filial	F. Teneira.	Portugues	144	Simon	Francisco Arellaga	Francisco Aviles	Manuel Argote	Cabotaje	Idem
	Mary	L. & Colby.	Norte-americano.	210	Emma	Julio Robinet	Julio Robinet	Guillermo Robinet	Extranjero	Idem
	James	Tomas Dubgi.	Idem	165	Laura de Varillas	Ignacio Varillas	J. de Dios Canaino	José M. Sotomayor	Extranj. y cabot.	Idem
	Rápido	J. M. Urmeneta	Chileno	179	Rápido	Manuel Flores	Gregorio Nita	Manuel Vial	Idem	Idem
	Napoleon	José Martino.	Frances	185	Industria	Luis Caizon	El dueño	José Morfino	Extranjero	Un tercio de vida
	Orbil	E. Debrot.	Norte-americano.	98	Paquete de Lima	Pedro Mujica	El dueño	Gregorio Hurtado	Extranj. y cabot.	Media vida
	Garner	R. Bartnell.	Idem	190	Luna de Paita	José Calmet	Guillermo Marcal.	Enrique Hirginson	Cabotaje	Se ignora
	Independencia	Pedro Ugarte.	Nacional	99	Carolina	Juan B. Cubazo	José Cubazo	Juan Mendiola	Extranj. y cabot.	Un tercio de vida
	Teniente	Juez. de Paita	Idem	76	Teniente	Cº Noyrete	Francisco La-Rosa	Juan Ugarte	Cabotaje	Construido en 1849
	Carolina	T. Elbredge.	Ingles	92	Andrea	Pedro Noriega	Jorge Tuston	Lucio Richardson	Cabotaje y huano	Un tercio de vida
	Governor	S. Porter.	Inglés	156	Micaela Miranda	Martin Miranda	Manuel Pulcios	Domingo Elias.	Extranjero y cabot.	Idem
	Manuel Adolfo	B. Bravo.	Nacional	140	María Victoria	Mariano Rivera	Felipe Legay	Eugenio Sosa	Huano	Idem
	Relampago	S. Himan.	Peru	110	Relampago	F. Nicolas Barrio	Nicolas Barbarro	Juan Ugarte	Cabotaje	Media vida
	Paloma	Juan Gallardo.	Mejicano	120	Juana de Ilo	Esteban Hurtado	José Aguirre	Carlos Radavero	Huano	Se ignora
	Calderon	J. D. Calderon.	Nacional	156	Hermosa Piturana	Eusebio Trelles	Gallo Hermas	Patricio Hines	Extranjero y cabot.	Mitad de uso, de v.
	Elena Eugenia	Su propio.	Idem	215	Petronila	Andres Reyes	José Villavicencio	Tomas Conroy	Extranjero	Un tercio de vida
	Grillo	T. Garrell.	Sardo	120	Teresa	Cº del dueño	Tomas Carroll	José Canevaro	Cabotaje	Cabotaje
	José	José Dañino.	Nacional	145	Maquinhuayo	Manuel Marquez	El dueño	Antonio Rios	Cabotaje y extranj.	Carenó en 1850
	Maquinhuayo	Manuel Mendi.	Idem	125	Hector	Juan Montero	Narciso Villafuerte	Faustino de las Casas	Cabotaje y huano	En buen estado
	Hector	J. Lemlich.	Idem	129	Feliz María	Ramon Arpiliaga	El dueño	Pablo Vivero	Extranjero y cabot.	Regular estado
	Cruzador	J. Sawtle.	Idem	122	Domingo	José Zevallos	Felicianó Rivera	José Dañino	Extranjero	Un tercio de vida
	Clorinda	Luis Bello.	Sardo	128	Clorinda	Francisco Balega	Luis Bello	Idem	Cabotaje y extranj.	En buen estado
Bergantines goleta	Salmon	M. Aguilar.	Granadino	115	Galgo	Juan Ugarte	Manuel Herrera	Gregorio Escardó	Cabotaje	Muy buen estado
	Union	P. Hines.	Nacional	125	Union Moqueguo	José de los Rios	Feliciano Rivera	José Arreola	Huano	Un tercio de vida
	Glide	Alsop y Ca.	Norte-americano.	109	Glide	José María Ruiz	M. A. Mendoza	Guillermo Robinet	Extranjero	Carenó en Paita
	José Ugarte	Juan Ugarte.	Nacional	181	Lima	Domingo Elorza	Jacobo Monteverde	J. Rivadeneyra	Huano	A carenar en Paita
	Caupolican	J. Mendiola.	Idem	101	Caupolican	Martin Mendiola	Justo Sustacha	J. B. Valdevellano	Cabotaje	En buen estado
	Campeadora	D. Marino.	Idem	106	Campeadora	Juan Boisset	El dueño	José Marfur	Idem	Se ignora
	Triunfo	R. y Garzon.	Granadino	93	Caballo marino	Francisco Balega	Francisco Barbeh	Bautista Parodi	Idem	Media vida
	V. Salvadoreña	C. Aguero.	Centro-americano.	101	V. Salvadoreña	Juan Larrañaga	El dueño	Antonio Pascael	Extranjero	Se ignora
	Carmelita	A. Ruden.	Norte-americano.	98	Carmelita Lañas	Eleodora Herrera	José Lañas	Manuel Lañas	Cabotaje y huano	Un tercio de vida
	Leonidas	E. Debrot.	Idem	167	Joven Adonis	Antonio Eugenio	Guillermo Michel	Juan Brice	Cabotaje y extranj.	Se ignora
	Hibernia	M. de la Haza.	Nacional	100	Progreso	Gordigila y Leon	Francisco Pereira.	Antonio Roca	Cabotaje y huano	Mitad de uso, de v.
	Margarita	D. Acuña.	Idem	56	Adelaida	Antonio Guerra	El dueño	Carlos Elizalde	Cabotaje y extranj.	Idem
	Serafina	En concurso.	Idem	51	Union	Julian Montero	José M. Deserni	Juan Otero	Cabotaje y huano	Media vida
	Venus	Juan Labó.	Idem	63	Marcial	Gregorio Castillo	Eugenio Rivera	Rafael Saco	Idem idem	Un tercio de vida
	Sanpedrano	José Sevilla.	Idem	100	Mercedes Belen	Hipolito Melena	El dueño	Francisco Melena	Extranjero	Buen estado
	Julio	Gil Benetri.	Bremense	121	Julia	Teodoro Corbiach	Federico Dasiana	Ricardo Bartnell	Huano	Media vida
	Fidelia	C. Basallo.	Nacional	88	Fidelia	Mariano Caballagua	El dueño	Antonio Rios	Cabotaje y huano	Se ignora
	Swallow	Juan Ugarte.	Norte-americano.	82	Golondrina	José Calmet	Wenceslao Delcastl	José Santiago	Extranjero	Idem
	C. de Colijia	Juan Gardos.	Chileno	88	Iquiquena	José Nuñez	El dueño	Enrique Higginson	Idem	Un tercio de vida
	Galgo	M. Aguilar.	Granadino	76	Galgo	Paula Godos	Francisco Sanchez	Gregorio Escardó	Costanero	Media vida
	Diana	G. Bello.	Nacional	136	Diana	Hilario Figari	El dueño	Juan Figari	Idem	Un tercio de vida
	Salmon	D. Elias.	Idem	119	Manuel Aldea	Juan Ugarte	Francisco Vives	José Dañino	Extranjero	Idem
Goletas	Correo Pacifico	M. Demoro.	Sardo	112	Cor. del Pacifico	Juan Parodi	Antonio Demoro	Idem	Extranjero y cabot.	Idem
	F. Salvadoreña	Cons. de Lima.	Nacional	83	Felicitas Salvador	Francisco Ramirez	Narciso Leal	Federico Pfeiffer	Cabotaje y huano.	Se ignora
	M. Francisca	Juan Caballero	Idem	90	Candelaria	Diego Lopez	Cefering Munoz	Federico Pfeiffer	Huano	Un tercio de vida
	Benja	A. Valdevente	Idem	63	Adela	Federico Condell	Tomas Garcia	Juan Bautista Parodi	Cabotaje	Idem
	Ana	José M. Urresti.	Irlandes	50	Ana	Felipe Revoredo	Manuel Terrado	Rafael Larragoiti	Costanero	Se ignora
	Joven Federico	A. Malagrida.	Norte-americano.	48	La Trinidad	J. B. Valdevellano	Manuel Marquez	Esteban Patron	Cabotaje	Un tercio de vida
	Recurso	V. Mercelo.	Nacional	11	Paulina	Bautista Ville	Daniel B. Gamba	Francisco Morfino	Idem	Idem
	Comercial	José Grafina.	Idem	47	Petronila	Andres Reyes	José Villavicencio	Juan Figari	Idem idem	Idem
	Ojeador	J. F. Coorman	Chileno	44	Dos Marias	Manuel Zuleta	El dueño	Juan Beit	Huano	Media vida
	Lord Nelson	Blas Roman.	Nacional	39	Lord Nelson	Fernando Ramos	José Ojeda	José Flores Guerra	Cabotaje	Mal estado
	Joven Rosa	José M. Urresti.	Idem	45	Joven Rosa	José María Duran	Bernardo Valdez	Pedro Vivas	Cabotaje y huano	Media vida
	Empresa	E. Miranda.	Chileno	57	Bella Huarenina	Francisco A. Herce	El dueño	Federico Aguar	Cabotaje	Un tercio de vida
	Rayo	B. y Sull.	Idem	136	Rayo del Perú	J. Leandro Castaño	Mariano Galvez	José Flores Guerra	Huano	Media vida
	Esmeralda	Roca y Garzon	Granadino	92	Atrevida	José M. Melendez	Narciso Leal	Mateo Fergusi	Costanero	Idem
Bergantin	Pacifico	Se ignora.	Frances	230	Pacifico	Francisco Mur	Se ignora	Se ignora	Se ignora	Se ignora

—RESUMEN TOTAL.—

Fragatas	6	con toneladas	2 263
Barcas	22	— —	4,067
Bergantines	26	— —	5,081
Bergant. gol.	17	— —	2,197
Goletas	28	— —	2,190
Matrícula de Paita	463		463
Idem de Arica	406		406
Idem de Iquique	230		230
Total			19,096

NOTAS.—Existen además en la matrícula de Paita doce embarcaciones que miden de 10 á 35 toneladas destinadas al tráfico de cabotaje y comercio de las costas del Ecuador y Nueva-Granada miden 300 toneladas. Mas treinta y tres descubiertas de 10 á una tonelada dedicadas á la pesca. 2.° En la matrícula de Arica hay cuatro embarcaciones de 20 á 35 toneladas, diez y ocho de 5 á veintiocho menores destinadas al huano y cabotaje. 3.° La matrícula de Iquique tiene ocho embarcaciones de 5 á 40 toneladas destinadas al tráfico del huano y 20 chalupas de pesca y tráfico costanero. 4.° No se comprenden los pontones ni embarcaciones del tráfico del puerto del Callao por no ser embarcaciones de vela.

Id. 2.° El bergantin «Pacifico» será pasado al Callao del Perú en Octubre, el cual le fué otorgado en Junio de 1848 por el término de nueve meses y hasta hoy no se ha presentado en el departamento, por cuya razon la secretaría carece de los datos que no se expresado.

Callao agosto 1.° de 1851.

V.° B.°—*Deustua.*

Francisco P. Guerra, secretario.

La marina mercante del Perú, según el cuadro de mediados del siglo pasado que contiene el mayor número de datos (Anexo a la *Memoria de Marina* de 1851).

formación se hace posible aclarar las dudas que produce el análisis de los cuadros sobre 1847 y 1853, que hemos presentado antes. La importante conclusión a que permite llegar este cuadro de 1851 es que los datos contenidos en el cuadro de 1847 que reproduce Denegri[65] merecen más confianza que los del cuadro de Melo, de 1853, pues el "Estado general..." de 1851 da para este año unos totales de 107 buques y 18,295 toneladas que son perfectamente aceptables con respecto a los 92 buques y 13,576 toneladas de 1847, pero que no cuadran con los 140 buques y 24,254 toneladas de 1853, en el que las cantidades parecen bastante infladas. También sirve el cuadro de 1851 para certificar o ampliar ciertas informaciones que hemos comentado en líneas anteriores. Se encuentra que hay buen número de fiadores (41), capitanes de buques (34) y dueños de buques (26) que son europeos (no españoles), con predominio de anglosajones e italianos. Se advierte que en cuanto al tráfico, 31 buques lo hacen "al extranjero"; 24, al extranjero y en el cabotaje; 18, sólo en el cabotaje; 11, en el cabotaje y el negocio del guano para los agricultores peruanos; 10, sólo en este tráfico de guano; 5, en tráfico costanero. Se ve que la flota mercante peruana dista de ser nueva, por entonces: 32 buques están a un tercio de su vida; 26, a media vida; 3, a menos de un tercio de vida y 6 en mal estado. Esta última situación ocurría también en Chile, donde diez años después "el país tenía un registro mercantil realmente vetusto"[66]. En cuanto à la presencia de extranjeros, el autor que se acaba de citar dice que en 1854 "el 52.8% del tonelaje mercante de bandera chilena era de propiedad de casas o comerciantes extranjeros" y que "del 47.2% restante, la gran mayoría de los barcos, capitanes y tripulantes eran también extranjeros"[67].

Según Leubel[68] en 1860 la flota mercante nacional se componía de quince fragatas (de un tonelaje que variaba de un máximo de 1,002 a un mínimo de 200) que sumaban en total 6,741 toneladas; treintitrés barcas (de 451 a 150 toneladas) cuyo desplazamiento total llegaba a 9,167; treintitrés bergantines (de 200 a 96 toneladas) que sumaban 5,078 toneladas, y veintinueve goletas (de 228 a 53 toneladas) cuyo desplazamiento total llegaba a 3,248 toneladas. Esas ciento diez unidades reunidas constituían una flota de 24,234 toneladas, respecto a la cual no se dice nada sobre si se han considerado o no las embarcaciones registradas en los puertos, en especial en Paita y en Arica.[69]

No contiene el "Estado General" de Leubel la abundancia de datos que nos ofrece el "Cuadro Nº 6" de Denegri, y menos aún la

que aparece en los estados generales de 1851 y 1853. Da solamente aparejos, toneladas, nombres y tráfico a que el buque se dedica. Sin embargo, suministra algunas informaciones interesantes. Se advierte, por ejemplo, que sólo ocho buques viajan más allá del Pacífico americano (de los cuales cuatro van a la China); que tres salen fuera de nuestro litoral (uno a Méjico, uno a Centro América y uno a Chile); que una fragata está dedicada a la actividad pesquera, y dado el tamaño del buque es de suponer que es ballenera, y que los noventiocho buques restantes realizan el comercio nacional de cabotaje. No aparecen los nombres de los dueños ni de los capitanes.

La *Guía política...* de 1861, bajo el rubro "Marina Mercante", consigna, sin dar los tonelajes, la siguiente información: "Consta de 15 fragatas, 31 barcas, 27 bergantines, 29 goletas, 24 pailebotes de cabotaje, 59 balandras del cabotaje, 49 botes de idem, 82 lanchas de descargar lastre y aguada, 27 idem de cabotaje, 48 botes fleteros y 30 canoas pescadoras.— De todos los buques nacionales sólo diez trafican para la China, Europa y la costa de Mejico, los demás hacen el cabotaje"[70]. Como podrá apreciarse, el número de buques sólo difiere del anterior en 5, lo que puede ser real, y en cuanto al tipo de embarcaciones que figuran tanto en la *Guía...* cuanto en Leubel, apenas aparecen pequeñas diferencias. Pero, en cambio, en Leubel no se mencionan los pailebotes, las balandras y otras embarcaciones que practican el cabotaje según la *Guía...*

En el ejemplar de la *Guía...* que estamos examinando, así como en las de otros años, figuran las embarcaciones (en algunos casos hasta fragatas de algo más de 500 toneladas) que están matriculadas en ciertos "tercios navales", que hacen cabotaje de limitado radio de acción o que prestan servicios portuarios, especialmente de carga y descarga. Tal información no es presentada de una manera clara, que permita obtener conclusiones bien basadas, en especial dando a conocer si las mediciones en toneladas, que consignan, respecto a las embarcaciones menores han sido o no tomadas en cuenta en los resúmenes cuantitativos generales. En el caso de los "buques nacionales matriculados en el Tercio Naval [de Moquegual" que aparece en la *Guía...* de 1861[71], figuran los nombres y el tonelaje, lo que permite constatar que esos buques han sido tomados en cuenta en el cuadro de Leubel. Pero en otros casos no sucede lo mismo. En el tercio naval de Piura se mencionan, simplemente, "5 goletas, 11 pailebotes, 6 balandras,

10 lanchas, 45 botes, 32 canoas y 6 balsas"[72]. En el puerto de Tumbes, "2 balandras, 2 chatas, 5 buques, 6 botes y 8 canoas"[73]. En Sechura, "21 embarcaciones"[74].

El autor deja constancia que anteriormente ha utilizado los datos que Melo da, porque este escritor expresa que están respaldados por un documento oficial. De no haber sido así no les hubiera concedido tanta credibilidad pues a veces ha encontrado en Melo informaciones inciertas, lo cual es explicable y no lo hace desmerecer en estima. Es esta circunstancia la que nos ha llevado aquí a no emplear otras aseveraciones de ese respetable marino chalaco que fue en el pasado el primer y mejor historiador de la marina, como la que se refiere a 1860. En una de sus obras[75] dice Melo que en 1860 existían los siguientes buques nacionales: "15 fragatas, 33 barcas, 33 bergantines y 29 goletas", es decir, 110 naves. Se advertirá que con respecto a los datos del "Estado..." de 1853, las fragatas han aumentado en 6 unidades, los bergantines—goletas han desaparecido, el número total de naves ha decrecido en 30 unidades y el tonelaje total de estas naves es de 24,234 o sea una disminución de 20 toneladas respecto a 1853, si no se toma en cuenta en éste el tonelaje de las embarcaciones matriculadas en los puertos. Se convendrá en que resulta raro que en un lapso de siete años se hayan experimentado tantos cambios. Pero como estas cifras son, también, las que da Leubel, como lo hemos hecho saber en páginas anteriores, es de creer que Melo las ha tomado de ese autor.

A pesar que consideramos dudoso el dato que esos dos escritores proporcionan sobre 1860, no tenemos otro que nos permita hacer una comparación con lo que ocurría en Chile, que ese año tenía 266 barcos con 60,434 toneladas[76]. Según información oficial de este país, en 1865 su flota mercante estaba compuesta de las unidades cuyo resumen aparece en el ANEXO C a este capítulo, en el cual es fácil apreciar la gran diferencia cuantitativa que existe con respecto a las cifras que Leubel y Melo dan para el Perú en 1860, y que hemos mencionado en el párrafo que inmediatamente precede. A ambos países les tocó poco después perder una buena parte de sus buques registrados, como consecuencia de su guerra con España. A mediados de 1864 ya 31 buques nuestros (3 fragatas, 4 barcas, 14 bergantines, 5 pailebotes y 1 balandra), con un tonelaje total de algo más de 4,500 toneladas, habían cambiado su bandera, como se advierte en el cuadro oficial que reproducimos de la Memoria de Guerra y Marina de 1864. Mas no quedó

Número 15.

ESTADO de los buques nacionales que en fuerza de las circunstancias han cambiado de bandera.

APAREJOS.	NOMBRES ANTIGUOS.	NOMBRES ACTUALES.	TONELS.	BANDERA QUE HOY TIENEN	NOMBRE DEL CAPITAN Y SU NACIONALIDAD.
Bergantin	"Guayas,"	"John Fernandez"	228	Inglesa	Larrazabal, Español.
Fragata	"Providencia"	"Providencia"	419	Italiana	Natini, Italiano.
Goleta	"Carmencita"	"Carmencita"	155	Inglesa	Pardo, Idém
Fragata	"Perseverancia"	"Perseverancia"	548	Italiana	Tetens. Aleman.
Goleta	"Ascopana"	"Ascopana"	116	Idem	Zahara, Italiano.
Pailebot	"Generoso"	"Generoso"	35	Idem	Acame, Idem.
Idem	"Recuperado"	"Recuperado"	32	Idem	Pisarello, Idem.
Goleta	"Suerte"	"Suerte"	22	Idem	Covador, Idem.
Pailebot	"Rosita Ramos"	"Rosita Ramos"	30	Idem	Novella, Idem.
Goleta	"Idea"	"Idea"	28	Idem	Dodero, Idem.
Pailebot	"Inmortal Colon"	"Inmortal Colon"	27	Idem	Solari, Idem.
Barca	"General Prim"	"General Prim"	290	Inglesa	Echavarria, Español
Goleta	"Paquete de Casma"	"Paquete de Casma"	185	Italiana	J. M. Bucheli, Italiano.
Idem	"Flor de Pisco"	"Flor de Pisco"	83	Inglesa	Francisco Melo, Portugués.
Barca	"Cayalti"	"Hope"	265	Idem	Luz, Idem.
Bergantin	"Gustavo"	"Gustavo"	199	Inglesa	Haz, Español.
Idem	"Trujillo"	"Trujillo"	197	Chilena	Urtara, Idem.
Barca	"Nicolás Rodrigo"	"Nicolás Rodrigo"	275	Inglesa	Sin capitan.
Goleta	"Valle de Chicama"	"Maria Rosine"	123	Inglesa	Lausirica, Español.
Pailebot	"Gabiota"	"Gabiota"	30	Italiano	Mustiga, Italiano.
Goleta	"Caballo marino"	"Caballo marino"	96	Inglesa	Endeiza, Español.
Idem	"José Castro"	"José Castro"	158	Italiana	J. Portella, Idem.
Idem	"Ana Falcone"	"Ana Falcone"	120	Idem	Falcone, Italiano.
Idem	"Rosa de Chao"	"Rosa de Chao"	129	Idem	Garcia, Portugués.
Idem	"Felicia"	"Felicia"	32	Idem	Ferrando, Italiano.
Fragata	"Dolores Ugarte"	"Dolores Ugarte"	450	Idem	Eresuma, Español.
Balandra	"Dos Hermanos"	"Dos Hermanos"	30	Idem	Tasara, Italiano.
Goleta	"Carolina"	"Carolina"	93	Idem	Timocsi, Idem.
Bergantin	"Garibaldi"	"Garibaldi"	168	Idem	Dodero, Idem.
Goleta.	"Josefina"	"Josefina"	89	Idem	Crovetto, Idem.
Barca	"Bella Matilde"	"Bella Matilde"	147	Idem	Pinillos, Español

Lima, Junio 11 de 1864.

ANTONIO A. DE LA HAZA.

Perdidas durante la guerra con España

El conflicto que se produjo con España, que llevó a una guerra según se describe en el capitulo XIII, tuvo entre sus consecuencias la reducción de nuestra flota mercante pues muchas naves peruanas cambiaron de bandera según se aprecia en el cuadro.

allí el asunto pues hasta abril de 1866, y en algunos casos hasta unos meses después del 2 de mayo de 1866 (pues había el temor que se reiniciara la guerra en el mar), continuamos perdiendo los buques que abandonaban su nacionalidad peruana, como se puede constatar documentalmente en el Archivo General de la Nación[77]. Chile sufrió, además de los cambios de banderas, bajas físicas como la de 9 buques que el almirante Méndez Núñez hizo quemar en el puerto de Caldera, que representaban 1,736 toneladas, y perdió también otras 24 naves que hundieron o capturaron los españoles. Véliz dice que la recuperación fue extremadamente lenta, a tal punto que doce años después del bombardeo de Valparaíso el registro chileno apenas llegaba a 39,766 toneladas[78]. Como se podrá apreciar, fueron 31 buques peruanos, con un total de 4,509 toneladas, los que cambiaron de bandera.

Quizás desde el punto de vista chileno se justifique la aseveración que hace Véliz, expresando que la recuperación de la marina mercante de ese país fue lenta después de la guerra con España. Mas no resulta así si se compara esa situación con la del Perú, pues la rehabilitación chilena dio por resultado que aunque tuvo que comenzar de nuevo en 1866, en 1878 había aventajado, como sucedía antes del conflicto con España, el tonelaje registrado que poseía el Perú. Si se tratara de buscar una explicación de esta ocurrencia habría que tomar en consideración la coincidencia de opiniones que tenemos con ciertos aspectos presentados por Véliz, así como pequeñas discrepancias con sus juicios.

Al examinar el cuadro de Véliz (Ver pág. 934) sobre el tonelaje chileno en 1849-1870, que reproducimos, sin dificultad se advierte que el número de barcos así como el tonelaje registrado por Chile en las décadas de los cincuentas y sesentas fueron aventajando cada vez más a las cifras correspondientes que en páginas anteriores hemos dado a conocer sobre la Marina Mercante del Perú. Esto nos hace discrepar con Véliz cuando expresa que "se ha creído que antes de la Guerra del Pacífico Chile tuvo una gran marina mercante"[79], aserto que no está "asociado con el folklore nacional", como dice ese autor, pues las cifras que él presenta parece que no le dieran la razón. Además de una marina mercante bastante mayor que la peruana, tenía Chile un pueblo fuertemente impulsado hacia el mar. Mas es evidente, como Véliz lo asegura, que el capitalismo chileno casi no respondía al llamado del mar, excepto en cuanto a que los buques satisficieran las limitadas y específicas necesidades que tenían ciertos grupos, sin

Tonelaje mercante matriculado en Chile, en 1849-1870[80]

Años	*Nº de barcos*	*Tonelaje total*	*Tonelaje promedio*	*Ton. vapores y motonaves*	*Tonelaje adicional neto (*)*
1849	119	20.083	168.8		1455
1850	157	27.603	175.8		7520
1851	182	34.519	189.6		6916
1852	215	41.510	193.1		6991
1853	217	47.735	220.0		6225
1854	222	49.556	223.2		1821
1855	257	59.000	229.6	1.132	9444
1856	265	62.000	234.0		3006
1857	265	62.659	236.4		653
1858	267	62.210	233.0		-449
1859	268	58.877	220.0	1.215	-3.333
1860	266	60.434	227.2	1.367	1.557
1861	267	60.847	227.9		413
1862	269	59.739	222.1	1.663	-1.118
1863	259	57.111	220.5	1.662	-2.628
1864	272	63.256	232.6	1.633	6.145
1865	259	67.091	250.1	1533	3.835
1866	—	—	—	—	- Datos
1867	9	1.147	127.4	—	incomp.
1868	21	3.485	166.0	644	2.338
1869	40	6.132	153.0	594	2.647
1870	68	14.345	211.0	2.406	8.213

(*) Sólo incluye aquellas embarcaciones de suficiente calado para ser usadas en cabotaje[81]

aprovechar "la oportunidad para impulsar el desarrollo de una gran industria naviera... Chile tenía una estructura económica regional y un comercio exterior específicamente favorables para el desarrollo de una marina mercante poderosa y basada en los últimos adelantos técnicos. El norte minero dependía del Sur para los abastecimientos de provisiones y materias primas; al mismo tiempo el país era un importador de carbón y un exportador de salitre y de cobre y, por lo tanto, se encontraba en uña posición inmejorable para justificar travesías transoceánicas con cargamento de retorno asegurado.—Sin embargo... Chile nunca llegó a tener una marina mercante de verdadera importancia"[82]. Nos permitimos creer que sí la tuvo, aunque no estaba en manos de chilenos y su material a flote fuera bastante viejo, circunstancias que el mismo Véliz da a conocer. ¿Qué había hecho crecer esa marina en proporciones mucho mayores que la peruana, que tanto predominó hasta 1810? Creemos que una realidad geoeconómica. Chile no poseía, como el Perú, grandes territorios interiores: resultaba sólo costa. El mar era *el camino*, por antonomasia; y las naves ("nombre genérico de un vehículo flotante de relativas dimensiones de más o menos medios de comodidad y de pro-

pulsión, dedicado al trasporte marítimo de personas y mercancías"), *el vehículo*, también por antonomasia, para comunicar a sus habitantes entre sí, a fin de que las regiones intercambiaran sus productos, para llevar a otras naciones sus materias primas, para recibir manufacturas, máquinas, combustible, todo ello desde que el país adquirió su libertad política. De ahí que, al revés de lo que ocurrió con el Perú en el lapso 1850-1874, cuando Chile comenzó a acrecer su prosperidad, gracias a su producción interna, esto lo llevó a duplicar su tonelaje en menos de cuatro años (1849-1852) y el número de sus buques en menos de cinco años (1849-1855), según puede apreciarse en el cuadro citado.

V C. TRAFICO MARITIMO DE MERCADERIA GENERAL A MEDIADOS DEL XIX

1. EL CABOTAJE

Los reglamentos destinados a estimular el crecimiento de nuestra marina mercante pueden considerarse acertados y estuvieron de acuerdo con su época, pero en cambio, como las condiciones de la agricultura y del comercio (esto último en relación al uso creciente de mercadería importada) habían variado, el simple hecho administrativo de la reglamentación no era suficiente para eliminar los obstáculos que se presentaban:

a) En la costa septentrional principalmente, pero también algo en el Sur, el cabotaje se realizaba en balsas y en embarcaciones primitivas;

b) Los productos alimentarios nacionales disminuían mientras aumentaban los chilenos principalmente, que en su mayoría venían en buques de esta bandera que en tornacarga se llevaban el azúcar y muy poco de otros productos;

c) El crecimiento en los sembríos del algodón y la caña iba produciendo una disminución de los cultivos alimentarios costeños, con aumento en los productos de exportación que tenían que salir en buques de mayor porte (para llevar más carga) y por el cabo de Hornos o por Magallanes. Algo semejante ocurría con la exportación del cobre y de la plata, minerales cuya extracción había mostrado un repunte;

d) Estos cuatro productos encontraban fletes cómodos como tornacarga para los buques europeos que traían importaciones y no llevaban guano; y

e) Había en la costa más gente que trabajaba en actividades relacionadas con el guano, pero no, por cierto, en el negocio de la exportación, que permitía pingües ganancias, sino más bien en servicios portuarios, administrativos, alimentarios y similares, que dejaban un beneficio económico pequeño. No abundaban los casos de peruanos que tuvieran el espíritu de empresa de un Grace, para enriquecerse como este hombre.

En resumen, el tráfico marítimo en manos de los nacionales disminuyó apreciablemente con respecto al que se desarrollaba en el período colonial, porque si creció mucho el número de buques que negociaba en nuestra costa con el guano, el tráfico estuvo íntegramente en manos extranjeras (incluyendo buena parte de los consignatarios que lo eran). El Perú comercial de la costa no participó en esa danza de millones. No hubo estímulo para invertir en la industria marítima. Los nacionales de situación económica y social prominentes negociaron con el guano y el salitre cuando estaban en las islas y en el litoral y cuando eran desembarcados en un puerto europeo o norteamericano; y algunos peruanos, muy pocos, vendieron productos que giraban dentro de una economía de exportación esclava de los grandes intereses foráneos (plata, cobre, algodón, azúcar, lana...). Los otros peruanos, los de la baja burguesía y alta clase media, negociaron con los buques guaneros con criterio y procedimientos de comerciantes minoristas. Ninguno de esos grupos se interesó en contribuir al fortalecimiento de una buena flota peruana de cabotaje. Los mejores buques que se adquirieron fueron dedicados al negocio de "importar" chinos y polinesios. Como se va a ver, los intentos de crear compañías nacionales de vapores fracasaron, así como las medidas destinadas a cosechar siquiera parte de los cuantiosos beneficios de los fletes.

En imitación de la política comercial que por entonces practicaban las grandes potencias, durante la primera mitad del siglo XIX nuestros códigos y reglamentos de comercio del período 1821-1848 contenían una legislación "proteccionista" cuyo resumen ha sido presentado por Denegri[83]. Una doctrina de esa naturaleza respondía en nuestra flamante república a la tradición monopolista del tráfico marítimo enraizada en nuestro medio durante tres siglos de coloniaje español. Esto explica la dificultad, los traspiés y las quiebras que nos significó pasar de esa política a otra completamente diferente, cuando los intereses mundiales de Gran Bretaña nos llevaron a adoptar los principios del

libre comercio que esta nación proclamó e impuso económicamente durante la segunda mitad de esa centuria. La coincidencia cronológica entre ese cambio, nuestra total incorporación al tráfico marítimo mundial; así como el estado de decadencia en que por entonces se hallaba nuestra marina mercante, tuvo desastrosos efectos en la actividad marítima que al parecer era la más fácil de conservar en nuestras manos y, sin duda, la más importante para el bienestar básico del pueblo: el comercio de cabotaje.

El *Reglamento del Comercio Nacional y Extranjero del Estado Nor Peruano* (Lima, Imp. de Eusebio Aranda, 1836) y el *Reglamento de Comercio Nacional y Extranjero* (Lima, Imp. de Eusebio Aranda, 1840, reimpresión de 1842), en su Sección 7a y en su Sección 5a, respectivamente, que se ocupan ambas del "Comercio de Cabotaje", difieren muy poco entre sí. Las dos estipulan que ese comercio sólo podrá hacerse por buques nacionales (excepto la conducción de caudales) pero el de Gamarra permite a los extranjeros "el embarco de efectos del país, o que no adeuden derechos en los puertos de Arica e Islay con destino al Callao". En los dos reglamentos se exoneran del pago de los derechos "los frutos naturales e industriales" de la República que se trasladen de un puerto a otro, excepto los artículos gravados en la tarifa de derechos. En cuanto a las harinas y trigos del país, a los que se concede el mismo privilegio siempre que se les acompañe con documentos que certifiquen la hacienda de la cual provienen, se obliga a los buques que carguen en un puerto menor o caleta habilitada, que vayan a estos en lastre o con efectos que hayan pagado ya derechos, y en caso que se dirijan al extranjero deben tomar despacho final en un puerto mayor. Ningún buque nacional que cargase para puertos extranjeros podía tocar en lugares que no fuesen los especificados en la licencia. El buque que entraba en un puerto menor no podía salir para puertos extranjeros. Se disponía que "las expediciones que hiciese el comercio de cabotaje girarán bajo la formalidad de registro entre los puertos mayores y menores, y entre estos mismos", lo que obligaba a presentar tres pólizas. Los buques nacionales que cargaban en las caletas habilitadas tenían que observar las mismas formalidades establecidas para los extranjeros[84]. A diferencia de la similitud que existía entre esos reglamentos en cuanto a la política marítima de cabotaje, el de 1840 introdujo una novedad de importancia: aumentó el número de lugares del litoral en los que se podía portear, favo-

reciendo de esta manera el comercio en nuestra zona costera que carecía de apropiadas vías de intercomunicación terrestre.

El Reglamento del Comercio Nacional y Extranjero promulgado el 30 de noviembre de 1840 establecía en su artículo 45º que "el comercio de cabotaje sólo podrá hacerse por los buques nacionales..."[85]. Basadre dice que este reglamento "estaba inspirado en principios más liberales", afirmación que se deriva, seguramente, de que desapareció de su texto la rotunda negativa de permitir la introducción de artículos extranjeros que pudieran competir con los productos peruanos, disposición legal que regía desde 1828 y a la que se dio el nombre de "Ley de prohibiciones"[86]. La mencionada ley sólo había dejado de estar en vigencia durante cortos lapsos del período 1826-1840.

Los vientos de liberalismo comercial que llegaban de Europa, el programa de desarrollo material del país con que Echenique inició su gobierno, el interés que este mandatario mostró por la marina, así como la preocupación que experimentaba a causa del monopolio que la P.S.N.C. había logrado en el tráfico de cabotaje nacional, la cual lo llevó a intentar contra dicha compañía la formación de un frente común de lucha con el Ecuador, según Basadre[87], condujeron al Gobierno a proclamar la libertad de bandera en el tráfico marítimo nacional. Esta política fue anunciada por el ministro de Hacienda en su *Memoria* de 1851, al presentar un resumen de la situación de la marina mercante y de la ilusoria incidencia que significaba en el progreso al hallarse en manos extranjeras: "Hubo tiempo [afirmaba] en que se pensó conseguirlo con exigir que el dueño de la nave, el capitán, el piloto y la tripulación fuesen peruanos, como si tuviésemos muchos pilotos y marineros a quienes dar ocupación. Más adelante fue bajando el rigor de estas disposiciones, permitiendo a extranjeros a bordo en cierto número, y tolerando que la falta de pilotos del país se reemplazase con otros de fuera. Por último se concedió libertad de derechos de toneladas y otros a las naves peruanas y hasta el papel sellado en que se exhiben las patentes se dio sin gravamen. Pero no por esto tiene el Perú más marineros; no por esto se construyen buques en nuestros puertos, ni pueden construirse porque se carece de todo cuanto para ello pueda crearse y desarrollarse en medio de grandes poblaciones y recursos". El resultado, según el Ministro, era que "venían a ser favorecidos unos cuantos propietarios de buques mandados y tripulados por gente extranjera, con pérdidas de fuertes sumas para el Estado"[88]. La participación que por entonces tenía nuestra marina mercante en el tráfico marítimo nacional puede deducirse mediante los cuadros que reproducimos.

Razón de los buques que se hallan fondeados en la bahía del Callao el día de la fecha, 31 de diciembre de 1851[89]

Bandera	*Clase*	*Nombre*	*Toneladas*
Inglesa	Barca	Paramatta	400
"	"	Rosamel	347
"	"	Packfula	496
"	"	Emilie	235
"	"	E. of Lonsdal	350
"	"	Mary Ellen	226
"	"	Sarah Packer	404
"	"	Fame	308
"	"	Jone Reyd	388
"	Bergantín	Martha	248
"	"	Apame	169
"	"	Bessy	230
"	"	Mary Winch	232
"	Fragata	Emerald Isle	501
"	"	Forfanchin	747
"	"	Bergman	403
"	Barca	Kestrel	231
"	Bergantín	Fanny	233
"	Vapor	Santiago	1049
Norte—Americana	Fragata	Albatron	746
"	"	Switzerland	567
"	"	S. E. Fitzgerald	510
"	"	Louis Philipp	794
"	Barca	Chenango	327
"	Bergantín	Fabias	188
Francesa	Barca	Odihi	230
"	Fragata	Agae	340
"	"	Minos	248
"	"	E. & Matilde	304
"	"	Rápido	230
Hamburguesa	Barca	Henry	232
Prusiana	Bergantín	Norma	240
Sarda	"	Rímac	177
Sarda	Barca	Destrucción	238
Neo Granadina	Bergantín	Josefina	211
"	Goleta	Pacífico	101
Chilena	"	C. Lyon	70
"	Bergantín	Alm. Blanco	229
"	Barca	Landa	252
Española	"	Luisa	247
Francesa	Fragata	Luis L. Grand	421
De guerra			
Francesa	Corbeta	Brillante	20 cañones
Inglesa	Transporte	Naiad	
Callao, 31 de diciembre de 1851			

Buques nacionales en el Callao, el 31 de diciembre de 1851 [90]

Clases	*Nombres*	*Toneladas*
Barca	Fanny	342
Bergantín	Expléndido	180
Barca	Dos Hermanos	232
"	María	257
"	Petronila	296
"	Casualidad	260
"	Eleodora María	150
"	Dolores Ugarte	317
Goleta	Glyde	109
Bergantín	H.Isabel	136
Vapor de Guerra	Rímac	6 cañones
Bergantín	Miguel Morel	237
"	Domingo	124
"	Coronel Boterín	150
Goleta	Caupolicán	109
Bergantín	Goyita	196
Goleta	Sicán	102
"	Caballo Marino	114
Bergantín	Portal	138
"	Paraíso de Lima	188
Goleta	Carolina	80
Bergantín	Elías	250
Callao, Diciembre 31 de 1851.		

Buques cargando guano en las Chincha el 31 de diciembre de 1851

Bandera	*Clase*	*Nombre*	*Toneladas*
Norte–Americana	Fragata	Hércules	371
"	Barca	Griffon	301
"	"	S. H. Snow	425
Francesa	Fragata	Mossi	509
Hamburguesa	Barca	Louise	230
"	"	Luise	216
Inglesa	Barca	Chimborazo	429
"	"	Hope	479
"	"	Alpha	357
"	"	Manilla	353
"	Fragata	England	892
"	"	Cóndor	911
"	Barca	Zillah	374
"	"	Thames	407
"	"	M. Fredenck	578
"	"	Ann Black	502
"	"	Vorfolk	349
"	Fragata	Fance	309
"	Bergantín	Star	195
"	"	George	265
"	"	Diana	238
"	Barca	Fortescu	305
"	Fragata	Woodstock	967
Callao, 31 de diciembre de 1851.		Total buques ..... 24 Total toneladas 9,962	

Las nuevas ideas que inspiraba la legislación mercantil impulsaron al Congreso a autorizar al Ejecutivo (13 de octubre de 1851) que formulara un nuevo reglamento de comercio. Mientras se le preparaba se dictaron varias medidas de importancia, fijando nuevas cuotas de derechos de exportación, facilitando la tramitación de documentos comerciales, declarando sujetas a iguales derechos las mercaderías cualquiera que fuera la nave que las importara y especificando que sólo los buques nacionales de menos de 200 toneladas no debían pagar los impuestos de puerto y tonelada. Con fecha 4 de marzo de 1852 se expidió el nuevo Reglamento de Comercio. Se celebraron varios tratados comerciales con países europeos, con Chile y con los Estados Unidos. Como resultado de todo ello fue intensa la actividad económica que comenzó a desarrollarse en este período. Esto puede apreciarse mediante el cuadro que se consigna, el cual presenta el movimiento marítimo de Huanchaco en un mes del año 1854. Este cuadro (Ver pág. 942), por lo demás, tiene el interés de ser el único que hasta ahora hemos hallado con semejante información portuaria de ese lapso. Hay que añadir que los buques nacionales estaban por entonces exentos de derechos (puerto, toneladas, etc.) y gozaban de otros privilegios. El 1º de mayo de 1855, por otra parte, se dispuso que las importaciones de efectos y frutos que se hicieran directamente del país productor, en buques nacionales, tenían la franquicia de pagar en vales de consolidación el 10% de los derechos. Sólo los buques nacionales podían conducir mercancías que no adeudaran derechos, así como frutos del país, de los puertos mayores y menores a las caletas habilitadas[91].

Resulta ilustrativo transcribir las impresiones sobre el cabotaje que un extranjero consigna en 1859. Se trata de T. Robinson Warren, un norteamericano que después de haber navegado en nuestras costas como maestre y sobrecargo de varios buques de vela fue nombrado capitán del *Villa de Huacho*, un pequeño vapor de ruedas. Refiere que se le obligó a que previamente rindiera un examen de conocimientos aprobado el cual recibió los documentos que lo acreditaban como piloto, por los que pagó cuarenta dólares, quedando habilitado para dirigir el tráfico de cabotaje que el buque hacía entre Paita y Arica. Salían del Callao en las noches y, corriendo la costa, tocaban en Cerro Azul y las islas Chincha, llegando a Pisco la noche siguiente. En los viajes al Norte porteaban en Huacho, Casma, "Lambayeque", Huanchaco

Movimiento marítimo de Huanchaco en diciembre de 1854[92]

Pabellón	*Aparejo*	*Tone-ladas*	*Nombre del buque*	*Tripu-lación*	*Nombre del capitán*	*Día de salida*	*Procedencia*	*Cargamento desembarcado*	*Destino*	*Cargamento embarcado*
Nacional	Goleta	12	Margarita	6	Manuel Landa	1°	Callao	Efectos de Europa	San José	En lastre
Nacional	Bergan-tín	92	Isabel	8	M. Hauseh-erht	6	Malabrigo	Frutos del Dpto.	San José	Efectos
Nacional	Bergan-tín	189	Carolina	7	Manuel Larrazaval	11	Huacho	Sales	Malabrigo	En lastre
Nacional	Vapor de guerra	189	Ucayali	7	Alejandro Muñoz	13	Malabrigo	En lastre	Ptos. del Sur	En lastre
Inglés	Vapor	654	Santiago	68	Alejandro Estrán	14	Callao	Efectos de Europa	Ptos. del Sur	Productos del país
Nacional	Bergan-tín	187	Chimú	11	José María Gil	15	Callao y Casma	Efectos de Europa	Valparaíso	Productos del país
Nacional	Bergan-tín	187	Trujillo	8	José Saharat	15	Ptos. del Norte	Efectos de Europa	Pacasmayo	Productos del país
Nacional	Bergan-tín-goleta	128	Clorinda	9	Luis Bello	17	Pacasmayo	Frutos del departamento	Ptos. del Norte	Efectos de Europa
Inglés	Vapor	654	Lima	56	Guillermo Bloomfield	27	Callao	Efectos de Europa	Ptos. del Norte	Plata en barras

y Paita, tanto a la ida como a la vuelta, viaje redondo que les tomaba de una semana a diez días. Expresa que la carga era muy variada, consistiendo principalmente de productos nacionales; y los pasajeros, de comerciantes al por menor y agricultores que habitaban en el litoral. "Era un viaje placentero, con tiempo sereno siempre, sin calor ni frío, y el único inconveniente de la densa neblina invernal... [pero], con las debidas precauciones, sin temor a accidentes". Comenta que él trataba de hacerse agradable a los pasajeros y que su cortesía era retribuída con numerosas invitaciones a visitar las haciendas del interior, por lo cual recordaba con placer las valiosas amistades que había hecho. "Ciertamente que mi habilidad para hablar el lenguaje [castellano] era para mí una inmensa ventaja, y me llevó a establecer contacto con gente de un nivel social que dada mi posición de capitán de buque nunca hubiera tenido oportunidad de conocer", dice[93].

En 1860 la dependencia en que el cabotaje nacional había caído con respecto a la P.S.N.C. hacía muy difícil que se pudiera reaccionar para independizarlo. Imposible no era. Pero hubiera sido precisa una fuerte inversión de capitales en la marina mercante, así como una acción gerencial esforzada y eficaz. Esto no podía esperarse del capital privado, y en cuanto al gobierno de la nación como gran empresario, otras inquietudes y necesidades lo llevaban a concentrar sus esfuerzos en el negocio del guano que, con mínimo esfuerzo por su parte y en forma premiosa proporcionaba grandes ingresos al Fisco. La P.S.N.C. tenía todas las ventajas de afrontar con éxito la lucha para seguir predominando, aun después de perder el favor oficial. Respaldada por los capitales ingleses, podía rebajar tarifas para doblegar a cualquier rival y, además, era de gran fortaleza estructural. Disponía de doce buques a vapor que eran en su mayoría nuevos y que totalizaban 9,871 toneladas y 3,049 caballos de fuerza[94]. Esta flota estaba muy bien mantenida en buenos talleres de maestranza. La Compañía contaba con un personal de plana mayor que era avezado al comercio marítimo. Sus buques porteaban ya en dieciséis lugares de la costa, de acuerdo a un itinerario regular que ofrecía garantías al despacho de los frutos, vegetales y animales que constituían la mayor proporción de los productos de cabotaje.

El 16 de febrero de 1861 se concedió a la P.S.N.C., accediendo a lo que solicitaba, sólo "hasta que se establezca la línea de vapores nacionales, cuya plantificación se proyecta", que sus vapores

continuaran tocando en los puertos mayores y menores, y en las caletas habilitadas, "como lo han hecho hasta el 5 del corriente, día en que ha comenzado a regir el mencionado reglamento". (El reglamento que se menciona es "el nuevo Reglamento de Comercio". Sin embargo, de acuerdo con lo que dice García Calderón este fue vetado por el Congreso)[95].

El 31 de diciembre de 1862 se puso el cúmplase a una ley en que se da a saber que el Congreso "ha resuelto que los vapores con bandera extranjera, disfruten en el Perú de todos los privilegios de la marina mercante nacional..."[96]. Por otra parte, el Reglamento de Comercio de la República del Perú, expedido por el presidente Pezet en 1864, en su artículo 24 expresó: "Todos los privilegios y franquicias de que, para el comercio de cabotaje, gozan los buques nacionales, se hacen extensivos por ahora a los vapores extranjeros, permitiendo a estos últimos, además, tocar en sus viajes, en puertos menores o caletas habilitadas, aunque conduzcan mercaderías que adeudan derechos, de un puerto mayor a otro, o para el extranjero"[97].

El 27 de mayo de 1867, el gerente de la P.S.N.C. dice al representante de su país en Lima que cree que "por entonces no hay más de uno o dos buques mercantes con pabellón peruano" en el cabotaje nacional; y el 10 de junio de 1867, Jerningham escribe a Lord Stanley que ni los franceses ni los italianos tienen aquí vapores, pero que los últimos poseen buques de vela en el comercio costanero[98].

En la detallada información que suministran las reproducciones que anteriormente incluimos sobre la P.S.N.C., podrán hallarse datos respecto a los buques que empleaba la Compañía, los puertos en que tocaban, los itinerarios y el valor de los fletes que cobraban entre Panamá y el sur de Chile. Esta última información permite al lector enterarse de algunos aspectos económicos del servicio de cabotaje que rendían los buques de una compañía que merece párrafo aparte.

2. *LA P.S.N.C.*

En el tomo de la *Historia Marítima del Perú* que ha tenido el Dr. Denegri a su cargo, se ha ocupado de la formación y los primeros años de vida de la Compañía de Navegación de Vapores del Pacífico (*Pacific Steam Navigation Company*), más conocida por las letras iniciales de su nombre en inglés, es decir, P.S.N.C.[99]. Por

nuestra parte, en páginas anteriores acabamos de referirnos a esa línea naviera en cuanto a su actividad en el transporte marítimo de pasajeros y de correspondencia. Ahora nos toca volver a tratar de ella como servicio comercial, especialmente de cabotaje, servicio que durante nueve años había desempeñado en forma exclusiva por concesión legal a la que se dio término mediante una ley del 26 de setiembre de 1849[100]. El 30 de diciembre de 1850, sin embargo, se le otorgó el privilegio de conducir la correspondencia, con disgusto de quienes resentían el monopolio, entre los cuales parece que estaban las altas autoridades de la Marina de Guerra Nacional que consideraban que la Compañía perjudicaba a la marina mercante del Perú, restaba ingresos fiscales y cobraba fletes muy altos[101]. Esta concesión no duró mucho. Como iba a ocurrir en la historia de la Compañía, la ruptura de su monopolio peruano coincidió cronológicamente con disposición similar que se adoptó en Chile[102]. Pero ni estas medidas ni un decreto peruano, del 23 de noviembre de 1858, que declaraba que no se podía conceder derechos exclusivos para la navegación "porque esta no era una nueva industria"[103], cambiaron las cosas puesto que la P.S.N.C. era la única compañía que navegaba en forma regular en nuestra costa, y esta misma razón obligó a que el 18 de setiembre de 1860 se contratara nuevamente con ella, y por tres años, la conducción de la correspondencia[104]. En ese año, precisamente, a juzgar por la *Memoria...* que el ministro de Hacienda presentó al Congreso, el Gobierno había rendido lastimosamente su bandera en lo que se refería a la marina mercante nacional. Ese alto funcionario expresó que tal entidad no tenía nada de peruana en cuanto al personal que la servía, que no había razón para concederle privilegios (así como no se les daba a quienes hacían comercio terrestre) y que en cuanto a la relación de esa actividad con la Marina de Guerra, eso era un mito. Por entonces la compañía inglesa tocaba en 52 puertos en los que se movilizaban aproximadamente 19,000 pasajeros al año. En nuestra costa los vapores porteaban regularmente en 23 lugares[105]. Sin embargo, aquí y en Chile se enfrentó por primera vez con problemas más serios. Por intermedio del representante diplomático de Gran Bretaña, en 1861 la Compañía dio a conocer a la *Foreign Office* que nuestro gobierno "había puesto en peligro la prosperidad" [de la empresa] concediendo ciertos privilegios a la Compañía Americana de Vapores, de la que vamos a tratar en párrafo aparte[106], y que pronto desapareció. Mientras tanto, en Chile, se

formaron también varias compañías de las que sólo la del *Paquete de Maule* subsistió[107]. Pero la Memoria del ministro de Marina de ese país se expresó en 1862 en los siguientes términos: "La P.S.N.C. ha monopolizado en general y en detalle la navegación y abarata con ánimo hostil e intenciones ulteriores el precio de los fletes..."[108].

En 1862, de acuerdo con los vientos liberales que sobre el comercio mundial soplaban desde Gran Bretaña, con fecha 19 de diciembre nuestro Congreso dio la previamente mencionada ley que establecía que los buques extranjeros gozaran de las mismos facilidades que los nacionales, lo que fue considerado por el representante diplomático de ese país en el sentido que los privilegios de la Compañía habían llegado a su fin pero que, al mismo tiempo, el campo estaba abierto para competir[109]. Así fue y la P.S.N.C. quedó en ventajosa posición con respecto a sus posibles rivales, debido a sus largos años de experiencia, sus numerosos buques, sus medidas de mantenimiento y su excelente administración. Fue así que pronto vería morir, sin pena ni gloria, a otra competidora: la Compañía Nacional de Navegación, de la que también tratamos en párrafo aparte. Resta añadir que en 1864 la prensa chilena dio a saber que en Gran Bretaña se estaba formando la *British and South American Navigation Company* que haría el viaje entre Liverpool, Valparaíso y Callao; y que la Cámara de Diputados de ese país autorizó se le diera una subvención de 100,000 pesos durante diez años[110]. El conflicto con España, que poco después se produjo, determinó un *statu quo* en los problemas del tráfico marítimo en la costa sudamericana del Pacífico.

Cuando volvió a reinar la paz en estas regiones geográficas se produjo una situación que según el gerente de la P.S.N.C. significaba un peligro para la Compañía. El 20 de mayo de 1867 se admitió en la Cámara de Diputados del Perú la moción Luna—González del Riego que proponía se aboliera la ley del 19 de diciembre de 1862 que abría a los buques extranjeros el tráfico en nuestra costa, en igualdad de condiciones que a los peruanos. Como esto ocurrió poco después que nuestro gobierno entregara tres buques de propiedad fiscal a la recién creada Compañía Nacional de Navegación, el gerente de la P.S.N.C. acudió de inmediato al representante diplomático de su país, mediante una comunicación (27 de mayo de 1867) en que resumía la situación y pedía ayuda. Recordaba a Jerningham que durante veintiseis años la

Compañía había gozado de privilegios; que al promulgarse la ley del 19 de diciembre de 1862 el Perú la hizo publicar en los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y otros países, para atraer buques extranjeros; que en vista de esa ley la P.S.N.C. incrementó su flota gradualmente, llegando a tener más de 20 buques, algunos de ellos de 2,000 toneladas de registro, y que pronto recibiría tres más, todo lo cual le había significado una inversión que llegaba aproximadamente a cerca de un millón de libras esterlinas. Terminaba pidiéndole que impidiese tan graves perjuicios e injusticia. Jerningham puso el asunto en conocimiento de la *Foreign Office*, haciéndole saber que el Encargado de Negocios de Francia le había prometido su apoyo así como influir en la legación de Italia para que también cooperara, y opinando que la P.S.N.C. había hecho "enormes beneficios a este país [el Perú]" y que si se derogaba la ley de 1862 no sólo la Compañía sufriría grandes pérdidas, sino que también "se ocasionaría verdadero y gran detrimento al comercio general y se perjudicarían las comunicaciones en los puertos del Pacífico". Pero Lord Stanley contempló fríamente la situación y le contestó que "la Compañía no podía quejarse de un rompimiento de contrato o de quiebra de la buena fe y que el gobierno [británico] no daría ningún paso para asegurarla contra la competencia". Es de notar que la *Foreign Office* interpretó el memorándum de la P.S.N.C. a Jerningham no como una queja porque se les retiraba un monopolio, sino como una queja porque el Perú no tenía en cuenta que si había gozado de casi un monopolio ello se debía principalmente a la "eficaz manera en que había conducido el cabotaje, que había alejado a todos los competidores"[111], con lo cual confesaba haberse apoderado del cabotaje nacional.

Jerningham había hecho anteriormente gestiones con nuestro ministerio de Relaciones Exteriores al que con fecha 31 de mayo de 1867 manifestó que la anulación de la ley de diciembre de 1862 acarreaba "el más serio perjuicio a los intereses británicos invertidos en una importante empresa comercial", y puso en relieve los gastos de la P.S.N.C. y los beneficios que sus servicios habían rendido al país[112]. Pero una comunicación de la *Foreign Office* lo impulsó a insistir, ya que reforzaba las reflexiones que en esa comunicación presentó a Relaciones Exteriores. El 30 de julio de 1867 Londres le dio a saber que comprendía perfectamente los reclamos de la Compañía que había introducido la navegación en el Pacífico, con beneficio para el Perú; pero que no podía

negar "el estricto derecho de la Legislatura para anular la ley [de 1862]". Le ordenó, sin embargo, que hiciera saber a RR.EE. "que tal anulación se consideraría como un acto inamistoso hacia el Gobierno [de S.M.] que, para estimular el comercio de las repúblicas sudamericanas había subsidiado los vapores a fin de que llevaran el correo a varios puertos del Pacífico". Se le encargó que se esforzara en impedir que prosperara en la Cámara el proyecto de ley y se le encomendó que hiciera saber que habiendo Gran Bretaña "abierto al mundo el tráfico comercial en sus costas, gozando [así] del beneficio [aportado] por tal conducta, mucho lamentaba ver que el Perú se empeñara en una política contraria, tan perjudicial a sus propios intereses"[113]. Al parecer, fue tal actitud la que impidió que se anulara la ley de 1862[114]. Esto significó que esa compañía siguió gozando de la prosperidad que había conseguido, que puede suponerse si se tiene en cuenta una información relativa a Arica, que se encuentra en Londres[115]: durante 1867 y solamente en Arica el tráfico de los "vapores británicos" (en decir, la P.S.N.C.) llegó a acumular 121,350 toneladas. En 1868 la P.S.N.C. puso en práctica el proyecto de establecer la línea directa de la costa del Pacífico sudamericano a Inglaterra, para lo cual recibió subvenciones de Chile (100,000 pesos por una sola vez y 16,800 pesos anuales durante 5 años), del Perú (14,300 durante 3 años), del Ecuador (12,000 pesos durante 3 años), de Bolivia (5,000 pesos) y de Nueva Granada (3,600). El 13 de mayo de ese año se inauguró el servicio con Liverpool[116].

3. LAS COMPAÑIAS NACIONALES DE NAVEGACIÓN A VAPOR

La demostración evidente que el auge del comercio marítimo que se percibió en el Perú durante la década de los cincuentas, estimuló a algunos hombres nacionales de negocios haciendo nacer en ellos el deseo de intervenir en el tráfico, se halla en los intentos y breves realizaciones que aparecieron en la década de los sesentas. Entusiasta impulsor de esa idea era Emilio de Althaus, quien fue el primero que organizó un grupo (Enrique Ayulo, Benito Dorca, Julián Zaracondegui, Benito Valdeavellano y Santiago Prevest) que deseaba tomar el cabotaje. Las gestiones que realizó, primero con el Ejecutivo y después en el Legislativo, durante el año 1861, resultaron infructuosas en el sentido de conseguir apoyo, y tuvieron que abandonar el intento, tan desencantados que no pretendieron hacer otra tentativa cuando San Román, al

llegar a la presidencia de la República, mostró interés en la marina mercante. Según informa un documento oficial, en 1862 se ofreció una subvención gubernativa a una compañía, para que hiciera navegación por vapor en esta costa y en el Amazonas, así como a otra se le propuso que entrara en el negocio de transportar el guano a Europa, pero no se tuvo éxito en ningún caso[117]. Mediante un decreto supremo de 31 de diciembre de 1866 y 30 de enero de 1867 las fuerzas navales entregaron el *Chalaco*, el *Sachaca* y el *Mairo* a la Compañía Nacional de Navegación que el Gobierno creaba con un directorio en que, según Emilio Romero, figuraban Pedro T. Larrañaga, José Flores Guerra, Joaquín Soroa, Manuel Moscoso Melgar, Carlos Elizalde, Gregorio García y Gregorio Hurtado. Esta entidad, de carácter fiscal, debía tomar a su cargo el servicio de cabotaje y desde el punto de vista técnico aprovechar la experiencia de nuestro personal naval. El *Chalaco*, que según Melo se hallaba en buenas condiciones, estuvo primero a cargo de Aurelio García y García y después de Gregorio Pérez; el *Mairo* "vaporcito de poco provecho", fue capitaneado por Julio Tellería y más tarde por Nicanor Asín, y el *Sachaca*, "más inaparente que el anterior", estuvo a cargo de Pérez hasta que pasó al *Chalaco*, y lo reemplazó Gaspar Ureta en el *Sachaca*[118]. Melo comenta que en varios ensayos que se hicieron para explotar el tráfico mercantil faltó "la noción completa de un negocio menos vulgar de lo que parece y... también elementos materiales para plantearlo" y con referencia a este que ahora mencionamos, "como muestra de su administración" refiere que regresando García y García del Norte en el *Chalaco*, como faltara el combustible tuvo que echar a las calderas los cerdos que traía a flete de Supe; y que habiéndolo reemplazado Pérez y hallándose el buque fondeado en San José de Lambayeque, el capitán se fue a Chiclayo con piezas de artillería a tomar parte en la revolución de Balta. Con picardía el historiador chalaco termina el relato en esta forma: "Inútil es agregar que la Compañía liquidó pronto"[119]. Nosotros podemos añadir una post—data: la liquidación de la Compañía, que comenzó en octubre de 1867 (tan corta fue su existencia) duró hasta abril de 1869, porque estando los directores obligados, según contrato, a devolver los tres buques conformes con el inventario de entrega, no se lograba que cumplieran con tal requisito[120].

Melo da a saber que en los finales de la década de los sesentas, hubo nuevas tentativas, especialmente relacionadas con la nave-

gación transatlántica, por parte de españoles, franceses, alemanes, ingleses, norteamericanos e italianos, "todos los cuales han hecho ensayos y los últimos con más desgracia que los demás"[121].

4. *EL* PRIMERO *Y LA COMPAÑIA AMERICANA DE VAPORES*

Como se ha expresado en un capítulo anterior, en 1854 hubo un ensayo hecho por el capitán Wright para establecer una línea entre San Francisco y nuestras costas, despachándose solamente un buque, el *Primero* que así resultó también el último. Luego, a fines de la década de los cincuentas, el buen éxito que había alcanzado ya la P.S.N.C., las necesidades nacionales que los ingleses no habían satisfecho y un acentuado deseo que de romper el monopolio existía, llevó a un grupo de norteamericanos residentes y a unos cuantos peruanos, a formar una compañía de vapores a la que denominaron "Americana". El Gobierno dictó la resolución del 6 de julio de 1860 que disponía que las exenciones y franquicias de que gozaba "provisionalmente" la línea inglesa, se hicieran extensivas a la norteamericana[122]. El 16 de agosto de 1860 llegó al Callao el *Peruano*, que acababa de ser construído en el astillero de Westervelt, Nueva York. Desplazaba 570 toneladas, tenía por dimensiones 181.6, 29.8 y 10.6; una máquina de balancín, de 300 H.P., con calderas de 40 libs. p.p.c., impulsaba sus ruedas de 28 pies haciéndolo desplazarse a una velocidad entre 9 1/2 a 11 nudos; gozaba de autonomía de viaje para quince días y su aparejo era de bergantín—goleta. Acomodaba en camarotes 40 pasajeros y en cubierta 130. En su tarifa el pasaje más caro era del Callao a San José de Lambayeque, que en primera clase costaba 20 pesos y en cubierta 7, y hacía dos veces al mes la carrera a puertos intermedios, entre San José y Pisco, que la P.S.N.C. no atendía por entonces sino mediante trasbordos: Supe, Casma, Ṣamanco, Santa, Huanchaco, Malabrigo, Pacasmayo, Cerro Azul y Tambo de Mora[123].

Su éxito fue tal que los propietarios anunciaron la adquisición de otro buque, que tendría 1,000 toneladas. La P.S.N.C., viéndose en peligro, compró el *Peruano* a muy buen precio y modificó sus propios itinerarios. Probablemente estas circunstancias hicieron fracasar el intento de un grupo de nacionales que, nuevamente encabezados por Emilio de Althaus, fue autorizado el 21 de junio de 1861 para que formara otra compañía, en unión de Manuel Lazarte, Julián Zaracondegui, Benito Valdeavellano,

Benito Dorca, Enrique Ayulo, Stanhope Prevost y Alejandro Ruden. Debía ser esta una sociedad anónima, gozar el privilegio durante diez años, estaría obligada a conducir las malas, y recibiría, a cambio de ello, una subvención mensual de seis mil pesos de los fondos públicos. Iba a gozar de otros privilegios y se le obligaba a cumplir ciertas disposiciones. Se establecía, también, que la Compañía podría "ocupar en sus buques a los oficiales de la Marina de Guerra que eran útiles para el buen servicio", y que admitiría en cada uno de sus buques a dos aprendices de máquinas[124].

Refiere Melo que "años más tarde" [sin precisar] la firma comercial Miranda y Cía. organizó una empresa de navegación que contaba con tres vapores pequeños: *María Luisa* (500 toneladas), *Luisa* (300 toneladas) y *Grimanesa* ("de menor tonelaje") que estuvieron mandados por "marinos nacionales como Ureta, Boiset y otros". Añade que aunque le sobraba carga y pasajeros "no alcanzaron a mantener su tráfico dos años"[125]. Sobre los vapores *María Luisa* y *Grimanesa* no se encuentran referencias en los Archivos del Museo Naval, pero en cuanto al *Luisa* al parecer la Armada lo utilizó como trasporte de guerra desde 1877.

A principios de 1872 hubo un decreto gubernativo que formaba una compañía a cargo de Rufino Echenique, asunto que ya no corresponde al lapso aquí estudiado.

5. *INTENTOS ESTADISTICOS*

Al no encontrarse registros seriados sobre el movimiento marítimo integral durante el lapso histórico que analizamos, de inmediato surge la idea de sustituir esa información tan importante para la historia marítima, mediante la utilización de los datos estadísticos que sobre el comercio marítimo existan, ya que por medio de estos es posible aproximarse a aquellos. Pero, lamentablemente, tampoco se hallan en nuestros archivos series metódicas y certeras que proporcionen los elementos informadores de que se quiere disponer. En vista de tal situación, con la esperanza que las investigaciones que hoy están en marcha proporcionen en el futuro los datos complementarios, nos vamos a limitar en las páginas que siguen a dar a conocer al lector las informaciones aisladas que hemos recogido de diversas fuentes.

En lo que se refiere a estadísticas globales, disponemos de un cuadro que resulta interesante en vista de la poca documenta-

Resumen que manifiesta el comercio que ha hecho la república peruana con cada una de las naciones que se expresarán, en todo el año de 1851[126]

		Importación al Perú	*Exportación del Perú*
ALEMANIA			
Lencería	838		
Artículos diversos	90		
		928	
Salitre			16250
BELGICA			
Salitre			8058 6
BOLIVIA			
Víveres		114	
idem			262 4
BUENOS AIRES			
Artículos diversos		87593	
CHILE			
Oro, plata y alhajas	168023		
Frutas	12802 5 1/2		
Víveres	338534 7		
Maderas	29053 2		
Vinos y licores	190		
Artículos diversos	82204 7 1/2		
		630808 6	
Algodón	4868		
Cascarilla	96		
Cueros	8166		
Licores	423		
Lonas	1433 2 1/2		
Oro	32689		
Plata	20934 4		
Sombreros, zapatos &	255764 5		
Tabaco	80334		
Víveres	159859 5		
			564568 1/2
CHINA			
Sedería	122681 6		
Lencería	141		
Oro, plata y alhajas	2355		
Víveres	30517 5		
Muebles	7614		
Artículos diversos	29448 6		
		192758 1	
Diversos artículos	7950		
Guano	91755		
Plata	85795		
			185500

		Importación al Perú	*Exportación del Perú*
CENTRO AMERICA			
Víveres	2569 5		
Maderas	9800 1/2		
Artículos diversos	38319 4		
		50689 1 1/2	
Licores	112 4		
Plata	4143		
Víveres	2000		
			6255 4
DINAMARCA			
Maderas	64 7 1/2		
Muebles	75		
Artículos diversos	498 2		
		638 1 1/2	
ECUADOR			
Oro, plata y alhajas	29745		
Frutas	2520		
Víveres	37468 3		
Maderas	77656 3		
Muebles	320		
Artículos diversos	87881 1 1/2		
		235590 7 1/2	
Diversos artículos	596 2		
Frutas	525		
Licores	270		
Lonas	1080 6 1/2		
Oro	7803		
Víveres	6427 4		
			16702 4 1/2
ESPAÑA			
Sedería	8347 4		
Frutas	5096 2		
Víveres	2097		
Maderas	1614 4		
Vinos y licores	20163		
Artículos diversos	99508 2		
		136826 4	
Cascarilla			240

		Importación al Perú	*Exportación del Perú*
FRANCIA			
Sedería	384065 4		
Lencería	45811 4		
Algodonería	59376 3		
Lanas	351129 4 1/2		
Oro, plata y alhajas	26669		
Frutas	2759 1		
Víveres	25198 6		
Maderas	532 7		
Muebles	18518 4		
Vinos y licores	82597		
Artículos diversos	469227 5 1/2		
		1465885 7	
Algodón	29928		
Cascarilla	7998		
Cueros	1397 4		
Diversos artículos	1200		
Guano	172620		
Lana	6642		
Oro	59754		
Plata	366987 4		
Salitre	259661 2		
			906188 2
HAMBURGO			
Sedería	25054 1/2		
Lencería	808 7 1/2		
Algodonería	33900 3		
Lanas	17723 3		
Oro, plata y alhajas	2547		
Frutas	1380 6		
Víveres	7165 3		
Maderas	9747 7 1/2		
Muebles	4296		
Vinos y licores	9216		
Artículos diversos	114294		
		226133 6 1/2	
Cascarilla	1197		
Cueros	19126 2		
Lanas	1314		
Salitre	43281 2		
			64918 4

		Importación al Perú	*Exportación del Perú*
INGLATERRA			
Sedería	180561 5 1/2		
Lencería	217752 5		
Algodonería	1907471 3		
Lanas	2023968 2		
Oro, plata y alhajas	29642 6		
Frutas	3366 3		
Víveres	11274 4		
Maderas	5642 5		
Muebles	38969 1		
Vinos y licores	62106 6		
Artículos diversos	1242117 2		
		5722873 2 1/2	
Cascarilla	62376		
Cueros	8735 5 1/2		
Diversos artículos	25306 2		
Guano	5284215		
Lanas	131754 4		
Oro	376722		
Plata	3046186		
Salitre	479381 2		
Víveres	4		
			9414680 5 1/2
ITALIA			
Sedería	35764 1		
Lencería	6304		
Algodonería	125 3 1/2		
Lanas	21		
Frutas	1814 2		
Víveres	9454 7		
Muebles	1670		
Vinos y licores	60		
Diversos artículos	49521 3 1/2		
		104732 1	
Cascarilla	1011		
Licores	270		
Oro	2465		
Plata	3580		
			7326
MEJICO			
Algodón			600

		Importación al Perú	*Exportación del Perú*
NORTEAMERICA			
Sedería	1155 4		
Lencería	13086 4		
Algodonería	252667 5		
Lanas	11004 4		
Oro, plata y alhajas	32421		
Frutas	614 1		
Víveres	58899 1 1/2		
Maderas	11506 4		
Muebles	34200		
Vinos y licores	2526 2		
Artículos diversos	99961 5 1/2		
		518042 7	
Algodón	7440		
Cascarilla	41364		
Cueros	231 4		
Diversos artículos	5971 2		
Frutas	190		
Guano	1722495		
Lanas	20736		
Oro	4104		
Tabaco	3048		
Víveres	31160 6		
			1836440 4
NUEVA GRANADA			
Algodonería	26 6		
Oro, plata y alhajas	68670 4		
Frutas	217		
Víveres	9		
Maderas	275 1		
Artículos diversos	2134 3		
		71632 6	
Diversos artículos	6081 5 1/2		
Frutas	18		
Lonas	18 6 1/2		
Oro	7397		
Plata	5041		
Tabaco	456		
Víveres	36704 3		
Vinos y licores	2007		
			57723 7

		Importación al Perú	*Exportación del Perú*
PARAGUAY			
Víveres		242 4	
PRUSIA			
Artículos diversos		659	
RUSIA			
Sedería	448 4		
Algodonería	775 1		
Artículos diversos	93 1		
		1316 6	
	TOTALIDADES	9'447,465 5 1/2	13'085,715 1 1/2

ción analizada, que es alcanzable. Se trata del resumen que precede, el cual manifiesta el comercio de la República en el comienzo de la segunda mitad del siglo XIX. En el mismo aparece, con cierto detalle, la relación de productos con los cuales el Perú traficaba, en 1851, con veinte países de Europa, las Américas y Asia. Figuran las importaciones y exportaciones, las materias con que se comerciaba en cada país que se indica y los valores monetarios. En cuanto a Gran Bretaña y Francia, que se muestran en el cuadro que precede, el movimiento marítimo que debió corresponder al tráfico que en él se registra, es el que figura en 1851 en los dos cuadros que siguen, los que lamentablemente sólo proporcionan una información limitada sobre movimiento marítimo en su comercio con el Perú.

Movimiento marítimo entre el Perú y Francia, en 1845-1857[127]

Años	*Navegación*			
	Salieron		*Entraron*	
	Buques	*Toneladas*	*Buques*	*Toneladas*
1845	15	4,332	13	2,812
1846	29	7,363	29	7,327
1847	44	13,309	44	13,260
1848	21	5,920	17	5,460
1849	16	5,533	20	5,400
1850	21	6,535	16	5,185
1851	26	8,884	21	6,953
1852	32	11,051	23	8,084
1853	39	13,077	22	8,266
1854	34	15,118	17	7,440
1855	22	12,152	24	11,042
1856	51	26,137	54	26,820
1857	97	57,207	32	14,872

Movimiento marítimo entre el Perú y Gran Bretaña, en 1854-1858[128]

Años	*Salieron*		*Entraron*	
	Buques	*Toneladas*	*Buques*	*Toneladas*
1854	378	191,044	104	60,898
1855	371	219,215	89	47,410
1856	240	141,049	127	100,828
1857	296	208,973	92	54,420
1858	343	294,974	72	33,072

Con respecto a unos años más tarde, hemos hallado un cuadro relativamente completo sobre movimiento marítimo, (Ver pág. 959) que a continuación reproducimos. Como se verá, la estadística de los buques que entraron al Callao en 1853 es algo informativa pues contiene nacionalidades, aparejos, tonelajes, número de tripulantes, con resúmenes no sólo para 1854 sino también para 1852 y 1853. En cuanto a los buques peruanos, no deben considerarse los totales que figuran en el cuadro, como valores absolutos, pues mientras los buques extranjeros sólo entraban en el Callao una sola vez (y así se consideraba estadísticamente si lo repetían, según da a saber la nota original), en el caso de los nacionales sus varias entradas al puerto resultaban inflando los totales, como se notará en los de "Toneladas" y de "Total de buques". Otra información que nos llega de los comienzos de la década de los sesentas es más limitada pues solamente se ocupa de los buques norteamericanos. Pero hay que considerar que se trata de un análisis muy concienzudo que el Cónsul de los Estados Unidos en el Callao eleva al Departamento de Estado, en el cual se manifiesta que durante el año comprendido entre marzo de 1860 y marzo de 1861, el mayor tonelaje de buques extranjeros que ha traficado comercialmente ha sido el de su país, y con unidades de mayor tamaño que el de las otras naciones. Da a saber también el alto porcentaje de deserciones que se han producido en esos buques, con las dificultades que esto provoca: marineros que se declaran enfermos, son llevados al hospital y luego deben ser repatriados,

Clases de buques, banderas, tonelajes y tripulaciones, que fondearon en el Callao en 1853 [129]

	Vapo-res	*Fraga-tas*	*Bar-cas*	*Bergan-tines*	*Gole-tas*	*De gue-rra*	*Toneladas*	*Tripulación*	*Total buques*
Britanic.		153	149	53	3	3	184,064	5,697	361
Id. Vap.	51						25,090	2,556	57
N. Amer.		179	52	4		3	161,774	4,217	238
Francesa		25	17	2	2	8	17,059	723	54
Español		3	4	4			3,673	185	11
Hamb.		3	11	7	2		6,437	295	23
Chilena		4	7	7	4	1	5,156	242	23
Sueca		3	5	3	2		4,202	161	13
Bremen		1	2	1			1,815	54	4
Noruega			3	1			1,480	56	4
Mejicana			1	5	1		1,408	76	7
C. Ame.		1		1	1		403	31	3
Bélgica			1	1			512	16	2
N. Gran.				3			397	32	3
Holanda		3	7	1	1		5,547	165	12
Hanover				1			196	10	1
Brasileña		1				1	380	16	2
Danesa		1	3	2			1,922	70	6
Cerdeña			3	4			2,024	145	7
Prusiana			2	1	1		1,016	43	4
Rusia				1			306	13	1
Ecuador					2		138	13	2
	51	377	267	102	19	16	424,399	14,816	852
Peruano		9	41	79	171		53,206	3,591	300
En 1853	51	386	308	181	190	16	477,605	16,407	1,132
En 1852	60	138	256	194	145	32	249,510	13,023	825

En la razón no se considera un buque otra vez al regresar de las islas de Chincha o la costa, ya cargado. Callao, 31 de julio de 1854.

todo ello con pérdida del dinero fiscal norteamericano. Las cifras que proporciona son las siguientes:

Movimiento marítimo de buques norteamericanos en 1860-1861[130]

	Número de buques	*Tonelajes*	*Número de tripulantes*	*Deserciones y bajas*	*Muertos*
Fracción del trimestre (4 a 31 de marzo de 1860)	17	14,771	492	105	7
Trimestre que terminó el 30 de junio de 1860	72	71,718	1,872	583	9
Trimestre que terminó el 30 de setiembre de 1860	41	39,996	1,434	289	9
Trimestre que terminó el 31 de diciembre de 1860	45	40,762	1,129	160	8
Trimestre que terminó el 31 de marzo de 1861	23	18,108	613	164	7
	198	185,355	5,540	1,301	40

Por entonces Baxley, quien ha llegado al Callao en cumplimiento de la misión que le encomendara el Departamento de Estado, y de la cual hemos tratado en un capítulo procedente, informa que ha encontrado anclados en el Callao la cantidad de 150 buques[131].

Basadre, por su parte, trae en su obra el siguiente cuadro:

Movimiento marítimo en el Callao en 1862[132]

Banderas	*Ingresos*		*Salieron*	
	Número	*Toneladas*	*Número*	*Toneladas*
Norteamericana	278	277,294	272	273,963
Británica	277	227,183	264	219,759
Francesa	91	55,402	87	62,805
Peruana	372	54,073	330	47,791
Chilena	85	20,322	74	16,255
Hamburguesa	31	18,359	31	18,024
Italiana	18	11,239	17	9,644
Sueca	12	5,168	13	6,255
Española	10	4,152	9	3,959
Danesa	9	3,441	8	2,747
De Bremen	8	6,874	7	6,633
Belga	4	2,294	4	2,280
Rusa	4	1,608	4	1,600
Prusiana	3	1,182	3	1,182
De Mecklemburgo	2	887	2	920
Noruega	2	862	2	862
Ecuatoriana	1	175	1	175
	1,207	690,515	1,128	674,854

A unos años después corresponde el cuadro que sigue, en el cual se halla la estadística del movimiento marítimo de buques franceses e italianos en el Perú.

Movimiento marítimo de buques franceses e italianos en el Perú en 1868-1869[133]

Años	*Franceses*					
	Llegadas			*Salidas*		
	Nº de barcos	*Tonelaje*	*Tripulantes*	*Nº de barcos*	*Tonelaje*	*Tripulantes*
1868	147	75,842	2,504	141	72,965	2,423
1869	144	78,192	2,505	141	76,879	2,460
	Italianos					
	Llegadas			*Salidas*		
1869	183	87,232	2,568	190	90,000	2,570

6. EL COMERCIO MARITIMO DE EXPORTACION

No hemos hallado informaciones estadísticas nacionales que presenten metódicamente cifras sobre la exportación durante el lapso de que se ocupa este tomo. Con datos parciales, pues solamente comprenden el período 1853 (ó 1854) a 1858 (ó 1859), existen los tres cuadros que damos a continuación. Como podrá notarse en ellos, de los vegetales sólo la cascarilla y el algodón merecen el honor de ser citados, pero mostrando cantidades bastantes pequeñas. En los cuadros que integran el ANEXO D se mencionan otros productos agrícolas (ají, ajos, azúcar, camotes, cebollas, etc.) pero también con cifras muy modestas, y exportados a países muy cercanos. Esto demuestra que al comenzar la segunda mitad del siglo XIX el Perú sigue arrastrando la crisis agrícola que desde hace años golpea a la costa, desfavorable situación que sólo va a comenzar a mejorar cuando al minúsculo capital de trabajo con que cuentan los terratenientes costeños se sume el dinero que reciban como pago por los esclavos manumitidos en 1854. Los efectos de este incremento de capital no se dejaron sentir de inmediato, por supuesto. De allí que durante el lapso que estudiamos en este libro, la producción agrícola (salvo el algodón) siguió sufriendo los perjudiciales efectos de que no se pudieran alcanzar los grandes mercados de compra del Atlántico a

causa del elevado renglón de fletes que hubiéramos tenido que pagar, lo cual nos obligaba a cobrar precios muy elevados (como sucedió en el caso del azúcar). Desgraciadamente no contábamos, tampoco, con un mercado interno económicamente capaz de absorber un aumento en la producción agrícola. Esto explica al lector las pocas referencias que este capítulo contiene sobre una posible participación de ella, en cuanto al movimiento marítimo.

Comercio marítimo del Perú con Francia, en 1843-1859[134]
Valores de los artículos

(Según declaraciones en las aduanas de Francia)

Años	*Importado de Francia (Francos)*	*Exportado a Francia (Francos)*	*Total importación y exportación (Francos)*
1843	4'097,000	3'323,000 (*)	7'420,000
1844	6'288,000	474,000	6'762,000
1845	6'648,000	1'980,000	8'628,000
1846	6'641,000	2'716,000	9'357,000
1847	7'739,000	2'892,000	10'631,000
1848	7'421,000	3'426,000	10'847,000
1849	11'826,000	1'767,000	13'593,000
1850	12'603,000	6'381,000	18'984,000
1851	17'896,000	5'971,000	23'867,000
1852	22'454,000	6'118,000	28'572,000
1853	20'966,000	7'594,000	28'560,000
1854	18'760,000	7'863,000	26'623,000
1855	32'594,000	7'369,000	39'963,000
1856	27'838,000	20'273,000	48'111,000
1857	28'477,000	12'871,000	41'348,000
1858	31'200,000	53'000,000	84'200,000
1859	24'400,000	17'500,000	41'900,000

(*) El oro exportado este año subió a 2'652,000 francos.

"Entre los artículos que forman el comercio del Perú con Francia y la Gran Bretaña, no figuran la plata piña, sellada o en chafalonía, ni el oro, porque se consideran como valores, de suerte que a los cuadros del comercio entre el Perú y la Francia y Gran Bretaña debe aumentarse como seis millones de pesos, en que,

según datos seguros, se calcula el importe del oro y plata que producen al año, como item de exportación las minas del Perú"[135].

Artículos exportados por el Perú a la Gran Bretaña, en 1854-1858[136]

Artículos	*1854* *Quintales*	*1855* *Quintales*	*1856* *Quintales*	*1857* *Quintales*	*1858* *Quintales*
Cascarilla	3,221	2,439	5,858	5,731	4,010
Bórax	4,568	6,387	1,303	1,054	793
Cochinilla	2,134	1,158	209	220	161
Cobre en mineral	8,756	24,574	73,418	53,328	62,628
Cobre en barras	418	3,410	14,824	5,170	23,628
Algodón	2,892	2,559	9,817	5,274	2,782
Huano (toneladas)	221,747	255,535	117,016	264,230	30,220
Cueros de buey (número)	437	295	282	2,111	7,689
Salitre	411,730	335,300	290,866	328,739	494,835
Pieles de cochinilla y otros	13,344	9,327	32,678	11,692	5,780
Estaño en barra	528	303	5,366	3,310	2,212
Estaño en mineral	154	682	8,140	6,028	4,752
Lana de oveja	15,718	19,219	21,370	26,902	19,597
Lana de alpaca	12,495	12,889	28,563	22,352	25,751

Como se ha expresado inmediatamente antes, "debe aumentarse como seis millones de pesos, en que, según datos seguros, se calcula el importe del oro y plata que producen al año, como item de exportación, las minas del Perú"[137].

Valores de los artículos exportados por el Perú a la Gran Bretaña en 1854-1858[138]

Artículos	1854	1855	1856	1857	1858
Cascarilla	201,310	144,820	295,495	249,390	221,145
Bórax	72,405	82,690	14,385	10,665	7,755
Cochinilla	197,800	111,210	19,840	20,225	14,280
Cobre en mineral	47,760	92,180	277,495	264,555	281,060
Cobre en barras	12,185	53,665	153,330	65,890	373,175
Algodón	34,540	32,660	122,710	196,430	42,460
Huano	12'196,085	13'341,900	10'266,930	17'174,950	18'940,990
Cueros de buey	7,365	5,680	7,475	50,615	145,925
Salitre	1'585,345	1'284,920	1'103,810	1'476,225	1'761,275
Pieles diversas	13,620	7,770	25,870	3,960	1,680
Estaño en barra	14,000	7,995	162,495	96,800	58,685
Estaño en mineral	2,800	10,335	10,335	82,200	70,200
Lana de oveja	311,080	405,395	556,520	685,855	443,585
Lana de alpaca	644,730	805,520	1'933,990	1'665,785	1'522,165
Diversos artículos	371,600	84,700	173,625	119,440	222,885
Suma pesos (*sic*)	15'692,635	17'421,440	15'243,470	22'062,995	24'111,265

Por excepción, hemos encontrado un cuadro oficial interesante, que detalla las mercaderías exportadas por el Perú en 1851 , con su peso o medida, cantidad, avalúo, destino y bandera, que es el que presentamos como ANEXO D. Según puede verse en tal cuadro, la mayoría de los buques de bandera peruana navegan por la costa del Pacífico llevando nuestros productos a Chile, Ecuador y Nueva Granada (aguardiente, ají, ajos, algarroba, algodón con pepita, almidón, anís, arroz, azúcar blanca, azúcar moscabada, caballos, cal, camotes, canastas de carrizo, chancacas, cerdos, cebollas, cigarros, cigarreras, cordobanes, cueros de cabra, dulces en tarros, dulces secos, dulces en cajas, frutas, garbanzos, harina, huevos, jabón, linazas, lona, manteca de puerco, maíz, miel, oro sellado, pabilo, papas, petates, pellones, plata, chafalonía, plata sellada, quesos, sal, sombreros de vicuña, sombreros de paja, sombreros diversos, tabaco, vino, vinagre, yeso y zapatos). Si con respecto a estos productos nacionales se examinan las banderas bajo las cuales salen, se advierte que con respecto a los que van a las costas ecuatorianas, neogranadinas y chilenas, un buen número lo hacen en buques extranjeros, siendo de notar que muchos de ellos son los ingleses de la P.S.N.C.

Aparece cierto número de buques con bandera peruana que van a Norte América (muy probablemente a la costa occidental) llevando arroz, azúcar blanca, azúcar moscabada, camotes, carne, chancaca, cerdos, cebollas, cigarros, frutas, maíz, miel, pabilo, papas y tabaco. Ha de tenerse presente que este cuadro es de la época del *rush* del oro, por lo que muestra un comercio transitorio en muchos casos. No es este el del azúcar. En 1850 la exportación del azúcar peruana a California era un negocio ya establecido, aunque tenía que luchar contra las restricciones que le ponían las aduanas de Oregón y California, especialmente la de San Francisco[140]. No obstante esas dificultades el país siguió vendiéndole azúcar a California hasta los finales de la década de los sesentas, según se advierte en las respuestas que los cónsules norteamericanos en Paita y Tumbes dieron a una encuesta del Departamento de Estado, conforme se detallará posteriormente.

Por excepción, en el cuadro que estamos presentando se registra un buque con bandera peruana que va a Francia con salitre. Quizás existiera más de uno, por entonces, que llevara plata (en diversas formas) a la China, probablemente para convertirla en *culíes*. Hemos encontrado que, aunque era raro, hay casos de buques pequeños que iban a Nueva York, como la goleta *Sican*[141].

También ofrecen algún interés los tres cuadros que siguen, el primero de los cuales registra las exportaciones bolivianas en tránsito por Arica, respecto a las cuales precisa tener en cuenta que no influían mayormente en nuestro movimiento marítimo, pues eran tomadas en dicho puerto por buques extranjeros. En cuanto el segundo cuadro, da un resumen muy general de la exportación peruana en 1851, mientras que el otro la suministra respecto a 1859, con especificación de los grupos de productos que salían al extranjero.

Tránsito por el Perú de efectos bolivianos para el extranjero, en 1851[142]

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Totales generales*
Cascarilla	qqtls.	9056 67 1/2	a 30 pesos		271700 1
Café	„	91 65	a 9 pesos		824 7
Cacao	„	1	en		25
Coca	„	25	a 16 pesos		400
Cobre barrilla	„	45889 20	a 5 pesos	229446	
Idem mineral	„	237 50	idem	1187 4 ...	253161 1
Idem fundido	„	1501 84	a 15 pesos	22527 5	
Estaño	„	4275 94	a 14 pesos		59862 1 1/2
Matico	libras	300	a 4 reales		150
Oro sellado	onzas	331	a 17 pesos	5627	
Idem en polvo y pasta	„	4553 10	a 16 pesos	72885	78485
Plata sellada	pesos fs.	...	...	66889	
Idem piña	marcos	2157 7 1/2	a 8 ps. 4 rs.	18342 3 1/2	85231 3 1/2
					749839 7

Resumen de la exportación[143]

Por diferentes producciones	5'814,930 1 1/2
Por guano al precio calculado	7'270,785
Total pesos	13'085,715 1 1/2

(Nota: el precio calculado por tonelada de guano es de 45 pesos; las toneladas de guano exportadas son 161,573).

Productos de exportación valorados en el Callao, en 1859[144]

Aguardientes	15,938	6	
Algodón	9,750		
Azúcar	49,460	7	
Café	90		
Cigarreras	204		
Cueros de res	22,365		
Idem de cabra	375		
Cochinilla	5,362	4	
Cuerdas	310		
Chocolate	174		
Chancaca	29,766	3	1/2
Lanas	81,680		
Metal de plata y cobre	35,830		
Oro en polvo	4,066		
Idem en barras	34,085		
Idem sellado	57,887	7	
Plata	226,075	2	
Idem piña	1.623,897	4	
Idem chafalonía	40,845	7	1/4
Salitre	269,175		
Semilla de alfalfa	350		
Sombreros de paja	984		
Idem de vicuña	360		
Vinos	180	4	
	2.509,323	4	1/2

7. EL COMERCIO MARITIMO DE IMPORTACION

En el mismo legajo oficial en que se hallan los pormenores del comercio de exportación, al que nos hemos referido en líneas anteriores, se encuentra una pormenorizada relación que tiene por título el siguiente: "Mercaderías importadas en la república peruana en todo el año 1851". Se mencionan los siguientes items: artículo, peso, cantidad, avalúo, procedencia y bandera del barco que la trajo. Así, por ejemplo, se detalla el número de sedas,

blondas, botones, cintas diversas, corbatas, sombrillas, chapas de madera, te, trigo, quesos, música impresa, etc.[145]. Nos limitamos a consignar este dato por vía informativa, en beneficio de quienes deseen utilizarlo. No es tal nuestro caso pues en este libro sólo estudiamos el comercio en cuanto a las noticias que se relacionan con el tráfico marítimo, y este cuadro no las contiene al respecto. En ese legajo también aparece el resumen numérico que sigue:

Resumen de rubros de importación al Perú, en 1851[146]

Sedería	758.075.5	
Lencería	284.742.4	1/2
Algodonería	2.254.343	
Lanas	2.403.846.5	1/2
Oro, plata y alhajas	360.373.2	
Fruta	30.570.4	1/2
Víveres	523.545.5	1/2
Maderas	145.894.1	1/2
Muebles	105.662.5	
Vinos y licores	176.859	
Artículos diversos	2.403.552.3	1/2
	9.447.465.5	1/2

Paz Soldán, por su parte, da un fragmentario resumen anual de importaciones británicas[147].

Importaciones de Gran Bretaña al Perú en 1854-1858

Años	*Pesos*
1854	4'746,445
1855	6'425,800
1856	5'230,050
1857	5'859,320
1858	5'815,775

Skogman (1851-1853) dice que la importación peruana consistía principalmente de artículos industriales y manufacturados. Añade que de Chile traíamos cereales y harina y de los EE.UU. harina y madera, y que ésta venía a veces de Chiloé. También menciona importación de tabaco, índigo y "una apreciable cantidad de mercurio"[148]. Le debemos otra información, pues refiere que durante los primeros años de la década de 1850 la casa

comercial norteamericana Alsoph y Cía., establecida en el Perú y Chile, mantenía con la China un tráfico de dos buques anuales. Según da a saber este oficial de marina sueco, quien visitó por entonces las costas del Pacífico sudamericano al mando de la fragata *Eugenia*, como se ha dicho antes, se importaban sedas, mantillas de *crêpe*, muebles, té y otros productos de menor cuantía "pero que alcanzaban montos elevados". Los pagos debían hacerse al contado, al recibir la mercadería en las costas de la China, lo que hacía que este comercio sólo "pudieran explotarlo las firmas más poderosas"[149]. Es de suponer que las mantillas provenían, más bien, de Manila donde se compraban también los famosos "mantones de Manila" que las damas limeñas usaron hasta los comienzos del presente siglo.

De esta misma época tenemos dos cuadros norteamericanos oficiales que muestran qué reducido era por entonces el número de buques que venían de los Estados Unidos con mercaderías para el comercio peruano. Se puede constatar en uno de ellos que aun en el caso de los que llegaban a nuestras costas para cargar guano (que ya eran numerosos, según se va a ver cuando tratamos del tráfico marítimo del guano) la mercadería que traían no era muy abundante. El cuadro correspondiente al Anexo Nº 6 del original, presenta una modalidad que si fue también seguida por los buques europeos, debió influir apreciablemente en el volumen del tráfico marítimo relacionado directamente con nuestras compras de mercadería en el exterior: que había buques guaneros que además o en vez de carbón traían mercadería general.

Buques norteamericanos en tráfico comercial ordinario con el Perú, excepto guano, durante el primer semestre de 1854[150]

1854	*Nombres*	*Tons.*	*Observaciones*
Feb.	La Mar	326	Comercio variado.
"	J. Walls	272	Madera aserrada desde Guayaquil.
Marzo	Cecil	107	Carga variada. Nave vendida.
Abril	Excel	81	*Idem.* Zarpó en lastre hacia Tahití.
"	Eliza	279	*Idem.* Comerciando.
Mayo	Emily Miner	363	*Idem.* Zarpó en lastre hacia California.
Junio	Lady Jane	218	*Idem.* Zarpó en lastre hacia Tahití.
"	Michael Angelo	—	Rumbo a California, entró por aguada.
		1,646 Tons.	

"Los buques arriba mencionados no se llevaron guano: ellos eran buques mercantes ocasionales y de mercaderías generales.—Callao, 30 de junio de 1854. William Miles. Cónsul de los EE. UU. en el Callao, Perú".

Buques guaneros norteamericanos que importaron mercadería durante el primer semestre de 1854[151]

Fechas	*Nombres*	*Valores*
1854		
Enero	Fanny Forrester	74,000
"	Kate & Alice	25,000
"	Squantum	71,000
"	S. G. Hill	10,000
Febrero	Indian Queen	1,500
"	Louis Phillippe	40,000
Marzo	Cecil	2,000
Mayo	Strabo	2,000
Junio	William Wist	50,000
"	Eliza	5,000
"	G. Wallis	25,000
		$ 305,500

"La mayor parte de los buques guaneros llegan aquí en lastre; el cuadro precedente es una muestra de un comercio de exportación adicional, como consecuencia de contar con la ventaja de tener flete de guano al volver a los Estados Unidos. Como en los cuadros apropiados se da cuenta del tonelaje, aquí sólo se registran los valores, mostrando el incremento de tonelaje por el trasporte de los Estados Unidos al Perú.— Callao, 30 de junio de 1854.— William Miles.— Cónsul de los EE. UU.—Callao.— Perú".

Los otros datos que se han podido recoger sobre las importaciones durante el lapso que nos ocupa no son de la importancia que sería deseable, en cuanto a noticias sobre el movimiento marítimo. Tenemos los valores de diversos grupos de mercaderías introducidas en 1859 y también los valores globales de 1866.

Mercaderías importadas en 1859[152]

Sedas	983,791 7
Linos	269,093 4 1/2
Algodones	2.467,379 4
Lanas	1.718,093 4
Ropa hecha	1.177,941 2 1/2
Víveres	2.260,970
Mercería	2.809,810 7
Mercaderías diversas	2.177,783 5 1/2
	13.164,864 2 1/2

Resumen de importaciones en 1866[153]

Artículo	*Valor*
Sedas	469.786.69
Lienzos	448.419.92
Algodones	2.430.049.94
Lanas	2.163.486.89
Oro, plata y alhajas	211.022
Ropa hecha	1.484.473
Muebles	274.757
Maderas	269.876
Frutas	42.939.73
Víveres	2.071.088.82
Licores	601.787.60
Artículos diversos	4.565.977.14
Total general S/.	15.033.664.73

Durante los finales de 1869 el Departamento de Estado envió a sus cónsules una encuesta sobre "la condición de las relaciones comerciales entre los Estados Unidos y las repúblicas latinoamericanas". El de Paita hizo un interesante examen general expresando que el Perú exportaba algodón, lana, cortezas, cochinilla, pieles, cueros de cabras, azúcar, plata y guano, y que de tales productos las pieles y el cuero de cabras iban casi íntegramente a Nueva York, donde se convertían en objetos manufacturados; pero que el azúcar tenía mercado en San Francisco y que los buques que la llevaban volvían con madera y harina. Todos los otros productos, manifestaba, iban a Inglaterra, principalmente, y algo a Francia. En cuanto a las causas de que las importaciones europeas excedieran en el Perú a las norteamericanas, el Cónsul creía que se debía a varias razones. La línea británica de vapores de la costa del Pacífico sudamericano daba a su país una positiva ventaja. Gracias a ella existían en los nuestros más comerciantes ingleses, franceses y alemanes que norteamericanos, los cuales dirigían el comercio marítimo hacia Europa e importaban mercadería de sus países que, por lo demás, con mano de obra más barata que la norteamericana, resultaba a precios inferiores a los de los Estados Unidos. Además, esos comerciantes se contentaban con obtener para su capital de inversión un beneficio más modesto del que exigían los norteamericanos. Como medida para mejorar la situación estimaba necesario que se estableciera una línea de vapores que hiciera el tráfico entre San Francisco y

Valparaíso. El cónsul en Tumbes iba más lejos: creía conveniente la construcción del canal en Panamá, y aunque coincidía con su colega en algunos puntos, subrayaba mucho más los efectos de la ventaja que la P.S.N.C. había dado y seguía proporcionando a Inglaterra, sobre todo en ser dueña del transporte de los productos de exportación de nuestros países, que enumeraba como sigue: cortezas y raíces medicinales, caucho, cochinilla, índigo, algodón, lana, marfil vegetal, nitratos de soda y minerales. Terminaba diciendo que las simpatías de los latinoamericanos estaban decididamente con los Estados Unidos, a quien "miraban como el cabeza de familia, y del cual se quejaban porque no recibían de él la natural protección necesaria". Abunda más al resultado del examen conocer la opinión del cónsul en Guayaquil, quien expresaba que una reducción en el valor de los fletes entre Nueva York y Aspinwall aumentaría mucho las exportaciones norteamericanas, porque "los muy exorbitantes fletes" inducen a los comerciantes a importar de Europa. También había que notar, decía, que los comerciantes ingleses conceden créditos a plazos más largos que los norteamericanos. Añade que la P.S.N.C. no conectaba con los vapores norteamericanos del istmo de Panamá, lo que hacía que la mercadería de Nueva York tuviera que esperar semanas. Opinaba que una compañía de navegación norteamericana en la costa del Pacífico pondría las principales transacciones comerciales en manos de los EE.UU. porque la llegada de mercadería sería en fechas seguras[154].

V D. DEL PROTECCIONISMO AL LIBERALISMO

1. CODIGOS DE COMERCIO

En imitación de los Estados Unidos (*"Tariffs of Abominations"*, *"Whig Tariff"* de 1842, *"Walker Tariff"* de 1846), aunque no teníamos nosotros una industria que defender, nuestra legislación comercial adoptó desde 1821 un carácter proteccionista[155] que era el que tenía el Reglamento de Comercio (1840) con que terminamos la primera mitad del siglo XIX. Pero antes que esto último ocurriera, dos notas diplomáticas que llegaron a Torre Tagle hicieron comprender a nuestros dirigentes que se acercaba un momento de decisiones en que tendríamos que escoger entre persistir en tal actitud, marchando de la mano con los norteamericanos, o seguir las nuevas pautas que Gran Bretaña estaba imponiendo al mundo, y de las cuales hemos tratado anteriormente.

"Los principios del comercio libre mantienen en este país su situación dominante", decía uno de nuestros agentes diplomáticos en Gran Bretaña, en 1846. Añadía que se esperaba que el gabinete de Russell, que acababa de reemplazar al de Peel, completara la obra pues "estaba comprometido mediante sus declaraciones privadas y públicas a seguir una política eminentemente abierta y liberal... para un comercio internacional y universal", y rogaba al Cielo que el Perú se aprovechara para romper las ataduras "que la poca versación de nuestros padres sobre los verdaderos principios mercantilistas, habían puesto a un comercio cosmopolita"[156]. Nuestro representante diplomático en Washington, por su parte, opinaba, a finales de 1848, que si en las elecciones de noviembre de ese año triunfaba la candidatura presidencial de Taylor, "una de las primeras medidas de ese partido [Whig] será reforzar la tarifa de comercio, subiendo los derechos en protección de la industria nacional"[157].

2. *ASOMA EL LIBERALISMO Y SE ASIENTA*

Al comenzar a ejercer su cargo, Echenique llevó a su gabinete a adoptar la línea liberal, quizás bajo el impulso de los vientos que soplaban de Europa desde 1848, que también debieron influir en el abandono del monopolio de que habían gozado en Chile los buques nacionales, que sólo produjo, dijo en Santiago un representante a Congreso, "que nuestro glorioso trapo ande colgado de esos montones de polillas que se sostienen sobre las aguas por un milagro de la Providencia"[158]. Quizás, también, el nuevo presidente de la República puso en la obra su pragmatismo de agricultor progresista pues una de las primeras medidas que tomó fue facilitar la tramitación de los documentos comerciales en las aduanas (23 de diciembre de 1851). Pero lo más importante que hizo, entre las varias disposiciones que dictó para establecer un adecuado comercio marítimo y para fortalecer nuestra marina mercante, fue colocar unas bases que no existían, y renovar otras que ya se hacían inservibles, es decir, crear un código nacional de comercio (cuyo libro tercero se ocupaba del comercio marítimo) y reemplazar el reglamento de comercio que había servido durante la época de los buques de vela, por otro que organizara la actividad mercantil de los vapores en los diversos puertos de la República. Antes que estas dos importantes obras estuvieran al servicio del público, el gobierno de Eche-

nique tomó una medida que alineó al país en la tendencia liberal que surgía contra el proteccionismo del pasado, acompañado a veces de disposiciones policíacas que acarreaban dificultades. Por entonces, por ejemplo, como una concesión se permitía que los capitanes de buques pudieran permanecer en tierra hasta las diez de la noche[159]. Conforme lo había anunciado el ministro de Hacienda en la Memoria de 1851, asunto al que nos hemos referido en páginas anteriores, se oficializó el principio de la libertad de bandera. Una ley que tuvo por fecha el 22 de enero de 1852 declaró que cualesquiera que fuesen los buques que las importaran, los derechos que debían pagar las mercaderías serían iguales, de lo que sólo quedaron exceptuados los buques nacionales de menos de 200 toneladas a quienes no se les cobrarían los de puerto y tonelada[160].

En junio de 1853 entró en vigencia el Código de Comercio, y en marzo del mismo año el Reglamento de Comercio que fue reemplazado en diciembre de 1864 por el reglamento aprobado durante la presidencia de Pezet[161] que era "esencialmente liberal, sin un fiscalismo que pretendiera fijar normas sobre insignificantes pormenores", debiéndose aclarar que antes, en diciembre de 1862, se había legislado concediendo a los buques con bandera extranjera, todos los privilegios de que disfrutaban los nacionales[162]. Los puertos mayores de la República reconocidos en 1853 fueron los mismos de 1840, a saber: Arica, Islay, Callao, Huanchaco, Paita y San José (Lambayeque), a los que en 1864 se agregó Iquique. Puertos menores se declararon en 1853 a Iquique, Ilo, Chala, Pisco, Huacho, Casma, Pacasmayo y Tumbes, a quienes se sumaron Pisagua, Quilca y Atico, en 1864. En cuanto a las "caletas habilitadas para la exportación de productos naturales e industriales del país, y para la internación, con procedencia de puertos mayores, de efectos extranjeros libres de derecho por la ley, o de los que gravados con derechos, los hubiesen pagado, así mismo para la internación de productos nacionales, con procedencia de puertos mayores o menores, o de otras caletas", eran, en 1864, las siguientes: Patillos, Chucumata, Molle, Junín, Mejillones, Sama, Cocotea, Lomas, Nasca, Salinillas, Caucato, Chincha o Tambo de Mora, Cerro Azul, Ancón, Chancay, Supe, Huarmey, Samanco, Chimbote, Santa, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santiago de Cao, Malabrigo, Chérrepe, Eten, Pimentel y Sechura.

Desde el artículo 5º al artículo 24, inclusive, el Reglamento de 1864 se ocupaba de la situación en que los buques nacionales y

extranjeros se hallaban con respecto a esas tres categorías de accidentes no geográficos sino administrativos que nuestra legislación creaba: puertos mayores, puertos menores y caletas habilitadas. Comprenderlo no era fácil debido a las complicaciones que el Reglamento estableció al determinar en qué puertos se podía tocar, cuándo y cómo, pues había un orden de subordinación y también cierta condición en que el buque se colocaba de acuerdo con su carga. En realidad, el liberalismo se echaba a perder un poco y esto se debía a que el viejo temor colonial del contrabando de mercaderías había sufrido una reencarnación en el terror al contrabando de guano. El último de los artículos mencionados, es decir, el 24, expresaba que "todos los privilegios y franquicias de que para el comercio de cabotaje gozan los buques nacionales, se hacen extensivos *por ahora* [el subrayado es nuestro] a los vapores extranjeros, permitiendo a estos últimos además tocar en sus viajes, en puertos menores o caletas habilitadas, aunque conduzcan mercaderías que adeuden derechos, de un puerto mayor a otro, o para el extrangero". Ese *por ahora* nos lleva a no adentrarnos en las complicaciones mencionadas, por lo cual nos vamos a limitar a informar sobre aquellas partes del contenido del capítulo primero que tenían aspecto duradero y eran valiosas. Así el lector podrá hacer un balance de opiniones sobre los méritos de liberalismo o de proteccionismo del Reglamento.

A todos los buques que llegaban del extranjero les estaba prohibido fondear en los puertos menores y caletas, pero en Tumbes sí podían hacerlo los balleneros. También tenían entrada franca a este puerto las embarcaciones menores que conducían artículos libres de derecho y víveres, a las cuales se permitía hacer directamente el tráfico de Tumbes a la costa de Guayaquil. En cuanto a los buques nacionales de menor tamaño que llevaban mercadería que no estaba liberada de derechos, tenían que ir primero a Paita para pagarlos.

Los buques extranjeros podían entrar en las caletas habilitadas, a cargar productos nacionales pero para esto tenían que salir de los puertos mayores o menores en lastre o con frutos del país u otros productos que especificaba el Reglamento; y sólo con licencia de la aduana del puerto mayor de donde hubiesen salido les era permitido zarpar hacia el extranjero estando en puertos menores o caletas. Sólo los buques nacionales podían conducir mercaderías que no adeudasen derechos, y frutos del país, de los puertos mayores y menores a las caletas habilitadas, o de una a otra caleta.

En lo relacionado con el guano, los buques que lo cargaban para el extranjero sólo podían hacerlo en las islas Chincha o las que el Gobierno designaba. No era permitido sin licencia escrita anclar en ninguno de los fondeaderos de las islas y estaba prohibida la caza de pájaros en el litoral del Perú[163].

3. LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO MARITIMO

La organización aduanera que establecía el Reglamento se estructuraba a base de siete aduanas principales (Iquique, Arica, Islay, Callao, Huanchaco, San José y Paita) que abarcaban como subordinadas las aduanas secundarias que existían en cierto número de puertos menores y caletas cercanas, como sigue: Iquique tenía como dependientes el puerto menor de Pisagua y las caletas de Patillos, Chucumata, Molle, Mejillones y Junín; Arica tenía el puerto menor de Ilo y las caletas de Sama y Cocotea; Islay, los puertos menores de Quilca, Atico y Chala y la caleta de Lomas; Callao, los puertos menores de Pisco, Huacho y Casma y las caletas de Nasca, Salinillas, Caucato, "Chincha o Tambo de Mora", Cerro Azul, Ancón, Chancay, Supe, Huarmey, Samanco, Chimbote y Santa; Huanchaco, las caletas de Santiago de Cao, Guañepe, San Bartolomé de Chao y Malabrigo; San José, el puerto menor de Pacasmayo y las caletas de Chérrepe, Eten y Pimentel; y Paita, el puerto menor de Tumbes y la caleta de Sechura[164]. Cada aduana estaba a cargo de un administrador cuyas facultades quedaban cuidadosamente especificadas en el Reglamento. Entre estas figuraba la de "otorgar las licencias con que debe navegar todo buque mercante, determinando en ellas los puertos a donde se dirigen"[165]. Como es de suponer, la competencia de los capitanes de puerto era mínima en cuanto al comercio marítimo pues el Departamento de Marina no intervenía en esta clase de asuntos sino en los del movimiento marítimo en los cuales, en ciertos casos, actuaba en calidad consultiva, como cuando se trataba de precisar el carácter de los transportes conductores de provisiones y artículos navales para las escuadras de las potencias neutrales, que estacionaban en nuestras costas. El Reglamento especificaba que se les consideraría como buques de guerra pero que si conducían también carga para particulares, tenían que sujetarse a lo dispuesto para los buques mercantes[166]. Debe decirse, de paso, que es muy probable que la inserción de este artículo en el Reglamento se debiera a un serio incidente diplo-

mático que acababa de ocurrir con nuestra cañonera *Morona*, en Belem do Pará (Brasil), a causa de que aceptó embarcar carga de particulares para transportarla a Iquitos, en su primer viaje a aguas peruanas del Amazonas como se dará a saber en el Cap. XIV. Este asunto fue tratado por nosotros en un libro publicado en 1932.

En el capítulo que en el Código trataba de la exportación se especificaba que podían salir libremente en buques de cualquier nación todas las producciones naturales e industriales de la República "inclusive el oro y la plata en pasta o amonedados", disposición respecto a la cual se dictaron restricciones en 1868 y 1869[167]; y también se establecía, en gesto cordial que demostraba que aún subsistían los antiguos lazos coloniales, que "las producciones del Ecuador que llegasen por tierra a Tumbes podrán almacenarse en dicho puerto y llevarse libremente a la costa de Guayaquil en chatas u otras embarcaciones menores, que no pasen de sesenta toneladas"[168].

El capítulo que reglamentaba la importación, por último, mostraba muy a las claras el interés que existía en ofrecer en el papel todas las facilidades convenientes para el desarrollo de la marina mercante nacional, pues se declaraban "libres de derechos de importación y de forzoso despacho en playa", numerosos artículos navales: anclas, anclotes y sus cepos; barniz y resina para buques; bombas para buques; brea, cabillas de fierro y cadenas para buques; cartas y globos geográficos; chumaceras; cocinas o fogones para buques; compases de bitácora; cuadernales, motones, escotines de cadena, espeques, estopa, ganchos, guardacabos; galletas para rancho de buques; jarcias de todas clases; lona y loneta de todas clases; buques, lanchas, chalupas y botes; lumbreras, molinetes, pasadores de fierro, palos para arboladura, planchas para forros de cascos, rasquetas, rempujos, remos y "todos los artículos puramente navales que aquí no estén designados"[169].

V. E. LAS LANAS, EL GUANO Y EL TRAFICO MARITIMO

1. LAS LANAS

En su interesante ensayo *Islay y la economía del Sur peruano*, a base de los informes periódicos de los cónsules británicos en ese puerto, Heraclio Bonilla ha estudiado el interesante fenómeno económico que con relación a las lanas se presentó en el Sur durante los años aurorales de nuestra vida republicana. Hace notar

este bien enterado investigador que a pesar de la contracción comercial que en 1780-1840 se presentó a causa de la crisis interna que se produjo en los finales del siglo XVIII, a la cual se sumó el convulsionado período emancipador y de luchas caudillescas, el sur peruano vivió dentro de una economía de crecimiento casi constante gracias al cual el Perú mantuvo su contacto con el mercado internacional. Se deduce de tal ensayo conclusiones de importancia: el desarrollo desigual de las economías regionales del Perú, la precaria existencia de puertos nacionales que sólo respiraban el aire de la trascosta que los utilizaba, la exportación de materias primas que hubieran podido ser elaborados en el país, la discordancia entre la economía de las lanas y la economía del guano, principalmente. No podemos, sin embargo, ocuparnos aquí de ellas. Nuestro intento es analizar si el comercio internacional de las lanas, duradero y rentable, produjo un movimiento marítimo que en algo influyó sobre el desarrollo de la marina mercante nacional.

Se habrá notado en el capítulo precedente que al describir los puertos de nuestra costa, en lo que se refiere a Islay hemos consignado las informaciones que nos ha sido dado conseguir sobre la exportación de las lanas que se realizaba por dicho lugar. Como ahora vamos a encontrar un análisis relacionado con el mismo asunto, para información del lector nos parece necesario hacer una advertencia. Rogamos que se tenga en cuenta que en este libro no analizamos, como lo hemos advertido al lector, el *comercio* por sí mismo, sino en cuanto se relaciona con el tráfico marítimo y con los factores que éste comprende. Tal razón nos ha llevado a hacer una excepción con Islay en cuanto al estudio de la infraestructura portuaria y de los elementos con que intervino en el tráfico marítimo de las lanas que es el único que puede servir para realizar comparaciones entre la primera y la segunda mitad del siglo XIX, a causa de una circunstancia que resulta singular en la costa: prácticamente no sufre en la segunda parte de ese siglo ninguna influencia de consideración que provenga de los elementos exportables que aparecen con importante arrastre después de 1850, es decir, salitre, guano y algodón. Además, se dispone del ensayo en que Bonilla presenta, a base de fidedignos documentos oficiales de Gran Bretaña, una estadística de la venta de lana a Inglaterra, estudio que en lo que sigue seguiremos utilizando.

Tres son las fuentes informativas sobre los volúmenes y valores de exportación de la lana durante el lapso que estudiamos:

Paz Soldán, Esteves y Bonilla. De ellos, dos suministran datos parciales. En su *Geografía del Perú* Paz Soldán presenta el siguiente cuadro, limitado en cuanto a su extensión cronológica y que comprende solamente las ventas de lana de alpaca y de vicuña.

Lana de alpaca y de vicuña exportada a la Gran Bretaña, 1834-1859[170]

Años	*lbs.*	*Años*	*lbs.*
1834	5,700	1847	1'527,300
1835	184,400	1848	1'521,370
1836	199,000	1849	1'655,800
1837	385,800	1850	1'652,295
1838	459,300	1851	2'013,202
1839	1'325,500	1852	2'068,594
1840	1'650,000	1853	2'148,267
1841	1'500,000	1854	1'267,513
1842	1'443,299	1855	1'446,707
1843	1'458,032	1856	2'974,493
1844	635,357	1857	2'359,013
1845	1'261,905	1858	2'688,133
1846	1'554,287	1859	2'501,634

En la estadística que consigna Esteves se encuentran las cifras que siguen sobre la producción de la lana de oveja para la exportación por Islay:[171]

Valores de exportación de lanas, entre 1837-1858

	Peso en libras	*Valor en soles*		*Peso en libras*	*Valor en soles*
1837	4'914,751		1855	1'921,900	405,895
1846	1'654,525		1856	3'187,000	556,520
1854	1'571,800	311,080	1857	2'080,200	683,855
			1858	1'951,700	443,585

Trae también Esteves otro cuadro en que figura solamente la lana de alpaca exportada a Inglaterra, del cual se reproducen, para fines comparativos, el peso y el valor de las cantidades exportadas:

1854	1'249,950	lbs.	.....	644,730	soles
1855	1'268,900	„	.....	805,520	„
1856	2'856,300	„	.....	1'933,990	„
1857	2'235,200	„	.....	1'665,785	„
1858	2'575,100	„	.....	1'522,165	„

Los datos que proporciona Bonilla son más completos e inspiran más confianza debido a la fuente que este autor ha utilizado, la cual está constituida por los informes de los cónsules británicos en Islay, según hemos dicho. Comprenden el total de las lanas (de alpaca, llama y oveja) durante 1853-1869, así como el de las importaciones por Islay durante estos años.

Exportación de lana por Islay, 1853-1869[172]
(Libras esterlinas)

Años	*Exportación*
1853	314,140
1856	401,786
1857	284,036
1858	432,737
1859	336,839
1860	316,204
1861	392,545
1862	384,835
1863	405,581
1864	461,334
1865	428,421
1866	483,822
1867	347,452
1868	460,000
1869	470,000

Como hemos dicho en líneas precedentes, lo que a nosotros nos interesa del comercio de las lanas del sur peruano es el tráfico marítimo a que dio lugar. Esto, a causa de la constancia de tal tráfico, de su duración y también de su independencia con respecto a lo que ocurría en todo el resto de la costa, de Tarapacá a Tumbes, pues esas características pudieron haber significado un aliento metódico y seguro para sostener y hasta acrecentar la acción de la marina mercante nacional. Infortunadamente no se encuentran informaciones minuciosas sobre el movimiento marítimo que provocó ese tráfico. No obstante, se perciben en algunas obras ciertas insinuaciones sobre la participación de nuestros buques en el mismo. Ello nos ha llevado a investigar el asunto, obteniendo los resultados que a continuación se exponen.

En los cuadros que tienen por nombre "Estado general de la matrícula de los buques mercantes nacionales..." (de los años 1847 y 1851) que hemos examinado en páginas precedentes, se ve que mencionan aproximadamente un 33% de los buques registrados a los cuales en la columna que lleva por nombre "Tráfico" se les asigna las característica de "Extranjero"; y hay además un 25% que aparecen con la de "Extranjero y cabotaje". Esto podría llevar a la creencia que en el tráfico de las lanas, o en el tráfico del guano, o en ambos, estuvo empeñada más de la mitad de los buques nacionales matriculados, la cual condujo esos productos a Europa y a los Estados Unidos; y que como hubiera sido natural, en su tornaviaje trajo mercadería que el Perú importaba. Mas tal posibilidad pierde fuerza a la luz de la consideración de otros documentos.

Si en los cuadros números 2, 3 y 11 de Denegri[173] se examinan los lugares de procedencia y de destino de los buques que entran y salen del Callao y de Arica, se ve que en los tres aparecen puertos y países, que bien podrían ser los "extranjeros" a que se refieren los "Estados generales...", que cabe agrupar como sigue: asiáticos (Cantón), europeos y norteamericanos, e hispanoamericanos de la costa occidental del Pacífico (Valparaíso, Talcahuano, Panamá, "México"). Esto despierta la sospecha de que aquella referencia a "extranjero" que aparece en los "Estados generales..." (la que a veces está asociada a cabotaje, leyéndose "extranjero y cabotaje") indique que se trata de una continuación del tráfico que durante el período colonial se denominaba "costero", para distinguirlo del cabotaje. Se refería a aquel que no era por entonces al "extranjero" pues se trataba de partes pertenecientes a los dominios de España. Portear en ellos no era salir al extranjero; pero como no era, por otra parte, "cabotaje" pues se rebasaban los límites del Virreinato, se emplearía el término "tráfico de cabotaje y costero" cuando un buque salía de un puerto peruano y después de entrar en otros puertos también peruanos, seguía su viaje de comercio marítimo hacia Guayaquil, o más al Norte, o hasta Valparaíso, o más al Sur. Abundando en el tema, si, por otra parte, se analiza nuestro cuadro que lleva por nombre "Mercaderías exportadas de la república peruana en todo el año de 1851"[174] se observa que, como se ha dicho, la mayoría de los buques con bandera peruana lleva nuestras producciones a Ecuador, Nueva Granada y Chile, y uno que otro a California, la China y, por excepción, uno a Francia, todo lo cual parece apoyar nues-

Movimiento marítimo de Islay en 1860 [175]

Meses	*Número de buques*	*Naciones*	*Total de toneladas*
	2	Chilenos	192
	1	Peruano	139
Enero	2	Ingleses	871
	1	Hamburgués	475
	3	Ingleses	1,331
	1	Norteamericano	510
Febrero	1	Chileno	133
	1	Francés	450
	1	Español	414
	1	Hamburgués	352
Marzo	1	Peruano	50
	1	Inglés	373
	3	Ingleses	1,081
Abril	1	Neo–Granadino	160
	2	Franceses	985
	2	Chilenos	204
Mayo	1	Hamburgués	225
	1	Peruano	250
	3	Ingleses	1,144
Junio	1	Peruano	116
	1	Chileno	307
Julio	3	Ingleses	902
	4	Peruanos	975
	3	Ingleses	1,172
	1	Norteamericano	834
Agosto	1	Hamburgués	200
	1	Francés	368
	1	Chileno	62
	2	Franceses	650
Setiembre	1	Inglés	453
	1	Peruano	
	3	Ingleses	1,365
Octubre	1	Hamburgués	350
	1	Danés	262
	1	Hamburgués	260
Noviembre	1	Peruano	180
	1	Francés	360
	3	Ingleses	1,343
Diciembre	1	Norteamericano	510
	1	Hannoveriano	„
Buques	62	Toneladas	20,068 *(sic)*

Resumen[176]

Han entrado en el puerto de Islay en 1860:

Buques			Toneladas
7	chilenos,	con	898
10	peruanos	„	1,770
25	ingleses	„	10,035
6	hamburgueses	„	1,862
3	norteamericanos	„	1,854
7	franceses	„	2,813
1	español	„	414
1	neogranadino	„	160
1	hannoveriano	„	510
1	danés	„	262
62	buques	con	20,068 *(sic)*

tra suposición. Por último, en el "Estado que manifiesta las entradas de buques a estas islas [Chincha] y salida de ellos cargados de guano" (que presentamos algunas páginas más atrás), puede apreciarse que en marzo de 1854, de 83 buques mencionados sólo 3 son peruanos (dos de ellos muy pequeños de 125 toneladas y 177 toneladas), lo que parece indicar que las salidas al "extranjero" tampoco eran a Europa y a los Estados Unidos llevando guano. Todo este examen permite suponer, con bastante visos de posibilidad, que los buques matriculados en la marina mercante nacional, en un 90% no hacían viajes en el Atlántico conduciendo las lanas, el salitre y el guano producidos en territorio peruano, durante los finales de la primera mitad del siglo XIX y los comienzos de la segunda mitad. En cuanto a las lanas, el cuadro "Movimiento marítimo de Islay en 1860", que en la página precedente damos, parece que indica una situación similar: durante 1860 únicamente tocaron en Islay 10 buques peruanos, entre el total de 62 que entraron en el puerto. Si se tiene en cuenta que esos diez buques sólo representaban, en suma, 1,770 toneladas, así como también el hecho que ese puerto era el de salida y entrada de productos naturales y de mercadería para Arequipa, que era la segunda ciudad del Perú, es posible deducir que se trataba del movimiento marítimo de cabotaje y no del tráfico de lanas hacia Europa y los Estados Unidos.

2. EL TRAFICO DEL GUANO

Al presentar los recursos con que contaba la costa hemos dado a conocer lo relativo al guano destacando el impacto que en las finanzas públicas causó la empresa explotadora de este producto, que estableció el Estado. Algo expresamos de la relación que existió entre el fertilizante que se vendía y el tráfico marítimo nacional. Mas quedó reservado para este capítulo el análisis (hasta donde lo permitan los datos de que se dispone) de la muy importante influencia que el tráfico marítimo del guano ejerció sobre la flota mercante nacional, hasta el punto que cabe decir que el guano marcó su destino.

Según lo expresado en el tomo precedente, el negocio del guano empezó en los comienzos de la década de los cuarentas y al final de la misma había ya crecido en forma notable[177]. No existen hasta ahora estudios integrales sobre el tráfico marítimo a que este negocio dio lugar. Para examinar en forma aproximada tal actividad, afortunadamente se dispone de los importantes trabajos de Mathew, que previamente han sido citados con frecuencia en este libro. De nuevo tendremos que apoyarnos en ellos tanto por la excelente calidad que revisten y los certeros datos que aportan, cuanto por el hecho de que fue tan grande el comercio guanero del Perú en cuanto al negocio con Gran Bretaña, que suministra cierta cantidad de informaciones que permite obtener una muestra de lo que fue el tráfico marítimo, capaz de asumir representatividad válida para lo que ocurrió respecto a otros países con quienes comerciamos.

Algo dijimos, en nuestro previo examen, del guano como recurso y sobre los buques en que se lo transportaba y las cantidades de fertilizantes que estos llevaban en sus bodegas. No valdría la pena repetirlo. Mas sí es conveniente dar algunas cifras sumarias que permitan al lector recordar las magnitudes de que se trata. Para ello escogeremos las que estén cronológicamente alejadas, a fin que resulten abarcando un amplio panorama histórico. Durante el lapso 1850-1860 solamente, el número de buques que el consignatario Gibbs fletó para el tráfico fue de 3,051, lo que transportaron 1'873,630 toneladas de guano[178]. En el mes de enero de 1877, año en que ya el tráfico del fertilizante había disminuído mucho, el consignatario decía tener 245 buques que estaban cargando en el Perú[179]. No tratamos, sin embargo, de impresionar al lector en sentido que se incline a creer que el número

de buques que actuaban en el tráfico era el *deus ex machina* de la empresa. Eso hubiera evitado los males que recayeron sobre nosotros. Mathew expone muy bien lo complicado del problema. Debe subrayarse que la falta de adecuación del sector exportador del guano para convertirse en una fuerza estimulante de la economía nacional, provenía no del hecho de que tal negocio fuera un enclave sino de la crudeza de su organización. Buena parte de los ingresos por comisiones que se pagaban iban realmente a manos extranjeras y los fletadores británicos y norteamericanos monopolizaban por completo el transporte marítimo, a tal punto que en el examen que Mathew ha hecho de los documentos oficiales de embarque de los años 1842, 1847, 1852, 1857 y 1862, sólo ha encontrado tres buques con bandera peruana que llevaran guano a Gran Bretaña. "El guano era un sector de explotación primitiva, dentro de una economía que era todavía completamente primitiva", expresa ese autor[180], quien también dice que los contratistas del carguío y el gobierno peruano ganaron bastante pero que la economía peruana, "que por supuesto era mucho más que la suma de los otros dos", ganó poco y, posiblemente, perdió más[181]. Para que la lección que se puede recoger del negocio del guano resulte más benéfica, sin embargo, nada mejor que examinar las grandes magnitudes que tuvo el tráfico marítimo, lo cual tendrá que hacerse utilizando datos parciales, ya que no poseemos informaciones que presenten adiciones de cifras que provengan de países diversos y lapsos diferentes. En realidad sólo disponemos de magnitudes británicas y norteamericanas, así como de un cuadro general. En cuanto a las inglesas, en parte las hemos presentado al tratar del guano como recurso. De los norteamericanos hemos logrado localizar el cuadro que aquí transcribimos como ANEXO E, con los nombres y tamaños (toneladas) de todos los buques que llevaron nuestro fertilizante a puertos de los Estados Unidos entre el 1º de enero y el 30 de junio de 1854, según los registros consulares de ese país.

A tales informes debemos agregar un cuadro estadístico interesante, que proviene del Archivo General de la Nación, y que a continuación insertamos como ANEXO F. Su importancia radica en que viene a resultar una especie de corte transversal para apreciar en una ocasión dada (en este caso el mes de marzo de 1854) el movimiento marítimo de las islas Chincha. Aparecen 83 buques, de 9 naciones diferentes, que en el lado de "entradas" tienen un tonelaje global de más de 78,000 toneladas, que en forma

parcial comprende un buque de casi 1,400 toneladas y 23 que tienen de 500 a 1,000 toneladas. En cuanto a aparejos, se trata de 40 fragatas, 34 barcas, 7 bergantines y dos goletas.

3. *LOS FLETES*

De lo que sobre el guano va escrito hasta ahora en este tomo, no resulta difícil deducir que para obtener beneficios realmente importantes para la Nación, a base del voluminoso tráfico marítimo que la venta de enormes cantidades de fertilizantes ocasionaba, hubiera sido preciso que el negocio descansara en ciertas sólidas bases:

a) La utilización del mayor número posible del personal y buques peruanos (*posible* en relación con nuestra economía);
b) La organización administrativa más adecuada para conseguir el transporte del guano en buques con gran capacidad de bodegas y muy seguros, dentro de una bien estudiada secuencia de tráfico regular en el sentido de llegadas a la fuente de aprovisionamiento, carguío, partidas, viajes y descargas, evitando el pago de compensaciones por retardos y la creación de una atmósfera sicológica desagradable a causa de demoras en las Chincha;
c) Seriedad y orden en el empleo de los fondos, a fin de mantener un eficaz control de los manejos económicos de los consignatarios y de otros intermediarios;
d) Habilidad administrativa que permitiera escapar de las argucias empleadas por gente extranjera avezada, y que derivara hacia nuestras arcas los ingresos invisibles del comercio del guano. Esto último, más que otra cosa, pone en relieve la importancia que asumía la base primordial del tráfico, a saber;
e) Emplear en las posiciones directivas personal peruano de entera confianza, que tuviera a los extranjeros como expertos auxiliares, pagando sueldos tan altos como fuera necesario y eliminando al máximo el abono de comisiones.

En lo que sigue tratamos de confrontar esa teórica situación deseable, con la difícil realidad que existió. Creemos que de ello se derivará una conveniente lección. Tenemos que declarar hidalgamente que en cuanto a la exposición de esa realidad que se menciona, nos apoyamos fuertemente en los ensayos de Mathew.

Quizás se podría decir que, dejando de lado consideraciones de órdenes político y social, las causas principales del fracaso de

la empresa guanera peruana fueron a mediados del siglo pasado dos: a) el estado de ignorancia en que nuestro país se hallaba respecto a las técnicas operativas de carácter comercial que regían en Europa a mediados del siglo XIX y, en gran parte como consecuencia de lo anterior, b) el hecho de haber puesto la gerencia económica de la empresa en manos que eran extrañas al gobierno nacional y además extranjeras, circunstancias ambas que hacían muy dudosa nuestra capacidad para imponerles sanciones en caso de mala conducta administrativa o de dolo comprobado. Estas faltas se reflejaron en lo relativo a los transportes marítimos, como ocurrió en relación a otros varios.

Las diversas medidas que se empleaban en el transporte marítimo, así como las peculiares características que experimentaban en los diferentes países, permitían aprovechar la ignorancia que al respecto tenían nuestros funcionarios y empleados nacionales, para hacer alegaciones "a la criolla" que dejaban ganancias de honradez dudosa. Por ejemplo, se encuentra que a poco que Domingo Elías firmó el contrato con el Gobierno para manejar el carguío del guano en las Chincha, obtuvo de este un derecho a compensación al llenar los buques cuyo tonelaje *efectivo* (peso de carga) fuera mayor que el 33% de su tonelaje *de registro*, porque en el contrato no se había especificado claramente la clase de "tonelaje" sobre la cual se contrataba[182]. Al desagrado que el fuerte olor del guano producía, y a la irritación que causaba la larga espera que en las desoladas islas Chincha imponía la ineficacia que existía en el carguío, se añadían otras circunstancias pocos gratas. Quizás la peor, debido a los gastos que imponía, era la relacionada con los viajes inútiles y las costosas inspecciones. Con respecto a lo primero ocurría que, con la excepción de un período de cuatro años (1853-1857), los reglamentos de comercio exigieron que los buques guaneros tocaran en el Callao y en Pisco antes de comenzar y al concluir el carguío del fertilizante, lo cual daba lugar, como lo refería con sorna un marino mercante, a que el buque pasara cinco veces cerca de las Chincha antes de emprender su viaje de regreso a Inglaterra. Como en estas entradas a puerto aumentaban las deserciones, en 1852 el Encargado de Negocios de Gran Bretaña hizo notar la inconveniencia del procedimiento administrativo, obteniendo que se le variara, pero esto duró poco tiempo. El consignatario Gibbs, por su parte, añadía embarazos al imponer inspecciones (a veces dos) que costaban cada una 55 pesos, para lo cual tenía sus propios inspectores

aunque a veces utilizaba los del Lloyd. No era tanto que Gibbs cuidara de impedir frecuentes naufragios de guaneros en los cuales perdíamos por entero la carga, que nuestros gobiernos no aseguraba. Se trataba de que cada buque que se iba al fondo del mar se llevaba consigo el pago del flete cobrado en adelantado por Gibbs[183].

La ansiedad con que nuestros gobiernos querían vender cuanto antes la mayor cantidad posible de guano, empeño en el que los consignatarios debieron darles la máxima ayuda debido a que las ganancias de estos provenían de comisiones, y sus contratos tenían una duración limitada, llevaron a la empresa guanera a la utilización de elevada cantidad de buques fletados, a tal punto que lo referente a los fletes se hizo parte muy importante del negocio. El guano se convirtió en elemento de peso en el mercado *mundial* de los fletes; y Gibbs, pero no el Perú, adquirió una importancia internacional que le permitió aumentar los beneficios que recibía, que de por sí eran ya pingües. Con un sistema como el que existía, el consignatario estaba lejos de interesarse en que el Gobierno pagara fletes bajos, y el monto de los fletes, por otra parte, se reflejaba en los precios del guano, los cuales parecían excesivos al grueso público con lo que se contribuía a la impopularidad comercial de nuestro fertilizante. Durante los gobiernos de Echenique, y de Castilla cuando lo reemplazó, los gastos en las fuerzas armadas se cuadruplicaron[184] imponiendo mayores cargas presupuestales para asumir las cuales eran precisos más ingresos. Como la guerra de Crimea hizo subir ligeramente los fletes por entonces, Lima aprovechó para elevar el precio del guano de una manera apreciable (de £ 9 5 a £ 11), dando como excusa el reflejo de ese conflicto bélico[185]. Puede decirse que, en resumen, entre el 1º de junio de 1849 y el 30 de abril de 1853 Gibbs fletó, directamente o a través de sus agentes, 615 buques a un promedio de £ 3 9s 8d por tonelada. Entre mayo de 1853 y el 5 de noviembre de 1860 el promedio respecto a 1,763 buques estuvo al muy alto nivel de £ 4 2s Od, mientras que fue de £ 3 18s 10d para el lapso 1849-60, excluyendo los buques franceses y los fletados en el Pacífico[186].

A pesar de la situación casi monopolista que Gibbs había conseguido, al parecer no podía emplearla para controlar el movimiento ascendente en los precios de los fletes. El *Times* de Londres citaba el 25 de agosto de 1853 un artículo de *El Comercio* limeño en el que se quejaba que los precios que Gibbs ofrecía hacían

difícil conseguir una cantidad suficiente de tonelaje para mantener aprovisionados de guano los mercados británico y europeo. Decía que esa firma se comportaba de una manera "mezquina", que no mostraba "una liberalidad apropiada con respecto a fletes" y que su política "había hecho perder toda confianza en los abastecimientos futuros"[187]. En 1857 el representante diplomático de Gran Bretaña expresaba su opinión que la organización monopolista del tráfico guanero, con un solo postor para los embarques de cada mercado, mantenía los fletes más bajos de lo que estarían en un sistema competitivo, y anotaba que un grupo de armadores norteamericanos, precisamente con ese punto de vista, había propuesto al gobierno peruano la abolición del sistema de consignaciones que existía. En 1860 Gibbs consideraba que si después que su firma abandonara el negocio guanero se rompía en segmentos territoriales más pequeños el monopolio que la Casa había ejercido, la competencia que se produciría entre media docena o más de contratistas elevaría los fletes en 10 ó 20 chelines. El *Farmer's Magazine* de 1861, por su parte, expresaba que "el tonelaje se ha conseguido dentro de los términos más favorables, destruyéndose toda competencia, pero con el nuevo sistema que divida el negocio entre seis firmas diferentes, se van a beneficiar considerablemente, a expensas del gobierno peruano, los intereses del transporte marítimo"[188].

Mathew estima que el poder monopolista pudo haber trabajado hasta cierto grado también en dirección opuesta. Citando al *Times* de Londres, dice: "Los agentes británicos del gobierno peruano", de acuerdo a un agente de transportes, "para ceñirse más completamente al principio de enriquecerse ellos mismos, insisten en que se les dé toda una mitad de la comisión de los agentes y piden, antes de controlar cualquier fletamento, que el corredor les endose para cada caso de fletamento de un buque una obligación de abonarles a ellos la mitad de su corretaje, por el privilegio de darle un buque". Los navieros pagaban al principio el corretaje, y deseando los corredores para sí mismos el monto total de la comisión, naturalmente que no se sentían dispuestos a negociar con Gibbs.

Con miles de toneladas de guano en sus manos, Gibbs era un personaje muy importante en el mercado mundial de fletamento, presentándose la irónica situación que el Perú no aparecía en ello. El poder de padrinazgo de ese consignatario debió haber sido el más grande en Europa occidental. Al imponer una comisión

en el corretaje estaban explotando al máximo tal situación[189]. En 1856 se observó en Lima que "un negocio tan grande como el del guano debe atraer a todos los armadores hacia la casa Gibbs, descargándola de todo esfuerzo [para conseguirlo]". Ulloa expresaba en 1859 [en sus *Apuntes económicos y administrativos*] que "la firma Gibbs no necesita correr para buscar buques que alquilar"[190]. Dos años más tarde decía que los armadores pagaban directamente a Gibbs 2 1/2 %, y Mathew ha encontrado la confirmación de esto, en la correspondencia de Gibbs que ha revisado[191]. Tales cobros eran, como es de presumir, altamente impopulares para los fletadores. Al final del lapso que estudiamos, un funcionario de la sociedad que los agrupaba comentaba que "era el contrato más torcido y repudiable que se había empleado en Gran Bretaña y probablemente en el mundo entero...". Sugería que si se mejoraban las condiciones de fletamento, lo cual incluía eliminar el 2 1/2 % de la comisión, los fletes bajarían en 10 chelines por tonelada. Otra manera de conseguir fletes más bajos, expresaba, era disminuir la rigidez reglamentaria que en el Perú obligaba a demoras y viajes inútiles de los buques guaneros. "Los buques deben despacharse directamente de las islas donde se carga..., desde que el ahorro de tiempo, por todos los medios posibles, es un asunto de importancia para lograr la reducción de fletes que se desea". Mathew cita a un visitante, apellidado Lucas, que en 1869 expresaba que "hubiera sido un asunto sencillo para los peruanos instalar en las islas una aduana, y esto habría ahorrado a cada buque una o dos semanas en tiempo, y de 500 a 1,000 dólares en dinero"[192].

La mayor parte de los fletamentos los contrataba Gibbs en Londres pues prefería hacer los negocios por él mismo[193]. Para encontrar capacidad extra, recurría principalmente a Australia. El oro de este país y de California había atraído gran número de buques cargados de inmigrantes, los cuales encontraban muy difícil hallar carga de retorno en estos lugares de economías vírgenes. Gibbs los contrataba y entraban en el Callao en lastre. También había una buena cantidad de buques británicos fletados que llegaban a nuestras aguas vía Melbourne y Sidney[194]. Aunque no se empleaban circunnavegantes, se tomaba mucho tiempo para volver a Inglaterra con las cargas de guano. El viaje más directo era por Hornos, y comprendía las demoras en la costa peruana, de modo que sacando el promedio de 70 buques que transportaron guano en 1857, resultan 18 semanas para comple-

tar el viaje. Lapsos tan largos entre la contrata del buque y la llegada del guano obligaban a difíciles cálculos que se tenían que hacer con un año de anticipación, lo que siempre producía errores[195]. Los pagos adelantados de fletes que Gibbs abonaba a veces, eran considerados por él como préstamos al gobierno peruano y en esta forma les cargaba un hermoso interés de 5 %[196].

Si miramos los fletes en cuanto a su relación con una buena marina mercante nacional, precisa tomar en cuenta que el Perú tenía que estar lejos de considerar que debía crear tal elemento con el fin de competir en la lucha mundial por mercados; pero, en cambio, limitándose a aspirar a que el control de los fletes que se utilizaban en el tráfico del guano quedara en sus manos, sólo hubiera buscado una apropiada fuente de ingresos nacionales. Desgraciadamente no fue así. Ese sustantivo renglón de ingresos, en nuestro negocio guanero tuvo un grado tal de volatilización que se disipó sin dejar para el Perú restos benéficos.

Desde los contratos que con Gibbs y sus asociados se celebraron en 1847 y 1858 quedó formalmente establecido que "del producto de las ventas del guano de cada cargamento, se rebajarían sus gastos, con el interés convenido"[197]. No debieron satisfacer al gobierno los resultados del sistema pues "para evitar los abusos cometidos en daño del Tesoro", en el contrato que en 1860 se concertó con los consignatarios se separó de la idea de ventas la idea de cuentas de cargamento[198]. Pero posteriormente se encontró que, a partir de enero de 1863, los consignatarios, sin atenerse a tal división, confundieron las cuentas de ventas de guano y las cuentas de cargamento, a pesar que la Dirección de Crédito Nacional entregó a los consignatarios modelos de razón de ventas de guano[199]. "El juego se reducía, comenta Santa Cruz, a aplicar los productos que dejaba libre y útiles cada tonelada de guano, el pago de los gastos acusados por fletes, carguío, etc., etc. de todo el resto del guano no vendido"[200]. En la gestión que el coronel Torrico y el doctor Ruzo comenzaron a desempeñar en Londres en 1869, como delegados fiscales, hicieron un mal orientado intento de recuperar dinero que, según el primero, el Perú había pagado en exceso a los consignatarios como comisión de fletamento de los buques que hacían el tráfico[201]. ¿Cómo resultaba esto posible? Merced a nuestra mala burocracia. Aunque el asunto no atañe directamente a esos cobros de fletes, es conveniente referir aquí algo que ocurrió por entonces, como índice de las complicaciones que en el tráfico marítimo del guano introducía un siste-

ma administrativo nacional que se percata uno hoy que era tan deficiente que a veces despierta la sospecha de que hubiera sido doloso. Se trata de que los modelos de razón de venta que el Fisco puso en vigencia para controlar a los consignatarios, como acaba de decirse, iban acompañados de una nota para el usuario, que contenía dos advertencias explicatorias. Una de estas fue omitida en la copia de archivo de la Dirección de Crédito Nacional y, por consiguiente, en las copias que de ella tomaron los consignatarios, lo que resultó muy a su favor durante cierto lapso. Cuando se descubrió lo sucedido, el 24 de junio de 1865, el Fiscal pidió que se confrontaran con los originales las copias en posesión de los consignatarios, y que se corrigiesen las faltas que se notaren, "sin perjuicio de que la Dirección del Crédito, en vista de esas copias y por medio de un expediente informativo, indague y dé cuenta, de quién, en su oficina, sea responsable de las omisiones"[202].

Hubiera podido obtener nuestro país una ganancia tan grande del usufructo de los fletes, aunque hubiese sido parcialmente, que vale la pena estudiar ese fenómeno, con el fin de deducir lecciones.

Desde la época de los pueblos marítimos de Grecia se emplearon procedimientos empíricos para determinar la capacidad de los buques, y en el siglo XVII se idearon sistemas más elaborados para evaluar el volumen interno, pasando el arqueo a ser una técnica del comercio marítimo pues de acuerdo con el mismo se pagaban los derechos de puerto y ciertas otras tarifas reglamentarias. Durante esa misma centuria, más precisamente en 1746 y en un café londinense donde se reunían armadores y aseguradores, atendidos por Lloyd, quien era el propietario, surgió la idea de recoger "los datos relativos al grado de confianza" que se podía tener en los buques y a respaldar certificados que se les podría otorgar. En 1824 apareció el *Lloyd's Register*. Probablemente el excesivo rigorismo del *Lloyd*, que trabajaba a base de precisos formularios, llevó a Moorson (a quien hemos mencionado al revisar los principios estratégicos y tácticos que heredó el siglo XIX) a desarrollar un sistema que permitiera hacer cálculos uniformes en el arqueo. En 1854 Gran Bretaña lo hizo oficial incorporándolo en la *Merchant Shipping Act*[203]; en mayo de 1864 lo adoptó Estados Unidos, y luego se fue extendiendo hacia otros países a pesar de sus faltas, que hasta hoy perduran, y de que no contribuyó mucho a aclarar la confusa situación que existía. "El con-

cepto de 'tonelaje' es el más enfadoso de los que se pueden encontrar cuando se tiene que tratar de buques de cualquier época... Si hoy el asunto adquiere las características de ciencia—ficción legal, durante los años de 1861-65 asumía el aspecto de ficción legal. Hay que considerar el caos implícito en la existencia de cinco sistemas diferentes de medir los tonelajes 'registrados' (brutos y netos) que por entonces se obtenían... mediante principios increíblemente confusos...", expresa una publicación oficial de los Estados Unidos[204]. Esa fue la situación en el Perú donde, por lo menos desde la década de los cuarentas, conocer el arqueo de una embarcación era necesidad que precisaba satisfacer para obtener la patente de navegación[205]. Ese libro norteamericano dice que era difícil saber si las características que se daban (eslora, manga, puntal) eran totales, entre perpendiculares, en la línea de agua, y si en los buques de ruedas comprendían las cajas en que las ruedas de paletas iban colocadas.

Si hubo dificultades a pesar de las coincidencias semánticas que se hallan entre naciones donde se habla el mismo idioma, por más lejanas que se hallen entre sí, es de imaginar el serio problema que se creó en un país como el nuestro, de habla castellana y que había recibido de los españoles nomenclatura marítima que fue rica y precisa cuatro siglos atrás pero que no se había renovado, a tal punto que el *Diccionario Marítimo* de J.L. de Pando y V. traía en 1956 este solo artículo respecto a "tonelada": "Medida de la carga o capacidad de una embarcación, que corresponde a 166 palmos cúbicos y tres octavas de otro, o a dos pipas de 27 arrobas y media cada una o sea dos metros y seiscientos treinta y dos centímetros cúbicos". Esta tradición se atiende a conceptos históricos pues todo parece indicar que esa palabra proviene de "tonel". En cambio en otras lenguas en que se ha querido innovar, se han empleado términos confusos, como lo expresa el almirante Baistrocchi: "Es deplorable la confusión que entre numerosos autores de libros de marina se hace entre las voces arqueo total, arqueo neto, desplazamiento, porte total, porte neto, que los profanos abarcan con mucha desenvoltura con el nombre genérico de tonelaje"[206]. Según Browne los buques de guerra no escapaban de esas dificultades pues cada potencia empleaba sus propios patrones de medida. "La *tonne* francesa era 40 libras menor que la *ton* inglesa. Pero, además, las diferencias en métodos de cálculo ocasionaba dificultades adicionales... En 1860, aproximadamente, hubo que establecer [en Gran Bretaña] una equiva-

lencia para el pago de presas, y el buque francés de 74 cañones (1,473 toneladas) resultó equiparado al inglés de 1,800. Una fragata francesa de 36 cañones, a pesar de tener el mismo armamento del 36 inglés, resultaba 100 ó 150 toneladas mayor en medidas británicas[207]. Como es de suponer, tal estado de cosas daba lugar a que lo relativo a la medición de la capacidad interior de los buques se prestara a engaño, partiendo del momento de la matriculación del buque pues cada armador "intentaba substraer al fisco el mayor número posible de toneladas en el arqueo de sus buques"[208]. [En el arqueo total se basan el valor del buque, las primas de construcción y navegación, etc., mientras que en el neto se computan los fletes y derechos de puertol.

Como la evaluación de los fletes se hacía a base del arqueo neto, es de suponer los beneficios fraudulentos que el tráfico del guano podía dejar si se manipulaban con astucia las cifras de los arqueos. Hacerlo no era difícil cuando los prestidigitadores eran europeos avezados al negocio marítimo, a quienes vigilaban funcionarios públicos peruanos y empleados administrativos que en todos los niveles carecían de esa experiencia secular que los foráneos habían recogido en sus países. Esta suposición pierde su carácter dudoso cuando se encuentran documentos que dan a conocer que el mañoso manejo del tonelaje de registro dio a los consignatarios apreciables ganancias ilícitas. "Sabido es que a lo menos hay una diferencia de 45 % de más entre el tonelaje efectivo y el de registro", dice, aunque exagerando, Santa Cruz, quien añade: "pues bien, tomando en vista sólo las entregas hechas a los consignatarios en 1869, vemos estas enormes diferencias, tomadas del anexo 5º de la memoria de 1870...El aumento fue: en Bélgica, sobre 83,000 toneladas, 48 3/4 %; en Alemania sobre 83,000 toneladas, 36 %; en Francia sobre 96,000 toneladas, 37 1/2 %..."[209]. Igual apreciación se encuentra en el libro de Esteves, quien dice: "La cantidad de guano exportado que acusan los documentos oficiales, no pasa de 3,628,557 tons. desde 1842 hasta 1871, y agregándose 3 millones por los años posteriores, no alcanzan a 7 millones los que han beneficiado al Fisco, de los 12 millones de tons. que evidentemente se han exportado, si se tiene en cuenta el 42 % cuando menos de diferencia entre el tonelaje de registro y el efectivo, y los cargamentos *clandestinos*"[210]. Como es sabido, esta estimación que por entonces se hizo del total del guano exportado se aproxima a las cifras contemporáneas de Hunt, quien calcula que la cantidad fue de 3'400,000 toneladas sólo en la década

de los cincuentas, y de 4'230,000 en la de los sesentas[211]. Al final de la contrata de Gibbs se dictaron nuevas disposiciones. En los contratos celebrados en 1860 con los consignatarios del guano se especificó, en la tercera condición, que estos debían fletar por cuenta y riesgo del Estado los buques necesarios para la exportación, y que no se cargaría ni al Gobierno ni a los buques nacionales comisión ni corretaje de fletamento; ni a los extranjeros más del 2 1/2 por ciento. En la quinta, que los contratos de fletamento se harían por personas de notorio abono, y que serían legalizados por los cónsules peruanos donde los hubiere, por cuenta y riesgo del Gobierno. Por la séptima y octava se convino en que el Gobierno sólo daría la licencia para el carguío cuando se le presentara la contrata de fletamento. Y en la trigésima, que los consignatarios buscarían buques seguros para el carguío, los que serían reconocidos en el Callao[212]. Es de advertir que por entonces ya el Lloyd tenía inspectores en nuestro primer puerto, cargo que en 1867 se confirió a Diego de la Haza[213].

Tampoco las disposiciones que se mencionan dieron el resultado que se buscaba, y durante la presidencia provisoria de Mariano I. Prado se dictó un decreto mediante el cual se encaraba el problema por medio de una nueva y promisora medida. Dicho documento decía:

"*Secretaría de Hacienda y Comercio.*— Mariano I. Prado, Jefe Supremo Provisorio de la República.— Decreto:.— Art. 1º El fletamento de los buques destinados a cargar guano por cuenta del Gobierno del Perú, se hará por una agencia especial que se crea al efecto.— Art. 2º Esta comisión residirá en Liverpool.— Art. 3º Los consignatarios manifestarán trimestralmente a la comisión el número de toneladas que necesitan fletar, durante el trimestre, para sus mercados respectivos y la comisión procederá a fletar el tonelaje necesario para cada mercado.— Art. 4º La agencia de fletamentos hará publicar, en los diarios de los puertos principales de Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Italia y Alemania, que, cualquiera armador de buques puede dirigirse a ella en solicitud de fletamento para sus buques.— Art. 5º La agencia, siempre que sea posible, pedirá cada mes propuestas cerradas, para la adjudicación de fletamentos. Queda sin embargo facultada, pero sólo como excepción, a hacer los fletamentos privadamente.— Art. 6º La agencia de fletamento se sujetará en el fletamento de los buques, condiciones de contratas, marcas de naves y demás requisitos, a las órdenes que reciba de la Secretaría del ramo y a las instrucciones que le impartan los consignatarios.— Art. 7º La comisión de fletamento cobrará de los armadores, por cuenta del Fisco sobre el valor del flete de los buques, una comisión de cinco por ciento pagadera mitad al verificarse el fletamento y mitad al entregarse el cargamento.— Art. 8º La agencia de fletamento contratará en los puertos de descarga, casas que se encarguen de los negocios del buque en el puerto de la descarga, y abonará a dichas casas, de la comisión de cinco por ciento cobrada, la suma en que contrate sus servicios.— Art. 9º La agencia de fletamento cuidará muy especialmente de

que no se cargue ni cobre a los armadores o capitanes por ninguna persona extraña o no al negocio del guano, ni bajo ningún título ni pretexto, comisiones o gabela, fuera de las que autoriza este decreto y de la comisión de dos y medio por ciento, que los consignatarios deben cobrar sobre el flete mientras duren sus actuales contratas.— Art. 10° La agencia de fletamentos se compondrá de un director, que residirá en Liverpool, un sub—director, un tenedor de libros, un oficial de correspondencia y dos oficiales auxiliares.—El director gozará de 7,000 soles al año; el sub—director de 5,000 soles al año; el tenedor de libros de 2,000 soles al año; el oficial de correspondencia de 2,000 soles al año; el oficial auxiliar de 1,000 soles al año.— Art. 11° El director de la agencia otorgará una fianza de cuarente mil soles de títulos de deuda o cédulas hipotecarias, depositadas en un banco de esta plaza. El sub—director una de veinte mil soles en la misma forma. La oficina se establecerá en un local, donde a la vez tengan alojamiento los miembros de la comisión.— Art. 12° Los jefes de la comisión quedan autorizados para hacer los gastos del establecimiento, correspondencia y telégrafo y demás que la comisión requiera, dando cuenta mensualmente a la Dirección de Crédito y Guano.— Art. 13° La agencia tendrá mensualmente a disposición del Gobierno, las sumas recaudadas en el mes por comisiones de fletamentos.— Art. 14° Son condiciones esenciales para ser director y sub—director de la comisión: 1° Honradez notoria; 2° Treinta y cinco años de edad, cuando menos; 3° Haber residido en la República por lo menos quince años; 4° Hablar el inglés con perfección; 5° Uno de los jefes a lo menos debe haber ejercido el comercio en la República o haber pertenecido a su marina; 6° El director y sub—director nombrados durarán a lo menos dos años, salvo el caso de infidencia o mala conducta.— Art. 15° En adelante los empleados de la comisión serán nombrados por el Ejecutivo a propuesta de los jefes ante quienes otorgará desde luego, la fianza que dichos jefes exijan.— Art. 16° No podrán ser nombrados en la comisión dos parientes dentro del cuarto grado.— Por un decreto especial se dará el reglamento interior de la comisión de fletamento"[214].

El establecimiento de este organismo fue una atinada iniciativa, y también lo fue que como director de la comisión se nombrara al contralmirante Domingo Valle Riestra, a quien justamente se tenía por entonces como uno de los mejores oficiales generales del país, si no al más distinguido a causa de sus antecedentes ciudadanos y su brillante carrera naval. Por desgracia en el Congreso Constituyente, que se instaló el 15 de febrero de 1867, corrían tales vientos de prepotencia que este elevado cuerpo declaró que funcionaba "con la plenitud del poder publico" y que Casós propuso una enmienda al Estatuto Provisorio en que se daba a saber que los Poderes Ejecutivo y Judicial "ejercían sus funciones por delegación del Congreso Constituyente" [215]. No es de extrañar, por ello, mas sí es de lamentar, que el 22 de marzo, es decir, sólo dos meses después que fue constituída, y antes que se hubiera podido juzgar los resultados que su funcionamiento producirían, por una ley fue suprimida la comisión de fletamento, sin que se especificara la razón para hacerlo[216].

4. EL COMERCIO INVISIBLE

Es difícil para el lego en asuntos marítimos evaluar las respetables ganancias que los fletes proporcionaban, en especial en un negocio que imponía durante varios años un flujo continuo de tráfico, como ocurrió con el guano, según el lector lo puede imaginar si se detiene a considerar el movimiento de nuestro fertilizante sólo a Inglaterra durante el corto período de una década. Merced a la investigación que en los documentos de Gibbs ha realizado, Mathew suministra una estadística muy completa del número de buques, y sus tonelajes, que ese consignatario empleó en el lapso 1850-1860. Expresa este autor que por entonces había

Buques guaneros británicos, 1850-1860[217]

Año	*Número de buques*	*Tonelaje de registro*
1850	215	101,795
1851	305	140,595
1852	117	53,406
1853	276	146,056
1854	408	214,827
1855	478	275,358
1856	169	106,254
1857	477	357,147
1858	257	201,604
1859	118	77,303
1860	231	199,285

en el mercado una tendencia natural a incrementar el tamaño de modo que las cifras de los tonelajes de registro tuvieron un aumento algo más marcado, en lo que también influyó el hecho de un mayor empleo de buques construídos en los Estados Unidos y en el Canadá, que eran de mayor tamaño. Esto hizo del guano un negocio marítimo de buques grandes, a tal punto que en 1858 el porte promedio de los que lo llevaban a Gran Bretaña era ya de 714 toneladas, y al final de esa década atraía a los más grandes del comercio mundial[218]. Esto era en beneficio del tráfico del fertilizante pues facilitaba el *enganche* de buques que tenían más productividad, factor que se elevó en 126 % durante el período que tratamos, según cálculos de Mathew[218]. Otra ventaja del buque grande, hace notar este autor, pudo haber sido que desarrollaba mayor velocidad, lo cual quizás le permitía abreviar la duración del viaje de Liverpool al Callao y viceversa[220]. Los buques

guaneros eran bastante nuevos, en especial los de bandera norteamericana, y los consignatarios preferían que tuvieran la clasificación A 1 del Lloyd[221].

Al llegar al final de este capítulo no podemos olvidar una reflexión de Baquíjano, que en páginas precedentes hemos consignado, sobre la forma en que los fletes que ganaba el Perú "enjugaban" el decrecimiento de nuestro comercio, en tiempos de este inteligente observador nacional. Cien años después se repitió insistentemente que uno de los items más importantes de la balanza de pagos de Gran Bretaña era el que recogía, coleccionando aquí y allá, lo que el comercio del resto del mundo le pagaba en fletes. Por desgracia ese lugar común del comercio no se tuvo en cuenta en el Perú durante la llamada "Edad del Guano", como tampoco se entendió el papel de los otros items "invisibles" de la balanza de pagos de un país (servicios y operaciones bancarias y financieras) que desprevenidamente entregábamos a manos extranjeras.

Con la aparición en el Perú del salitre y del guano como fertilizantes que el mundo necesitaba, dada la inmediata y favorable acogida que tuviera en Europa desde las estepas rusas a las agotadas tierras irlandesas, así como en los Estados Unidos, en las colonias británicas y francesas del Caribe, de Oceanía, del Asia del N.E. y del Canadá, se presentó para nuestro país, por primera y única vez, la oportunidad de formar una marina mercante de una importancia que estuviera a la medida del progreso nacional que se fuera obteniendo. Anteriormente, sin la intervención de la riqueza de fácil acceso que los fertilizantes acababan de crear, fue imposible que el Estado se embarcara en tal inversión, que el capital privado no podía o no quería realizar, pero que era necesaria para contribuir a independizar al Perú del monopolio extranjero. Mas a mediados del siglo XIX el tráfico del guano hacía factible la creación de un fondo circulante (*revolving fund*) rehenchido conforme se le empleara al adquirir buques utilizando para ello los ingresos generados por servicios que de lo contrario el consignatario realizaba a cambio de que el Perú le abonara ciertas comisiones. Nos estamos refiriendo a los factores económicos invisibles, en especial al flete por transporte marítimo. Debemos aclarar que al mencionar la formación de una marina mercante nuestra concepción es modesta: debió tratar de poseer un tonelaje registrado nacional que fuera capaz de atender en su integridad el comercio de cabotaje del país, y también capaz de

intervenir en el comercio marítimo de exportación al extranjero, en la medida en que el volumen de productos exportables fuera de tal magnitud que dejara apreciables ingresos. Quiere decir que la creación de esa flota mercante nacional debía haberse realizado teniendo muy en cuenta que el guano era un bien perdurable a corto plazo, y el salitre lo era también aunque de una mayor durabilidad. Esto significaba que desde el punto de vista físico de número de unidades por adquirir, el Perú tenía que limitarse; y que, considerado el asunto como escuela de preparación para el futuro, lo deseable era que el mayor número de nacionales que fuera posible, participara en el tráfico marítimo de fertilizantes, en todas las capacidades, desde las más importantes a las más modestas. No se hizo así y, como en páginas anteriores lo hemos dicho, el magnífico personal con que contaba la Marina de Guerra Nacional fue utilizado en forma equivocada: impidiendo el contrabando a manera de gendarmería aduanera. Parece que ello se debió a que abundaron los buenos propósitos pero en cambio faltaron planes nacionales de apropiada envergadura. Mas esto será asunto que por sí solo se explicará en el próximo capítulo.

5. EL SALITRE

Cuanto se ha dicho sobre el tráfico del guano en referencia a las oportunidades que ofreció como escuela de preparación de la marina mercante, es aplicable al tráfico del salitre. Como tal fuente de riqueza la perdió el Perú a causa de que este fertilizante formó parte del botín de vencedor que Chile exigió al finalizar la guerra de 1879, no se hallan con facilidad en nuestros archivos nacionales informaciones al pormenor sobre la economía del salitre, como las que existen sobre el guano. Sin embargo, se encuentran en repositorios extranjeros, en especial en los británicos ya que Inglaterra fue el más importante comprador de ese fertilizante. Algunos ha conseguido el Instituto de Estudios Histórico—Marítimos del Perú, gracias a atinada gestión del Dr. Denegri. A las personas interesadas se les recomienda revisarlos[222].

ANEXO A

La marina mercante del Perú el 1º de agosto de 1851 (Resumen)[*]

Fragatas (6)

Tonelaje máximo:	670
Tonelaje mínimo:	257
Forma de adquisición:	
En remate:	2
A los dueños:	4
Pabellones anteriores:	
Francia:	2
Inglaterra:	1
EE.UU.:	1
Rusia:	1
Chile:	1
Tráfico:	
Al extranjero:	5
Extranjero y cabotaje:	1
Estado de vida:	
Muy buen estado:	1
Carenada "de firme":	1
Media vida:	3
Un tercio de vida:	1

Barcas (22)

Tonelaje máximo:	615
Tonelaje mínimo:	180
Forma de adquisición:	
En remate:	5
A los dueños:	15
Mandada construir:	1
Pabellones anteriores:	
España:	1
EE.UU.:	5
Inglaterra:	4
Nacional:	7
Noruega:	1
Cerdeña:	1
Irlanda:	1
Chile:	1
Tráfico:	
Extranjero:	16
Extranjero y cabotaje:	3
Cabotaje y guano:	1
Cabotaje:	1
Estado de vida:	
En buen estado:	1
Año y medio de construido:	1
Dos años de constr:	1
Media vida:	11
Dos tercios de vida:	1
Un tercio de vida:	5
Se ignora:	1

(*) Ver pág. 928

Bergantines (36)

Tonelaje máximo:	250
Tonelaje mínimo:	76
Forma de adquisición:	
En concurso:	1
Construido en Paita:	1
A los dueños:	35
Pabellones anteriores:	
Perú:	17
Cerdeña:	1
Chile:	5
Noruega:	1
Ecuador:	1
Dinamarca:	1
Hamburgo:	1
EE. UU.:	6
España:	1
Portugal:	1
Francia:	1
Inglaterra:	1

Bergantines—goletas (17)

Tonelaje máximo:	215
Tonelaje mínimo:	93
Forma de adquisición:	
En remate:	1
A los dueños:	16
Pabellones anteriores:	
Méjico:	1
Perú:	10
Cerdeña:	2
Nueva Granada:	2
Estados Unidos:	1
Centroamérica:	1
Tráfico:	
Extranjero:	4
Extranjero y cabotaje:	4
Cabotaje:	5
Cabotaje y guano:	1
Guano:	3

[Bergantines, continuación]

Tráfico:	
Extranjero:	7
Extranjero y cabotaje:	17
Cabotaje:	6
Guano y cabotaje:	3
Guano:	4
Estado de vida:	
Carenado últimamente:	1
Carenado en 1849:	1
Construido en 1849:	1
Media vida:	17
Un tercio de vida:	15
Se ignora:	2

Goletas (28)

Tonelaje máximo:	136
Tonelaje mínimo:	20
Forma de adquisición:	
En concurso:	1
A los dueños:	27
Pabellones anteriores:	
EE.UU.:	4
Perú:	15
Bremen:	1
Chile:	4
Nueva Granada:	2
Cerdeña:	1
Irlanda:	1
Tráfico:	
Extranjero:	6
Costanero:	5
Cabotaje y extranjero:	2
Cabotaje:	6
Cabotaje y guano:	6
Guano:	3

ANEXO A

Estado de vida:		Estado de vida:	
Muy buen estado:	1	Buen estado:	1
En buen estado:	2	Media vida:	7
Carenó en 1850:	1	Un tercio de vida:	12
Carenó en 1847:	1	Menos de un tercio de vida:	2
A carenar en Paita:	1	Mal estado:	1
Regular estado:	1	Se ignora:	5
Media vida:	1		
Un tercio de vida:	4		
Menos de un tercio de vida:	1		
En mal estado:	1		
Se ignora:	3		

RESUMEN TOTAL

Fragatas	6	con un total en toneladas de	2,265
Barcas	22	„ „ „ „ „ „	5,867
Bergantines	36	„ „ „ „ „ „	5,881
Bergantines–goletas	17	„ „ „ „ „ „	2,197
Goletas	28	„ „ „ „ „ „	2,190
Matrícula de Paita	465		465
„ „ Arica	406		406
„ „ Iquique	230		230
Total			19,501 "

"NOTAS.— 1ª. Existen además en la matrícula de Paita doce embarcaciones que miden de 10 a 35 toneladas, destinadas al tráfico de cabotaje y comercio en las costas del Ecuador y Nueva Granada. Suman 300 toneladas. Además, treinta y tres descubiertas de 10 a 1 tonelada dedicadas a la pesca. 2a. En la matrícula de Arica hay cinco embarcaciones de 20 a 35 toneladas, diez y ocho de 5 a veintiocho y menores destinadas al huano y cabotaje. 3a. La matrícula de Iquique tiene ocho embarcaciones de 5 a 40 toneladas dedicadas al tráfico del huano y 20 chalupas de pesca y tráfico costanero. 4a. No se comprenden los pontones ni embarcaciones del tráfico del puerto del Callao por no ser embarcaciones de vela".

"Id. 2a. El bergantín "Pacífico" sacó pasavante del Cónsul del Perú en Cantón, el cual le fue otorgado en junio de 1848 por el término de nueve meses y hasta hoy no se ha presentado en el departamento, por cuya razón la Secretaría carece de los datos que no ha expresado.— Callao, agosto 1º de 1851.— Francisco U. Guerra, secretario.—VºBº Deustua"[223].

(Al examinar cuidadosamente el cuadro original se ha encontrado que las barcas son 21 en número y los bergantines, 37, resultando los tonelajes totales de estos grupos 5,689 toneladas y 5,691 toneladas respectivamente. No hemos corregido tales valores pues sería imposible determinar si los errores fueron cometidos al hallar los totales, o si lo fueron al hacer las listas por clases de aparejos, colocando datos equivocados en la columna "Tonelaje". Por lo demás, esas pequeñas diferencias no afectan las conclusiones que exponemos. F.R.).

ANEXO B

Estado general de buques mercantes nacionales en 1860, según Leubel [224]

Aparejo	Tons.	Nombre del buque	Tráfico
Goleta	129	Héctor	La costa
„	139	Rosa de Chao	„
„	80	Paquete de Pisco	„
„	92	Atrevida	„
„	106	Campeadora	„
„	93	Carolina	„
„	98	Jenara	La pesca
„	184	Paquete de Casma	La costa
„	160	Jorge Zahra	„
„	55	Furia	„
„	93	Caballo Marino	„
„	120	Virginia	„
„	134	Corina	„
„	165	María Cristina	„
„	228	Manuelita	„
„	91	Manuelita Hernández	„
„	53	Paquete de Huacho	„
„	60	Rosita	„
„	132	María	La costa
„	158	José Castro	„
„	87	Rosarito	„
„	130	Florencia	„
„	152	Colón	„
„	89	Apurímac	„
„	110	Paquete de Islay	„
„	96	Preciosa	„
„	30	Joven María	„
„	50	Manuela	„
20 Goletas	134	Ascopana	„
Barca	197	Cóndor	Ultramar
„	156	Rosalía	La costa
„	196	Josefa Ayllón	China
„	150	La Estrella	La costa
„	227	Tubalcaín	Méjico
„	199	Callao	„
„	184	Fany	La costa
„	192	Emilia	„
„	158	Primero de Julio	„
„	270	Rosalía	„
„	270	Micaela de Moquegua	„
„	179	Faustino Rivera	„
„	185	Urmeneta y Ramos	„
„	1,439	Westerward Ho	China

ANEXO B

Aparejo	Tons.	Nombre del buque	Tráfico
Barca	728	Mercedes	La costa
„	199	Bella Victoria	„
„	311	Concordia	„
„	190	Serpiente Marina	„
„	241	Rosa Rivero	„
„	275	Nicolás Rodrigo	„
„	198	Mercedes	„
„	198	Carlota	„
„	198	Constancia	„
„	199	Emma de Lambayeque	„
„	451	Arica	„
„	380	Porvenir	„
„	375	Salvador Vidal	„
„	297	Isidora Rosales	„
„	156	Josefa Univazo	„
„	239	Hermosa Manuela	„
„	180	Clara	„
„	201	Rosalía Moro	Ultramar
„	150	Carolina	„
33 Barcas			
Fragata	257	La Palma	La costa
„	670	Petronila	China
„	592	J.C.U.	La costa
„	350	Perú	„
„	895	Antonia Terry	Europa
„	256	Cristina	Centro América
„	617	Mercedes Bedoya	La costa
„	450	Dolores Ugarte	España
„	1,002	Victoria	La costa
„	200	Angela Rey	„
„	300	Empresa	China
„	210	Eva	La costa
„	349	Sofía Somontes	La pesca
„	450	María Natividad	China
15 Fragatas	143	Carmelita	La costa
Bergantín	198	General Salaverry	„
„	156	Micaela Miranda	„
„	115	Eliza	„
„	200	Zoila	„
„	116	Virginia	„
„	175	Paquete del Norte	„
„	172	San Patricio	„
„	167	Elías	„
„	187	Trujillo	„
„	144	Dos Hermanos	„
„	188	María del Carmen	„
„	150	Elisa de Paita	„
„	109	Roberto	La costa
„	125	Luis Primero	„

Aparejo	Tons.	Nombre del buque	Tráfico
Bergantín	180	Bernardo	La costa
„	197	Carlos Federico	Costa de Chile
„	144	Jesus Elías	La costa
„	120	Huarmeyano	„
„	183	Campidoglio	„
„	182	Elskea	„
„		Isalco	„
„	173	Bárbara Gómez	„
„	112	María Encarnación	„
„	165	Mercedes A. de Wolley	„
„	96	Carmencita	„
„	184	Rosario de Guarmey	„
„	135	Andador	„
„	181	Eduardo	„
„	197	Jackin	„
„	139	Rápido	„
„	152	Coronila	„
„	151	Pilar	„
33 Bergantines	185	Campeador	„

RESUMEN

De los cuadros que anteceden resulta que la fuerza actual de la marina mercante nacional es la siguiente:

15	fragatas	con	6,741	toneladas
33	barcas	„	9,167	„
33	bergantines	„	5,087	„
29	goletas	„	3,248	„
110	buques con		24,243	toneladas

ANEXO C

Resumen del estado general de la marina mercante de Chile, el 1º de setiembre de 1865[225]

Clases de buques	*Tonelajes totales por grupos*
32 Fragatas Variación de tonelaje en el grupo: de 891.88 a 159.66	16,951.97
121 Barcas Variación de tonelaje en el grupo: de 837.00 a 55.72	357,828.11
38 Bergantines Variación de tonelaje en el grupo: de 259.27 a 80.88	6,489.14
22 Bergantines–goletas Variación de tonelaje en el grupo: de 256.44 a 66.43	2,988.00
22 Goletas Variación de tonelaje en el grupo: de 484.31 a 23.80	2,508.55
10 Pailebots Variación de tonelaje en el grupo: de 98.47 a 24.27	555.50
3 Balandras Variación de tonelaje en el grupo: de 40.76 a 5.91	83.72
2 Lanchas Variación de tonelaje en el grupo: de 49.76 a 10.20	59.96
Vapores (2) Variación de tonelaje en el grupo: de 864.00 a 205.76	1,069.76

TOTALES DE TONELADAS POR GRUPOS

32	fragatas	16,951.97
121	barcas	357,828.11
38	bergantines	6,489.14
22	bergantines-goletas	2,988.00
22	goletas	2,508.55
10	pailebots	555.50
3	balandras	83.72
2	lanchas	59.96
2	vapores	1,069.76
252	embarcaciones	388,534.71 toneladas en total

ANEXO D

Detalle de cantidad, valor, destino y bandera del flete de las mercaderías exportadas por el Perú en 1851 [226]

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Aguardiente	qqtls.	14	a 9 pesos	126		Chile	Peruana
idem	"	33	idem	297		idem	Inglesa
idem	"	24	idem	216		Ecuador	Ecuatoriana
idem	"	6	idem	54		idem	Peruana
idem	"	149	idem	1341		N. Granada	idem
idem	"	38	idem	342		idem	Inglesa
idem	"	12 50	idem	112 4		C. América	Sarda
idem	"	30	idem	270		Italia	idem
		306 50			2758 4		
Ají	qqtls.	95	a 4 pesos	380		Chile	idem
idem	"	5	idem	20		Ecuador	Peruana
idem	"	10	a 3 pesos	30		N. Granada	idem
		110			430		
Ajos	qqtls.	40	a 2 pesos	80		idem	Peruana
idem	"	10	idem	20		idem	Granadina
		50			100		
Algarroba	qqtls.	90 50	a 12 reales		135 6	idem	Peruana
Algodón	qqtls.	3396	a 8 pesos	27168		Francia	Francesa
idem	"	930	"	7440		N. América	N. Americana
idem	"	75	"	600		Méjico	Inglesa
		4401			35208		
idem con pepita	qqtls.	690	a 4 pesos	2760		Francia	Francesa
idem	"	1197	idem	4788		Chile	Peruana
idem	"	20	idem	80		idem	Inglesa
		1907			7628		
Almidón	qqtls.	4	a 8 pesos	32		Chile	Peruana
idem	"	17	idem	136		N. Granada	idem
		21			168		
Anís	qqtls.	204	a 4 pesos	816		Ecuador	idem
idem	"	54	idem	216		Chile	idem
idem	"	52	idem	208		N. Granada	idem
		310			1240		
Arroz	qqtls.	190	a 20 reales	475		Chile	Inglesa
idem	"	345	idem	862 4		idem	Granadina
idem	"	45	idem	112 4		idem	Chilena
idem	"	4167 50	idem	10418 6		idem	Peruana
idem	"	112	idem	280		Ecuador	Inglesa
idem	"	256	idem	640		idem	Peruana
idem	"	187 50	idem	468 6		N. América	idem
idem	"	3337 50	idem	8343 6		idem	Chilena
idem	"	533	idem	1332 4		N. Granada	Granadina
idem	"	112	idem	280		idem	Inglesa
idem	"	500	idem	1250		idem	N. Americana
idem	"	4754 50	idem	11886 2		idem	Peruana
		14540			36343		
Aceitunas	qqtls.	28 50	a 4 pesos	114		Ecuador	idem
idem	"	14 50		58		Chile	Inglesa
idem	"	1	idem	4		Inglaterra	idem
		44			176		

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Azúcar blanca	qqtls.	25	a 7 pesos	175		N. América	Peruana
idem	"	366	idem	2562		idem	N. Americana
idem	"	37 50	idem	262 4		idem	Francesa
idem	"	38	a 7 pesos	266		Ecuador	Peruana
idem	"	15	"	105		idem	Ecuatoriana
idem	"	22 50	"	157 4		idem	Inglesa
idem	"	59 25	"	414 6		N. Granada	N. Americana
idem	"	820 25	"	5741 6		idem	Peruana
idem	"	37 50	"	262 4		Bolivia	Inglesa
idem	"	1574 50	"	11021 4		Chile	Chilena
idem	"	2285 25	"	15996 6		idem	Peruana
idem	"	1795 50	"	12568 4		idem	N. Americana
		7076 25			49533 6		
idem moscabada	qqtls.	2583 50	a 4 pesos	10334		idem	Chilena
idem	"	4842 25	idem	19369		idem	Peruana
idem	"	1858	idem	7432		idem	Inglesa
idem	"	1555	idem	6220		idem	Granadina
idem	"	680	idem	2720		idem	Sarda
idem	"	711	idem	2844		N. América	Peruana
idem	"	66 50	idem	266		idem	Sarda
idem	"	50	idem	200		Ecuador	Inglesa
idem	"	182 50	idem	730		N. Granada	Peruana
		12528 75			50115		
Brea	qqtls.	87	a 18 reales		195 6	Chile	Inglesa
Cascarilla	qqtls.	2933	a 12 pesos	35196		Inglaterra	Inglesa
idem	"	666 50	idem	7998		Francia	Francesa
idem	"	3447	idem	4364		N. América	N. Americana
idem	"	98 25	idem	4179		Hamburgo	Hamburguesa
idem	"	20	idem	240		España	Española
idem	"	84 25	idem	1041		Italia	N. Americana
idem	"	8	idem	96		Chile	Inglesa
idem	"	906	a 30 pesos	27180		Inglaterra	idem
		8163			114264		
Caballos		1	en		34	N. Granada	Peruana
Cal	qqtls.	126	a 4 reales		63	idem	idem
Camotes	qqtls.	139	a 4 reales	69 4		N. América	Chilena
idem	"	93	idem	46 4		N. Granada	Peruana
idem	"	256 50	idem	128 2		N. América	idem
		488 50			244 2		
Canastas de carrizo	docenas	48	a 8 reales		48	Ecuador	idem
Carne	qqtls.	4	a 5 pesos		20	N. América	idem
Chancacas	qqtls.	14636 25	a 12 reales	21954 3		Chile	Peruana
idem	"	7321 50	idem	10982 2		idem	Chilena
idem	"	3721 50	idem	5634		idem	Sarda
idem	"	2588	idem	3882		idem	Inglesa
idem	"	450	idem	675		N. América	Peruana
idem	"	671	idem	1006 4		N. Granada	idem
idem	"	32	a 3 ps. 4 rs.	112		Chile	Sarda
idem	"	171	idem	598 4		idem	Inglesa
idem	"	34	idem	119		idem	Peruana
idem	"	817	idem	2859 4		idem	Chilena
idem	"	30	idem	105		N. Granada	idem
idem	"	174	idem	609		idem	Peruana
idem	"	100	idem	350		Ecuador	idem
		30780 75			48887 1		

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Cerdos	sueltos	627	a 12 pesos	7524		N. América	idem
idem	"	22	idem	264		idem	N. Americana
idem	"	12	idem	144		N. Granada	Granadina
idem	"	31	a 6 pesos	186		idem	Peruana
		692			8118		
Cebada	qqtls.	12	a 10 reales	15		N. América	Chilena
idem	"	133	idem	166 2		N. Granada	Granadina
		145			181 2		
Cebollas	qqtls.	30	a 8 reales	30		Chile	Peruana
idem	"	7	idem	7		Ecuador	idem
idem	"	54	idem	54		N. Granada	idem
idem	"	200	idem	200		N. América	idem
		291			291		
Cigarros	millars.	12	a 5 pesos	60		Chile	Inglesa
idem	"	55	idem	275		idem	Peruana
idem	"	10	idem	50		idem	Chilena
idem	"	100	idem	500		N. América	N. Americana
idem	"	2	idem	10		idem	Peruana
idem	"	132	idem	660		N. Granada	idem
		311			1555		
Cigarreras	docenas	629	a 3pesos 6 rs.	2358 6		Chile	Peruana
idem	"	250	a 20 reales	625		idem	Chilena
idem	"	550	idem	1375		idem	Peruana
idem	"	150	idem	225		idem	idem
		1579			4583 6		
Cobre	qqtls.	597 75	a 15 pesos		8966 2	Inglaterra	Inglesa
Cochinilla	libras	16340	a 8 reales	16340		idem	idem
idem	"	1200	idem	1200		Francia	Francesa
idem	"	7950	idem	7950		China	Inglesa
		25490			25490		
Cordobanes	docenas	696	a 5 pesos	3480		Chile	Peruana
idem	"	182	idem	910		idem	Inglesa
		878					
Chocolate	qqtls.	3 50	a 18 pesos		63	idem	idem
Cuero de res	sueltos	10023	a 13 reales	16287 3		Hamburgo	Hamburguesa
idem	"	1747	idem	2838 7		idem	Inglesa
idem	"	1868	idem	3035 4		Inglaterra	idem
idem	"	860	idem	1397 4		Francia	Francesa
idem	"	64	idem	104		N. América	N. Americana
		14562			23663 2		
Cueros de cabra	docenas	456	a 3 pesos	1368		Chile	Peruana
idem	"	800	idem	2400		idem	Inglesa
		1256			3768		
Idem de cabrito	docenas	170	a 6 reales		127 4	N. América	N. Americana
Idem de carnero	docenas	36	a 188 céntimos		67 5 1/2	Inglaterra	Inglesa

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Idem de chinchilla	docenas	2220	a 20 reales		5550	idem	idem
Idem de vicuña	sueltos	165	a 4 reales		82 4	idem	idem
Dulces en tarros	libras	300	a 2 reales	75		N. Granada	Peruana
idem	»	120	idem	30		Chile	Inglesa
		420			105		
Dulces secos	libras	1100	a 2 reales	275		N. Granada	Peruana
idem	»	1600	idem	400		Ecuador	Chilena
		2700			675		
Dulce en cajas	cientos	81	a12 pesos 4rs.	1012 4		N. Granada	Peruana
idem	»	33	idem	412 4		idem	Granadina
idem	»	21	idem	262 4		Chile	Peruana
idem	»	11	idem	137 4		Ecuador	idem
idem	»	21	a 10 pesos	210		idem	idem
idem	»	20	idem	200		Chile	idem
idem	»	210	idem	2100		N. Granada	Peruana
idem	»	40	a 6 ps. 2 rs.	250		idem	idem
idem	»	10	»	62 4		Ecuador	idem
		417			4647 4		
Frutas	qqtls.	6	a 3 pesos	18		N. Granada	idem
idem	»	48	»	114			
		54			132		
idem	cientos	376	a 8 reales	376		idem	idem
idem	»	190	»	190		N. América	idem
idem	»	70	a 4 reales	35		Ecuador	idem
		636			601		
Garbanzos	qqtls.	90	a 3 pesos	270		Ecuador	Peruana
idem	»	134 50	»	403 4		N. Granada	idem
idem	»	38	»	114		idem	Granadina
idem	»	74	»	222		N. América	Chilena
idem	»	584	»	1752		idem	Peruana
		920 50			2761 4		
Harina	qqtls.	52	a 4 pesos		208	N. Granada	idem
Huevos	decenas	625	a18 céntimos	112 4		idem	idem
idem	»	667	»	120 1/2		idem	Chilena
		1292			232 4 1/2		
Jabón	qqtls.	15	a 8 pesos	120		idem	Peruana
idem	»	21	»	168		Chile	Inglesa
		36			288		
Lana	qqtls.	17930 75	a 6 pesos	107584 4		Inglaterra	Inglesa
idem	»	1047	»	6282		Francia	Francesa
idem	»	3456	»	20736		N. América	N. Americana
idem	»	219	»	1314		Hamburgo	Hanburguesa
idem	»	36	a 10 pesos	360		Francia	Francesa
idem	»	2417	»	24170		Inglaterra	Inglesa
		25105 75			160446 4		
Linazas	qqtls.	12	a 4 pesos		48	N. Granada	Peruana

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Lona	varas	14333	a10céntimos	1433 2 1/2		Chile	Inglesa
idem	"	188	"	18 6 1/2		N. Granada	Peruana
idem	"	10808	"	1080 6 1/2		Ecuador	idem
		25329			2532 7 1/2		
Manteca de puerco	libras	300	a13céntimos	39		idem	Chilena
idem	"	12870	"	1673 1/2		N. Granada	Peruana
idem	"	21300	"	2769		idem	Inglesa
idem	"	12000	"	1560		N. América	Granadina
idem	"	15000	"	1950		idem	Peruana
idem	"	700	"	91		idem	Chilena
		62170			8082 1/2		
Maíz	qqtls.	382 75	a 10 reales	478 3 1/2		N. Granada	Peruana
idem	"	501	"	626 2		idem	Granadina
idem	"	9	"	11 2		N. América	idem
idem	"	1912	a 10 reales	2390		N. América	Peruana
		2804 75			3505 7 1/2		
Miel	qqtls.	170	a 4 pesos	680		Chile	Chilena
idem	"	337	"	1348		idem	Inglesa
idem	"	156	"	624		N. América	Peruana
idem	"	275	a 20 reales	687 4		Chile	Chilena
idem	"	656	"	1640		idem	Peruana
idem	"	304	"	760		idem	Granadina
idem	"	252	"	630		N. América	Peruana
		2150			6369 4		
Oro en pasta	castells	27064	a 12 reales	40596		Inglaterra	Inglesa
idem	onzas	18589	a 16 pesos	297424		Inglaterra	Inglesa
idem	"	1013	idem	16208		Francia	Francesa
idem	"	1111	idem	17776		idem	Inglesa
idem	"	213	idem	3408		N. Granada	idem
idem	"	208	idem	3328		Chile	idem
idem	"	129	idem	2064		N. América	N. Americana
		21263			380804		
Oro en polvo	onzas	767	a 16 pesos	12272		Francia	Inglesa
idem	"	93	idem	1488		Inglaterra	idem
idem	"	32	idem	512		Chile	idem
idem	"	210	idem	3360		N. Granada	idem
		1102			17632		
Oro chafalonía	onzas	113	a 14 pesos		1582	Inglaterra	idem
Oro sellado	onzas	794	a 17 pesos	13498		Francia	Francesa
idem	"	2096	idem	35632		Inglaterra	Inglesa
idem	"	50	idem	850		Chile	Peruana
idem	"	1647	idem	27999		idem	Inglesa
idem	"	145	idem	2465		Italia	Sarda
idem	"	37	idem	629		N. Granada	Inglesa
idem	"	120	idem	2040		N. América	N. Americana
idem	"	205	idem	3485		Ecuador	Inglesa
idem	"	254	idem	4318		idem	Peruana
		5348			90916		
Pavilo	qqtls.	12	a 25 pesos	300		N. América	Peruana
idem	"	135	idem	3375		Chile	Inglesa
idem	"	80	idem	2000		idem	Peruana
idem	"	12 25	idem	306 2		Ecuador	idem
		239 25			5981 2		

Artículos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Papas	qqtls.	134	a 20 reales	335		N. Granada	Peruana
idem	"	22	a 2 pesos	44		idem	Granadina
idem	"	13	a 3 pesos	39		N. América	Peruana
		169			418		
Petates	sueltos	50	a 8 reales		50	Ecuador	idem
Pellones	sueltos	400	a 20 reales	1000		N. Granada	idem
idem	"	50	a 3 pesos	150		idem	idem
		450			1150		
Plata piña	marcos	341764	a 8 ps. 4 rs.	2904994		Inglaterra	Inglesa
idem	"	34924	idem	296854		Francia	Francesa
idem	"	7169	idem	60936 4		idem	Inglesa
idem	"	9030	idem	76755		China	Peruana
		392887			3339539 4		
Plata chafalonia	marcos	73	a 7 ps. 4 rs.	547 4		Francia	Francesa
idem	"	420	idem	3150		idem	Inglesa
idem	"	2111	idem	15882 4		Inglaterra	idem
idem	"	3923	a 6 ps. 4 rs.	25499 4		idem	idem
idem	"	263	idem	1709 4		Francia	Francesa
idem	"	160	idem	1040		China	Peruana
idem	"	47	idem	305 4		Chile	Inglesa
idem	"	104	idem	676		idem	Peruana
		7101			48760 4		
Plata sellada	S fuerte			99860		Inglaterra	Inglesa
idem	"			3000		Francia	Francesa
idem	"			790		idem	Inglesa
idem	"			8000		China	Peruana
idem	"			2000		N. Granada	N. Americana
idem	"			353		idem	Peruana
idem	"			2688		idem	Inglesa
idem	"			3580		Italia	Sarda
idem	"			3143		C. América	idem
idem	"			1000		idem	Peruana
idem	"			5149		Chile	idem
idem	"			14804		idem	Inglesa
					144367		
Quesos	qqtls.	4 50	a 8 pesos	36		Ecuador	Peruana
idem	"	12	"	96		N. Granada	idem
idem	"	17 50	"	140		idem	Granadina
		34			272		
Sacos vacios	docenas	74	a 188 céntimos		139 1	Chile	Inglesa
Sal	piedras	5560	a 2 reales	1390		N. Granada	Granadina
idem	"	4200	idem	1050		idem	Peruana
idem	"	7360	idem	1840		Ecuador	idem
idem	"	1120	idem	280		idem	Chilena
idem	"	560	idem	140		idem	N. Americana
idem	"	1400	idem	350		N. América	idem
idem	"	560	idem	140		idem	Ecuatoriana
idem	"	8000	idem	2000		C. América	Granadina
idem	"	8800	idem	2200		Chile	Peruana
idem	"	30530	idem	7632 4		idem	Chilena
		68090			17022 4		

Articulos	*Peso o Medida*	*Cantidad*	*Avalúo*	*Principal*	*Total*	*Destino*	*Bandera*
Salitre	qqtls.	270162	a 10 reales	337702 4		Inglaterra	Inglesa
idem	"	196329	idem	245411 2		Francia	Francesa
idem	"	35165	idem	43956 2		Inglaterra	N. Americana
idem	"	34625	idem	43281 2		Hamburgo	Hamburguesa
idem	"	35555 50	idem	44444 3		Inglaterra	Holandesa
idem	"	9116	idem	11395		idem	Danesa
idem	"	7399	idem	9248 6		idem	Austriaca
idem	"	4656	idem	5820		idem	Argentina
idem	"	6447	idem	8058 6		Bélgica	Belga
idem	"	13000	idem	16250		Alemania	Prusiana
idem	"	5000	idem	6250		Francia	Hanoveriana
idem	"	21451 50	idem	26814 3		Inglaterra	Bremense
idem	"	6400	idem	8000		Francia	Peruana
		645306			806632 4		
Sombreros de vicuña	docenas	8	a 24 pesos		192	Ecuador	Inglesa
Sombreros de Paja	docenas	4830	a 15 pesos	72450		Chile	Chilena
idem	"	5012	idem	75180		idem	Inglesa
idem	"	2100	idem	31500		idem	Peruana
idem	"	15	idem	225		N. América	Chilena
idem	"	27	idem	405		idem	N. Americana
idem	"	84	idem	1260		N. América	Inglesa
idem	"	128	idem	1920		N. Granada	Peruana
Idem diversos	"	60	a 6 pesos	360		Chile	Chilena
idem	"	85	idem	510		idem	Peruana
idem	"	120	idem	720		idem	Granadina
idem	"	6470	a 12 reales	9705		idem	Peruana
idem	"	570	idem	855		N. América	Inglesa
idem	"	1593	a 8 reales	1593		Chile	Chilena
idem	"	4,200	idem	4200		idem	Peruana
idem	"	7640	idem	7640		idem	Granadina
idem	"	1939	a diversos	15592		idem	Peruana
		38843			224085		
Tabaco	qqtls.	6433	a 12 pesos	77196		Chile	Peruana
idem	"	260	idem	3120		idem	Inglesa
idem	"	254	idem	3048		N. América	Peruana
idem	"	38	idem	456		N. Granada	idem
		6985			83820		
Tamarindos	qqtls.	134	a 4 pesos		536	Chile	Inglesa
Vino	qqtls.	54	a 6 pesos		324	N. Granada	Peruana
Vinagre	qqtls.	9	a 3 pesos	27		Ecuador	idem
idem	"	10	idem	30		idem	Chilena
		19			57		
Yeso	qqtls.	188	a 4 reales		94	N. Granada	Peruana
Zapatos	docenas	2844	a 6 pesos	17064		Chile	Chilena
idem	"	1317	idem	7902		idem	Inglesa
idem	"	75	idem	450		N. Granada	idem
		4236			25416		
					5814930 1 1/2		

ANEXO E

Buques norteamericanos empleados en el tráfico del guano con los Estados Unidos, durante el primer semestre de 1854[227]

Fechas	*Nombres*	*Tons.*
1854	Fanny Forrester	624
Enero	Ida Kimball	474
	White Swallow	1,192
	Mary Spring	435
	Ariadne	799
	Kate & Alice	304
	Vandatia	434
	Theoxina	398
	Reindeer	800
	Harrisburg	492
	Pentucheh	295
	Greenwich	787
	Pelican State	849
	Amazon	569
	Calloma	359
	St. Lawrence	356
	Venice	615
	Messenger	460
	Maria	324
	Victor	394
	Squantum	646
	Western Star	841
	Nestorian	697
	Mary Ann	496
	A. G. Hill	269
	Oscar	648
	Corrinne	766
	Hamibal	644
Febrero	Ann Hood	312
	Windward	818
	Amaranth	666
	Florida	689
	Indian Queen	410
	Sabine	694
	Cochituate	328
	Carioca	460
	Winfield Scott	1,240
	Andalusia	771
	Jacolnita	549
	E. C. Sciantum	1,186
	Hero	749
	Louis Phillippe	794
	North Wind	1,041
	Sunbeam	843
	Greyhound	556
	Astoria	535
	Union	299
	Sandusky	943
	Flying Dragon	1,127
	Francis S. Page	1,146

Fechas	*Nombres*	*Tons.*
Marzo	Maulius	669
	Sarah & Louisa	607
	Samuel Train	191
	Arab	498
	Equator	876
	Wisconsin	942
	Europe	618
	Jeanie W. Paine	663
	Boston	600
	Quimper	513
	Sacsusa	294
Abril	Caroline Nesmith	832
	King Fisher	1,286
	Pharsalia	617
	Flying Arrow	1,092
	Pioneer	1,538
	Augustine Heard	491
	Indianola	522
	Palmyra	611
	Eastern State	813
	Morning Light	1,713
	Ana Maria	489
Mayo	Parana	552
	Lancashire	661
	Strabo	420
	Angelique	420
	Spitfire	1,549
	Genoa	549
	Bowditch	578
	Water Witch	1,204
	Samuel Lawrence	1,035
	Hindoston	595
Junio	Caroline	536
	Ninoleon	422
	William Wish	899
	Mary Adelia	324
	Orion	449
	Telassar	475
	Eliza	279
	Sheffield	589
	Arthur	579

1º de enero al 30 de junio de 1854 ..... 60,713 tons.

Sumario durante los seis primeros meses del año 1854

28	naves	enero	15,967
22	„	febrero	16,156
11	„	marzo	6,471
11	„	abril	10,004
10	„	mayo	7,563
9	„	junio	4,552
91	naves	6 meses	60,713

Callao, 30 de junio de 1854. William Miles. Cónsul de los Estados Unidos en el Callao.

ANEXO F

Movimiento marítimo de buques guaneros en las islas Chincha en marzo de 1854 [228].

Estado que manifiesta las entradas de buques a estas islas, y salidas de ellos cargados de guano

Marzo de 1854

Entradas

Marzo	Aparejo	Pabellón	Buque	Capitán	Toneladas
	Existencia en 28 de febrero: 140 buques con				53,012
1º	Barca	Bremense	Theodoro Bonner	Shierenberg	399
-	Fragata	N. Americana	Louis Philipp	Buján	794
-	Barca	Peruana	Andes	Schulte	490
-	-	Inglesa	Branken Moos	Weatherbanzn	402
-	Fragata	N. Americana	Sguantum	M. Callam	650
-	-	Inglesa	Heroyna	Smith	783
2	Barca	N. Americana	Indian Queen	Drummond	410
-	Fragata	- - -	St. Lorence	Parker	550
-	-	Inglesa	Star	Warlao	727
6	Barca	-	Industry	Williams	379
8	Fragata	Hamburguesa	Alfred	Bruhns	450
-	-	Inglesa	Chester	Powin	688
9	Barca	Inglesa	Onion	Hanna	340
10	Bergantin	Sueco	Suea	Anderson	226
-	Barca	Inglesa	Henry Woolley	Nowen	356
13	-	-	Aurora	M. Wican	345
-	Fragata	N. Americana	Sage	Robson	1142
-	Barca	Belga	Bravo	Munche	360
-	Fragata	Inglesa	Kilblain	Jonhierlan	496
13	Fragata	Inglesa	Louisa	Carpenter	1,033
11	Goleta	Peruana	Maquinhuallo	Andrade	125
15	Fragata	Inglesa	Challenger	M. Lonen	649
16	-	Prusiana	P. Cher Adler	Runje	450
-	Bergantin	Hamburguesa	Bertha	Afongenson	296
-	Barca	Holandesa	Alida Maria	Westenenk	374
19	Goleta	Peruana	Petronila	Villavicencio	147
20	Fragata	N. Americana	Maulins	Pousland	669
-	-	-	Sarah Louisa	Lisson	600
-	-	-	Equatem	O. Elwell	876
-	Barca	Inglesa	Caroline	Moure	402
-	-	-	John Tomkins	Rogers	200
				A la vuelta	68.820

Estado que manifiesta las entradas de buques a estas islas, y salidas de ellos cargados de guano

Marzo de 1854

Salidas

Marzo	Aparejo	Pabellón	Buque	Capitán	Calado Popa	Calado Proa	Toneladas	Isla	Destino
1º	Fragata	Bremense	Olbens	Jechten	18 3	17 9	845	Medio	Callao
-	Barca	Inglesa	St. George	Edwards	18 6	17.8	665	Norte	-
-	-	Hamburguesa	Aurora	Schacht	14 6	13.6	400	-	-
3	Fragata	N. Americana	Cleopatra	Sturculs	21 6	21. "	1160	Medio	-
-	-	- -	Fides	Custer	19. "	18.6	698	-	-
-	-	- -	Rebeca	Jordan	18 3	17 5	533	-	-
4	-	- -	Mary Antonielle	Rickmers	15 3	14 6	340	-	-
-	Barca	- -	Maria	Lincoln	15 6	15. "	324	-	-
6	Fragata	Inglesa	Kaffinland	Stephen	20 8	20 6	896	Norte	Inglaterra
-	Barca	Hamburguesa	Victoria	Meger	15 9	14 3	330	Medio	Callao
7	Fragata	N. Americana	Cambridge	Haywie	19 7	19.3	698	-	-
-	Barca	Inglesa	Wilhelmine	Cavenagh	16.4	14.6	366	Norte	-
-	-	-	Queen of the Isle	Kewison	13.6	13. "	347	-	-
8	-	N. Americana	Culloma	Baxter	13 9	13.6	300	-	-
-	-	Sarda	Stella del Mara	Crese	16.6	15.6	420	-	-
9	-	N. Americana	Ida. Kemball	Ingraham	16.6	15.6	474	-	-
-	Fragata	- -	Vandalia	Marshall	17. "	16. "	434	-	-
-	Barca	- -	Pensucket	Nicherson	15. "	14 6	299	-	-
10	Fragata	- -	J.H. Shepherd	Munro	16. "	16. "	637	Medio	Estados Unidos
-	-	Francesa	Pescatore	Boundin	18	16.8	691	Norte	Callao
-	Barca	Chilena	José	Bianchi	16.2	14. "	490	-	-
-	-	Hamburguesa	Louisa	Huwald	13.6	13.6	280	Medio	-
11	Fragata	N. Americana	Avandale	Fry	17.9	17. "	727	Norte	-
-	-	Inglesa	Fleetwing	Cragg	19. "	19. "	555	-	-
-	Barca	N. Americana	Thexend	Webster	17.3	16.6	395	-	-
-	Bergantin	Inglesa	Carlotte	Midelleton	14.7	14.7	309	-	-
13	Fragata	N. Americana	Amazon	Bunne	19.6	19. "	569	Norte	Callao
-	Barca	Rusa	Flisama	Boysen	14. "	13.6	400	-	-
-	Fragata	Francesa	Jenne	Jasseau	14.3	13. "	304	-	-
14	-	N. Americana	Crescent	Perkins	20.4	19. "	753	Medio	Callao
-	Barca	Inglesa	Counters of D.m	Jutyne	16.2	15. "	353	-	-
15	Fragata	-	Lochiel	Rodger	20.7	18.7	663	Norte	-
-	-	N. Americana	West Wind	Eilios	21. "	20.6	1.070	Medio	Callao
-	-	-	Hamihburg	Matheus	16.6	16.3	492	-	-
-	Bergantin	Bremense	Margaret	Simerman	13.6	12.2	240	-	-
17	Fragata	Inglesa	Magdalena	Brecson	20.6	20. "	870	Norte	Inglaterra
-	-	N. Americana	Celestial Empire	Pierce	24. "	23.8	1.395	Medio	Callao
-	-	Inglesa	J. Hanckey Jr.	Thompson	18.6	18.6	703	-	-
-	Barca	-	Hero	Mackenzie	15.3	15. "	435	Norte	-
18	Fragata	N. Americana	Anglo Sacson	Leeds	19. "	18. "	668	Medio	-
-	-	-	Whitw Swallan	Lovelt	21. "	20.3	1.250	-	-
-	Barca	-	Victor	Whiting	17.6	16.6	397	-	-
-	-	Inglesa	Hansts	Hepplewhite	15.6	15. "	309	Norte	-
-	Goleta	Peruana	Maquinhuayo	Andrade	7. "	5. "	125	-	Chancay
20	Fragata	N. Americana	Pelican State	Wecks	19.6	19. "	850	Medio	Callao
-	Bergantin	Inglés	Mary	Howierson	14. "	13.10	209	Norte	-
21	Fragata	-	Telegraph	Jenine	21.8	20.8	1.118	-	Inglaterra
-	-	N. Americana	Messenger	Mischell	17.6	17. "	460	-	Callao
-	Barca	Inglesa	Emily	Dougan	15. "	14. "	334	-	-
22	-	N. Americana	A.G. Hill	Curtis	15.6	15. "	279	-	-
-	Bergantin	Inglés	Margaret	Munford	12.8	11.5	213	-	-
-	Fragata	N. Americana	Kele & Alice	A. Lou	12.7	11.6	304	Medio	-
				Suma y pasa a la vuelta			28,776		

Estado que manifiesta las entradas de buques a estas islas, y salidas de ellos cargados de guano

Entradas — *Marzo de 1854*

Marzo	*Aparejo*	*Pabellon*	*Buque*	*Capitán*	*Toneladas*
				De la vuelta	68.820
20	Barca	Inglesa	Moultan	Rawood	429
21	"	"	M. J. Anne Fellotts	M. Guise	408
"	Fragata	N. Americana	Arab	Thuaston	498
22	"	Inglesa	Wimfred	Parkland	568
23	Bergantin	"	Alice	Langlois	293
"	Barca	N. Americana	Columbine	A. S. Andresen	545
"	"	Inglesa	Parsee	Henoldeus	437
25	Fragata	N. Americana	Wisconsin	Henry E. Scot	962
"	Bergantin	Holandés	Johanna Jacoba	Horch	271
"	Barca	Inglesa	Malthoree	Robert Conwan	305
25	Bergantin	Hamburguesa	Main	Hschmidt	230
27	Barca	Inglesa	Margaret Connal	Macintyne	400
"	"	"	Eleonor Russel	Hutckenson	305
28	Fragata		Janne Pini	Stoup	427
"	"	N. Americana	Kate Hays	Redman	700
29	"	Inglesa	Carolina	Lawson	990
30	"	N. Americana	Jennie Paine	Norlad	663
31	"	Inglesa	Columbine	Anderson	958
				Total general	78.209

Balance

Buques para el exterior	140	Existencia en 28 de febrero	140	Buques con	53,012
Idem cargado para consumo del país	-				
Buques cargados para el exterior	47	Entradas en marzo	49	Buques con	25,197
Idem id para el consumo del país	2		189		78,209
Buques para el exterior	81	Salidas en marzo	83	Buques con	43,044
Idem para el consumo del país	2				
		Existencia en 31 de marzo	106	Buques con	35,165

Estado que manifiesta las entradas de buques a estas islas, y salidas de ellos cargados de guano

Marzo de 1854 — *Salidas*

Marzo	*Aparejo*	*Pabellon*	*Buque*	*Capitán*	*Calado*		*Toneladas*	*Isla*	*Destino*
					Popa	*Proa*			
				De la vuelta			28,776		
23	Barca	N. Americana	Mary Ann	Crosby	17.10	17.6	497	Medio	Callao
"	"	"	Ann Hood	Wady	13.6	12.6	312	Norte	"
"	Fragata	Francesa	Belle Anais	Vioren	14.9	13.4	404	"	"
24	Barca	Inglesa	Niger	Wallau	13."	12.6	319	"	Inglaterra
"	Fragata	"	Allerton	Bulford	14.10	13.10	384	"	Callao
25	"	"	Harriet	Shadunk	21."	19."	925	"	"
"	"	"	Earl of Elguin	Lanson	21.6	21.5	1,127	Medio	Inglaterra
"	Barca	N. Americana	Rachell	Brown	16.9	16.1	383	"	Callao
"	"	"	Cochituate	Truine	16.6	16.6	348	"	"
"	Bergantin	Inglesa	Imperial	Brehart	13.9	11.6	205	Norte	Inglaterra
"	Barca	"	Heet of Oack	Shasos	15.9	15.9	326	"	"
"	Bergantin	"	Vernon	Wilhamson	13.4	12.5	222	"	"
"	Goleta	Peruana	Petronila	Villavicencio	12.4	11."	147	"	Chancay
27	Barca	Inglesa	Koh-i-noon	Rudoulff	14."	13."	303	"	Callao
28	Fragata	Inglesa	Australia	Robinson	21."	21."	1,028	Medio	Inglaterra
"	"	N. Americana	Atalanta	Colby	20.6	20."	699	"	Estados Unidos
"	"	Inglesa	Fany Wren	Joynson	16.6	16."	471	Norte	Callao
"	"	Hamburguesa	Australia	Jansen	21."	21."	530	Medio	Inglaterra
"	Barca	Inglesa	John Pink	Demne	14.8	14."	283	"	Callao
"	Fragata	Francesa	Marchal Furene	Charbonel	16.4	14.8	536	Norte	Francia
"	Barca	Hamburguesa	Emma Louisa	Vierait	12.6	11.2	250	Medio	Callao
"	"	N. Americana	Unión	Clake	16.2	15.2	300	Norte	Estados Unidos
29	"	Inglesa	Mary Nixon	Packt	15.4	14.10	399	"	Callao
29	Barca	Bremense	Maria	Schwartz	15.6	14.6	400	Norte	Callao
30	"	"	Theodoro Bonner	Shierenberg	17.6	16.9	399	Medio	"
30	"	Inglesa	Clorinda	Snoffar	14.9	14.3	341	Norte	Inglaterra
31	Fragata	N. Americana	Western Star	Thayer	20."	20."	820	Medio	Callao
31	"	"	Rockland	Viviale	19.8	19.1	922	"	"
"	Bergantin	Inglés	British King	Milne	15."	14.6	260	Norte	"
"	Fragata	Francesa	Chantillon	Dameuran	14.8	13.6	370	"	"
"	"	Inglesa	Caroline	Dangerfield	17.2	16.6	378	Medio	"
				Total general			43,044		

Islas de Chincha, marzo 31 de 1854
El Ayudante de la Gobernación
Francisco Garcia (fdo.)

NOTAS AL CAPITULO V

1. GARCIA CALDERON, I, p. 333.
2. DE PANDO, J.L., *Diccionario Marítimo.*
3. *Ibidem.*
4. GARCIA CALDERON, I, p. 387.
5. *Ibidem.*
6. GARCIA CALDERON, I, pp. 387—388.
7. *Vide* GARCIA CALDERON, I, pp. 388—391.
8. GARCIA CALDERON, II, p. 721.
9. GARCIA CALDERON, II, p. 722.
10. *Ibidem.*
11. GARCIA CALDERON, II, p. 806.
12. GARCIA CALDERON, II, pp. 545—548.
13. GARCIA CALDERON, I, p. 193.
14. GARCIA CALDERON, I, p. 500.
15. GARCIA CALDERON, I, p. 591.
16. GARCIA CALDERON, II, pp. 693—694.
17. GARCIA CALDERON, II, pp. 167—168, 405.
18. BONILLA, *Coyuntura.*
19. BONILLA, ob. ct., 170.
20. BONILLA, *Ibidem.*
21. BONILLA, ob. ct., 160, 171.
22. BONILLA, ob. ct., 174.
23. *Ibidem.*
24. MACERA, *Las plantaciones azucareras en el Perú 1821-1875.* pp. xlviii y xlix. Se reproducen aquí los valores sólo hasta 1870, mientras que el cuadro original los presenta hasta 1878 inclusive. F.R.
25. BONILLA, *Coyuntura*, 178.
26. BONILLA, *La Expansión*, 5.
27. BONILLA, ob. ct., cuadros 3 y 4, pp. 16-19.
28. BONILLA, *La Expansión*, 16 y 17.
29. BONILLA, *La Expansión*, 19 y 20.
30. DENEGRI, v. 2, p. 353.
31. MOREYRA, *Tráfico*, 7.
32. Vide FEBRES VILLAROEL, Oscar. "La crisis agrícola del Perú en el último tercio del siglo XVIII", en *Revista Histórica*, Lima, 1964, t. XVII.
33. *Mercurio Peruano*, t. VIII, nº 218, fol. 86, edición facsimilar.
34. J.A. DE LA PUENTE, vol. 2, especialmente el cap. XXXII.
35. RICKETTS, ctdo. por DENEGRI, 2, p. 328.

36. RICKETTS, ctdo. por DENEGRI, 2, p. 331.
37. Ctdo. por DENEGRI, 2, p. 334.
38. RICKETTS, ctdo. por DENEGRI, 2, p. 331.
39. DENEGRI, v. 2, pp. 357-359.
40. ELIAS, *Colección Documental de la Independencia del Perú*, vol. 1°, pp. 435-442.
41. DENEGRI, v. 2, pp. 343-345.
42. DENEGRI, v. 2, p. 343.
43. Vol. 2, pp. 344-345.
44. Perú, *Leyes y decretos del Ramo...*, 131-137.
45. ACEHM, 1850. Carp. 51, leg. 5, doc. 8, Gobernador Político de Piura a Ministro de Guerra y Marina, Piura, 25 de febrero de 1850.
46. NAUS. Despatches from U.S. Consul in Callao, M 155, r. l, despacho s/n de Bigger a Marcy, Washington, 24 de febrero de 1854; y despacho n° 12, de Miles a Marcy, Callao, 11 de setiembre de 1854.
47. *El Comercio*, Lima, 4 de enero de 1852.
48. DENEGRI, v. 2, p. 287.
49. ACEHM, 1857. Carp. 5, leg. 18, doc. 108. Ministro del Perú en Londres a Ministro de Relaciones Exteriores. Londres, 30 de mayo de 1857.
50. ACEHM, 1864, PAQ 1864.2, s/n, s/l, s/d, 23 de marzo de 1864, Cónsul del Perú en Macao a Ministro de Relaciones Exteriores.
51. ACEHM, 1849. Carp. 50, leg. 16, doc. 35, Cónsul del Perú en California al Ministro de Relaciones Exteriores, San Francisco, marzo de 1849.
52. ACEHM, 1852, carpeta n° 53, legajo n° 12, documento n° 33. Del Cónsul del Perú en Panamá al Ministro de Gobierno, Panamá, 22 de marzo de 1852.
53. ACEHM, 1852. Carp. 53, leg. 24, doc. 8, Capitán de Puerto de Arica a Prefecto del Departamento, Arica, 14 de julio de 1852.
54. NAUS. Department of State. Despatches from United States Ministers to Peru. T 52, r. 17, Ministro de los EE.UU. en Lima a Ministro de Relaciones Exteriores del Perú, Lima, 11 de agosto de 1860 y a Secretario de Estado, Lima, 27 de agosto de 1860; Cónsul en Tumbes a Ministro en Lima, Tumbes, 10 de julio de 1860, y Ministro en Lima a Cónsul en Tumbes, Lima, 13 de agosto de 1860.
55. *Guía* de 1848, p. 377.
56. *Guía* ... 1848, p. 372.
57. *Guía* ... p. 376.
58. DENEGRI, v. 2, pp. 360-365.
59. MELO, *Historia*, v. I, pp. 216-220.
60. MELO, ob. ct., 344-345.
61. DENEGRI, ob. ctda., nota 79, p. 383.
62. GARCIA CALDERON, I, p. 340.
63. MELO, I, p. 220.
64. DENEGRI, vol. 2, pp. 345-346.
65. DENEGRI, vol. 2, pp. 360-365.
66. VELIZ, 180.
67. VELIZ, 115, 142.
68. LEUBEL, 215-217.
69. *Vide* ANEXO B a este capítulo.
70. *Guía*, 1861, p. 381.
71. *Guía*, 1861, p. 385.

72. *Guía*, 1861, p. 194.
73. *Idem.*
74. *Guía*, 1861, p. 380.
75. *El Callao...*, 138.
76. VELIZ, 91-92.
77. AGNP. Ministerio de Guerra y Marina, 1864. Legajo O.L. 465, documentos números 584, 816, 819, 820, 821, 822, 824, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 833, 835, 837, 839, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850a, 851-852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860; *Idem*, Hacienda, 1866.
Legajos O.L. 479-726 a, O.L. 479-734, documentos números 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 736, 738, 740, 741, 742, 746.
78. VELIZ, 188.
79. VELIZ, 17.
80. VELIZ, 91-92.
81. *Ibidem.*
82. VELIZ, 18-19.
83. DENEGRI, vol. 2, especialmente pp. 334-341.
84. Pp. 18-20 del Código de 1836 y 16-17 del Código de 1840, edición de 1842.
85. Ctd. DENEGRI, 2, p. 341.
86. BASADRE, II, pp. 591-592.
87. BASADRE, II, p. 957.
88. Ctdo. BASADRE, II, p. 988.
89. *El Comercio*, nº 3742, año XIV, Lima, Domingo 4 de enero de 1852, p. 3, columnas 3a. y 4a.
90. *Ibidem.*
91. GARCIA CALDERON, I, p. 34.
92. ACEHM, 1855. Carp, 56, leg. 18, doc. 60. Capitán de Puerto a Comandante General de Marina, Huanchaco, 12 de enero de 1855.
93. WARREN, 354-355, 357-358.
94. LEUBEL, 225.
95. FLORES, 39.
96. Perú. Leyes... Congreso 1862, p. 250.
97. FLORES, 11; IDIAQUEZ, 11.
98. F.O. 61 241.X/LO1210. Despacho comercial nº 5. Jerningham a Lord Stanley, Lima, 10 de junio de 1867; y Anexo 1 al Despacho comercial nº 5. Petrie a Jerningham, Lima, 27 de mayo de 1867.
99. *Vide* DENEGRI, v. 2, pp. 44-54.
100. NIETO, t. XI, p. 141.
101. AGNP. Hacienda. Comandancia General de Marina, OL 375-929, Deustua a Ministro de Guerra y Marina, Callao, 15 de enero de 1852.
102. GARCIA CALDERON, II, p. 1152; VELIZ, 118-120.
103. GARCIA CALDERON, ob. ctda., 1153.
104. *Ibidem.*
105. LEUBEL, 226-227.
106. F.O. 61 241 X/LO1210. Memorándum interno s/f, s/n.
107. VELIZ, 118-120.
108. VELIZ, 177-179.

109. F.O. 61, doc. citado.
110. VELIZ, 163.
111. F.O. 61 241 X/LO1210. Despacho comercial nº 5. Jerningham a Lord Stanley, Lima, 10 de junio de 1867; Anexo 1 al Despacho comercial nº 5. Geo. Petrie a Jerningham, Lima, 27 de mayo de 1867; Memorándum interior de la *Foreign Office* Mr. Jerningham Nº 38. Oct. 12/67.
112. F.O. 61 241 X/LO1210, Anexo 2 al Despacho Comercial Nº 5. Jerningham al Subsecretario de Relaciones Exteriores, Lima, 31 de mayo de 1867.
113. F.O. 61 241 X/LO1210. Mr. Jerningham Nº 38. Oct. 12/67.
114. *Ibidem.*
115. LPRO. Foreign Office 61/249-21944.
116. VELIZ, 165. *Vide* en nuestro Cap. IV, IV A, 2 la ilustración en que se reproducen los itinerarios, fletes y otros detalles relativos al cabotaje que la P.S.N.C. realizaba, según un folleto informativo publicado por Otis, cuyo nombre figura en la bibliografía.
117. *Memoria...* de Marina, 1862, p. 29.
118. MELO, *Historia*, I, p. 123; EMILIO ROMERO, *Historia...*, II, p. 139.
119. Ob. ctda., t. II, p. 53.
120. AMNP. Mayoría de Ordenes del Departamento del Callao, vapor *Mayro*, 1867, anexo a doc. nº 1; vapor *Sachaca*, 1867, doc. nº 2; vapor *Mayro*, 1869, anexo al doc. Nº 2.
121. MELO, *El Callao*, 134-135; *Historia*, I, p. 117.
122. Resolución Suprema, 6 de julio de 1860. GARCIA CALDERON, II, p. 1155.
123. LEUBEL, 228-229.
124. Decreto de 21 de junio de 1861. GARCIA CALDERON, II, p. 1155.
125. MELO, *Historia...*, t. I, pp, 123-124.
126. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-734, pp. 73-76.
127. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 54.
128. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 56.
129. *El Comercio*, 5 de agosto de 1854, p. 2, col. 1.
130. NAUS. Consul at Callao, M 155, r. 4, despatch nu. 19, William Trewitt al Secretario de Estado, Callao, 1º de abril de 1861.
131. BAXLEY, 72.
132. BASADRE, t. III, p. 1288.
133. HUTCHINSON, 16.
134. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 53.
135. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 58.
136. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 55.
137. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 58.
138. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, 55.
139. PAZ SOLDAN, *Ibidem.*
140. NAUS. Notes from Peruvian Legation in U.S., T 802, rollo 1, Ministro del Perú a Secretario de Estado, 19 de junio y 31 de julio de 1850, y 25 de abril de 1851.
141. ACEHM, 1850. Carp. 51, leg. 16, doc. 17. Encargado de Negocios del Perú a Ministro de Relaciones Exteriores, Nueva York, 10 de octubre de 1850.
142. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-734, p. 92.
143. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-734, p. 73.

144. *Guía política* del año 1861, p. 391.
145. AGNP (H–1) O.L. 367-734, p. 62.
146. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-734, p. 62.
147. PAZ SOLDAN, *Geografía del Perú*, p. 56.
148. SKOGMAN, 232.
149. SKOGMAN, p. 233.
150. NAUS. Consuls in Callao. M 155, r. 1, despacho 14. Miles a Marcy, Callao, 25 de setiembre de 1854, anexo nº 5.
151. NAUS. Consuls in Callao. M 155, r. 1. Miles to Marcy, Callao, 25 de setiembre de 1854, anexo nº 6.
152. *Guía política...*, 1861, p. 392.
153. ANP. Ministerio de Hacienda. O.L. 484-361.
154. United States Papers Relating to Foreign Relations, 1870. Nº 199, Columbus a Fish, Paita, 24 de setiembre de 1870 ; Nº 206, Smith a Fish, Tumbes, 9 de octubre de 1870; Nº 209, Bragdon a Fish, Guayaquil, 25 de octubre de 1870.
155. *Vide* DENEGRI, v. 2, pp. 334-341.
156. ARREE. Carpeta 8-20A. Guillermo Robertson, Cónsul del Perú, a Ministro de Relaciones Exteriores, Londres, 15 de agosto de 1846.
157. ARREE. Carpeta 5-3. Joaquín de Osma a Ministro de Relaciones Exteriores. Nueva York, 24 de octubre de 1848.
158. VELIZ, 83.
159. ACEHM, 1852. Carp. 53, legs. 8 y 24, docs. 58 y 66. Prefecto del Departamento a Capitán de Puerto de Arica y a Ministro de Guerra y Marina, Arica, 9 de enero de 1852.
160. IDIAQUEZ, 98.
161. BASADRE, II, pp. 945, 987, 1454.
162. *Vide* NAUS. Despatches from United States Ministers to Peru, T 52, r. 18; también *El Peruano* del 3 de enero de 1853, pp. 3.4.
163. *Vide* IDIAQUEZ, 3-11.
164. IDIAQUEZ, 104-106.
165. *Ibidem.*
166. Obra citada, 14-15.
167. Ob. ctda., 57.
168. Ob. ctda., 60-61.
169. Ob. ctda., 78-88.
170. PAZ SOLDAN, *Geografía*, 56.
171. ESTEVES, 39.
172. BONILLA, *Islay y la economía del Sur Peruano en el siglo XIX*, 8.
173. DENEGRI, v. 2, pp. 354 , 355 y 374.
174. ANEXO D.
175. LEUBEL, 220-222.
176. LEUBEL, 222.
177. DENEGRI, t. VI, v. 2, p. 284.
178. MATHEWS, *Gibbs*, 32.
179. DREYFUS, Nº 9, p. 7.
180. MATHEWS, 1977, p. 57.
181. MATHEWS, ob. ct., 52.

182. Perú. *Informe sobre la existencia del guano*, 22-23.
183. *Vide* MATHEWS, *Shipping*, 11-16.
184. PIKE, ctdo. por MATHEWS, 126, nota 5.
185. MATHEWS, 1970, pp. 126-127.
186. MATHEWS, *Shipping*, 19.
187. MATHEWS, *Shipping*, 24.
188. MATHEWS, 25.
189. MATHEWS, *Shipping*, 26.
190. MATHEWS, 27.
191. *Ibidem.*
192. MATHEWS, *Shipping*, 28.
193. MATHEWS, *Shipping*, 29.
194. MATHEWS, *Shipping*, 30.
195. MATHEWS, *Shipping*, 31.
196. MATHEWS, *Shipping*, 32.
197. RUZO, 11-12.
198. RUZO, 9.
199. RUZO, 7, 11, 30.
200. SANTA CRUZ, 10.
201. *La Comisión Fiscal*, 7.
202. RUZO, 60-61.
203. BAISTROCHI, 896.
204. United States. *Civil War...*, VI, p. 183.
205. *Vide* GARCIA CALDERON, I, p. 342.
206. BAISTROCHI, 898.
207. BROWNE, 79.
208. BAISTROCHI, 898.
209. SANTA CRUZ, 10.
210. ESTEVES, 135, nota 1.
211. HUNT, ctdo. MATHEWS, 1977, p. 41.
212. LEUBEL, 123, 124, 126.
213. NAUS. United States Consul at Callao. T 781, rollo 8. A. de la Haza a Cónsul de Estados Unidos en el Callao, Callao, 14 de diciembre de 1867.
214. Diario *El Peruano*, Lima, 19 de enero de 1867, año 25, tomo 52, semestre I, nº 6, pág. 27, col. 4 y pág. 28, col. 1.
215. BASADRE, IV, p. 1650.
216. IBPN. Documento D 2736, año 1867.
217. MATHEWS, *Shipping*, 34.
218. MATHEWS, *Shipping*, 37.
219. MATHEWS, *Shipping*, 38.
220. *Ibidem.*
221. MATHEWS, *Shipping*, 39.
222. *Vide*, en el Archivo Naval del Perú, las xerocopias siguientes: LPRO. Foreign Office, 61/235-21973; que contiene copia del "*Register Book of British Ships entering the Port of Iquique*", año 1865; LPRO. Foreign Office, 61/235-21973, anexo a un despacho del cónsul Barton, de 22 de febrero de 1866, que consigna exportaciones de nitrato de soda por Iquique, en 1865, con un tonelaje total de buques que llega a 40,340 y 111,553 lb. de la carga; y LPRO.

Foreign Office. 61/249-21944 que contiene copia de "*Register Book of British Ships entering the Port of Iquique*", año 1868.

223. *Memoria de Guerra y Marina*, 1851, anexo número 11.
224. LEUBEL, 215-217.
225. *Memoria de Marina*, 1866, Chile, p. s/n.
226. AGNP. Ministerio de Hacienda. O.L. 367-734, pp. 63-69.
227. USNA. Consuls in Callao, M 155, r. 1, despacho 14. Miles a Marcy, Callao, 25 de setiembre de 1854. anexo nº 1.
228. AGNP . O.L. 386-466, año 1854.

NOTA

A fin de ayudar al lector, se adelanta aquí, también, la relación de los cuadros estadísticos que se han aprovechado en el primer volumen, aunque habrá un índice completo de los mismos al terminar el tercer volumen.

CUADROS Y APUNTES ESTADISTICOS EN EL PRIMER VOLUMEN

CAPITULO I Pág.

Aumento en el número de vapores y disminución del lapso de viajes entre Europa y América, durante la primera mitad del siglo XIX 77

Espesores de los costados en los buques de guerra franceses, en 1856 97

Cañones 32 largos y bombarderos en Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, en 1856 120

Cañones norteamericanos a mediados del siglo 122

Artillería francesa de ánima lisa, en 1856 123

Comparación de las características de cañones norteamericanos, británicos y Franceses, en 1856 125

Comparación de los alcances de dos cañones norteamericanos, en 1856 139

Ingresos percibidos por el personal de maestranza naval y otros en el Perú, en 1855 274

CAPITULO II

Líneas de navegación que unían a Sudamérica con el resto del mundo, en 1867 319

Guano importado del Perú por Gran Bretaña, en 1850—1869 329

La actividad portuaria de Chile durante 1866 369—377

CAPITULO III

Algunos datos sobre producción agrícola costeña y su exportación a mediados del siglo XIX 421—425

Exportaciones del salitre en 1830—1870 454

Características químicas comparativas del guano peruano y el de otros países 473

Cuadro oficial de toneladas de registro del guano vendido por el Perú hasta 1868 494

Porcentajes del algodón, azúcar y guano en la exportación a Gran Bretaña, en 1854—1870 495

Cifras decenales aproximadas de la población del Perú, 1850—1870 499

Inmigración de chinos por el Callao, 1860—1870 504

CUADROS Y APUNTES ESTADISTICOS

	Pág.
Buques *chineros* norteamericanos, en 1855 y 1856	504
Jornales de los carpinteros y calafates pertenecientes a la maestranza del Callao, en 1840	539—541
CAPITULO IV	
Itinerarios, fletes y otros de la P.S.N.C., en 1867	573—576
Tráfico de pasajeros en el Callao, 1860—1870	577
Estadísticas de embarcaciones menores, a mediados del siglo	585
Características del dique del Callao, en 1863	594
Exportaciones e importaciones por Iquique, en 1859	635
Exportación de nitrato por Iquique, en 1860	635
Exportación anual de salitre, 1851—1860	636
Importación por Iquique, en 1860	637
Ingresos de la aduana de Iquique, en 1859 y 1860	638
Movimiento marítimo de Iquique, en 1859	638
Exportaciones e importaciones por Paita, en 1859	656
Vapores de la P.S.N.C. para el servicio en la costa, y puertos del Perú en que tocaban	724
Lugares de la costa en que porteaban los vapores de la P.S.N.C.	724
Exportaciones e importaciones por el Callao, en 1859	728
Valor de importaciones extranjeras por el Callao, en 1859	728
Movimiento marítimo del Callao, en 1860	729—730
Matrícula de embarcaciones del Callao, en 1860	730
Exportaciones por el Callao, en 1781—1795	731
Rendimientos de la aduana del Callao, en 1830—1847	732
Exportación por el Callao, 1866	733—734
Exportaciones por Pisco, en 1860	757
Importaciones por Pisco, en 1860	758
Movimiento marítimo de Pisco, en 1860	758—759
Tráfico portuario por Arica, para Bolivia, en 1851	782
Valor del tráfico marítimo de importación por Callao, Arica, Islay, Huanchaco, San José y Paita, en 1851	782
Importaciones y exportaciones que han tenido lugar en el año de 1859, en varios puertos de la República	783
Ingresos de las aduanas del Callao, Iquique, Arica, Islay, Huanchaco, San José y Paita, en 1859	783
Artículos de exportación de Paita, Arica, San José, Iquique, Callao y puertos pequeños, en 1868.	784
Importaciones y derechos de aduana de Paita, San José, Islay, Iquique, Arica, Callao y Huanchaco, en 1868	785

Pag.

Exportaciones por Arica, en 1859 786
Importaciones por Arica, en 1859 787
Movimiento marítimo de Arica, en 1860 787
Cabotaje de Arica, en 1860 787
Exportaciones por Arica, en 1860 788
Artículos de exportaciones por Arica, para el extranjero, en diciembre de 1860 789
Artículos importados por Arica, en 1860 790
Exportación de lana de alpaca y oveja hechas por Islay, en 1860 805
Exportación boliviana de lanas de vicuña y llama, por Islay, en 1860 806
Resumen de exportaciones de lanas por Islay, en 1860 806
Derechos de importación, valor de exportaciones e importaciones por Islay, de 1858 a 1860 807
Lista de cartas inglesas de navegación y portulanos del Perú que se podían adquirir en 1849, con sus precios 845

CAPITULO V

Comercio exterior del Perú, 1821—1870 912
Exportaciones peruanas en libras esterlinas, 1853—1870 913
Importaciones de Gran Bretaña, 1850—1870 914
Importaciones británicas por ramas principales, 1850—1870 915—916
Buques vendidos en subasta pública, en 1851 923
Matrícula de los buques mercantes nacionales del 1° de agosto de 1851 928
Buques nacionales que cambiaron de bandera a causa de la guerra con España 932
Tonelaje mercante matriculado en Chile, en 1849—1870 934
Buques fondeados en el Callao, el 31 de diciembre de 1851 939
Buques nacionales en el Callao, el 31 de diciembre de 1851 940
Buques cargando guano en las Chincha el 31 de diciembre de 1851 940
Movimiento marítimo de Huanchaco, en diciembre de 1854 942
Resumen del comercio del Perú, en 1851 952—957
Movimiento marítimo entre el Perú y Francia, en 1845—1857 957
Movimiento marítimo entre el Perú y Gran Bretaña, en 1854—1858 958
Clases de buques, banderas, tonelajes y tripulaciones que fondearon en el Callao, en 1853 959

CUADROS Y APUNTES ESTADISTICOS

	Pág.
Movimiento marítimo de buques norteamericanos, en 1860-1861	960
Movimiento marítimo en el Callao, en 1862	960
Movimiento marítimo de buques franceses e italianos en el Perú, en 1868—1869	961
Comercio marítimo del Perú con Francia, en 1843—1859	962
Artículos exportados por el Perú a la Gran Bretaña, en 1854—1858	963
Valores de los artículos exportados por el Perú a la Gran Bretaña, en 1854—1858	963
Tránsito por el Perú de efectos bolivianos para el extranjero, en 1851	965
Productos de exportación valorados en el Callao, en 1859	966
Resumen de rubros de importación al Perú, en 1851	967
Importaciones de Gran Bretaña al Perú, en 1854—1858	967
Buques norteamericanos en tráfico comercial ordinario con el Perú, excepto guano, durante el primer semestre de 1854	968
Buques guaneros norteamericanos que importaron mercaderías, durante el primer semestre de 1854	969
Mercaderías importadas, en 1859	969
Resumen de importaciones, en 1866	970
Lana de alpaca y de vicuña exportadas a la Gran Bretaña, 1834—1859	978
Valores de exportación de lanas, entre 1837—1858	978
Exportación de lana por Islay, 1853—1869	979
Movimiento marítimo de Islay, en 1860	981—982
Buques guaneros británicos, 1850—1860	996
La marina mercante del Perú, el 1° de agosto de 1851	999—1001
Estado general de buques mercantes nacionales, en 1860	1002—1004
Resumen del estado general de la marina mercante de Chile, el 1° de setiembre de 1865	1005—1006
Detalle de cantidad, valor, destino y bandera del flete de las mercaderías exportadas por el Perú, en 1851	1007—1013
Buques norteamericanos empleados en el tráfico del guano con los Estados Unidos, durante el primer semestre de 1854	1014—1015
Movimiento marítimo de buques guaneros en las islas Chincha, en marzo de 1854	1017—1019