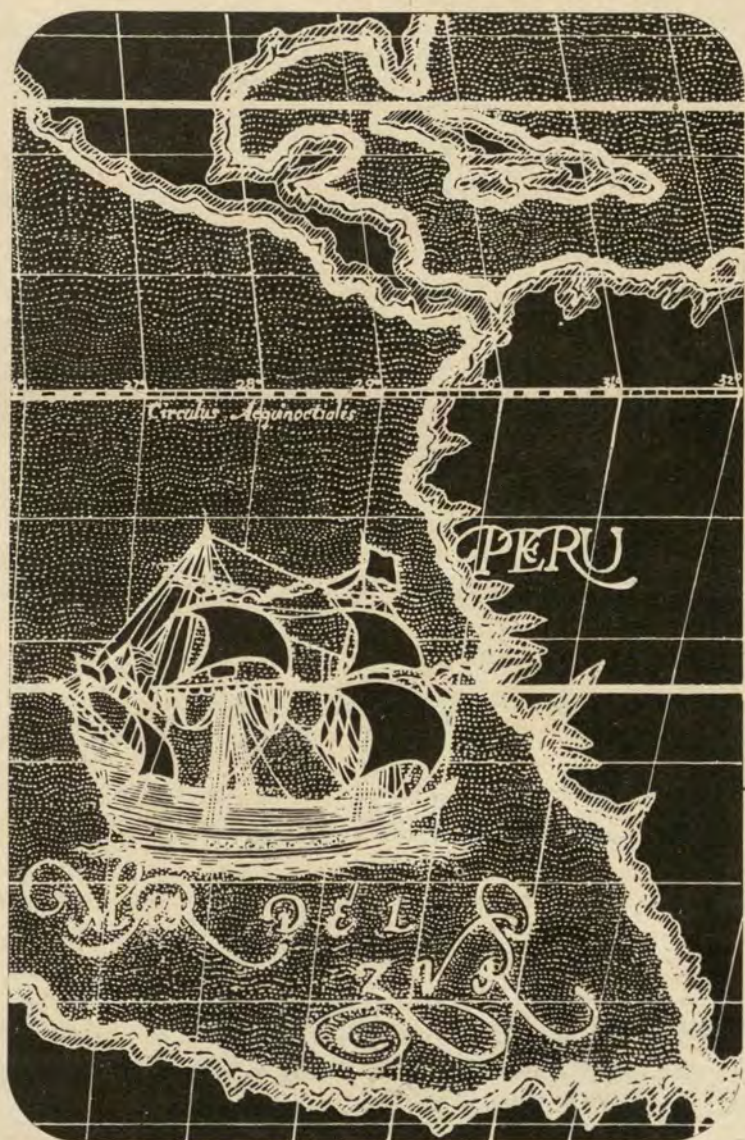


# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU



# REVISTA DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO-MARITIMOS DEL PERU





DIRECTOR: Armando Nieto Vélez.

CORRESPONDENCIA Y CANJES: Avenida Nicolás de Araníbar 744, Lima-14

---

Tipografía-Offset SESATOR, Av. Sucre 1200, Pueblo Libre, LIMA-Perú

*Revista  
del  
Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú*

---

Nº 2

LIMA

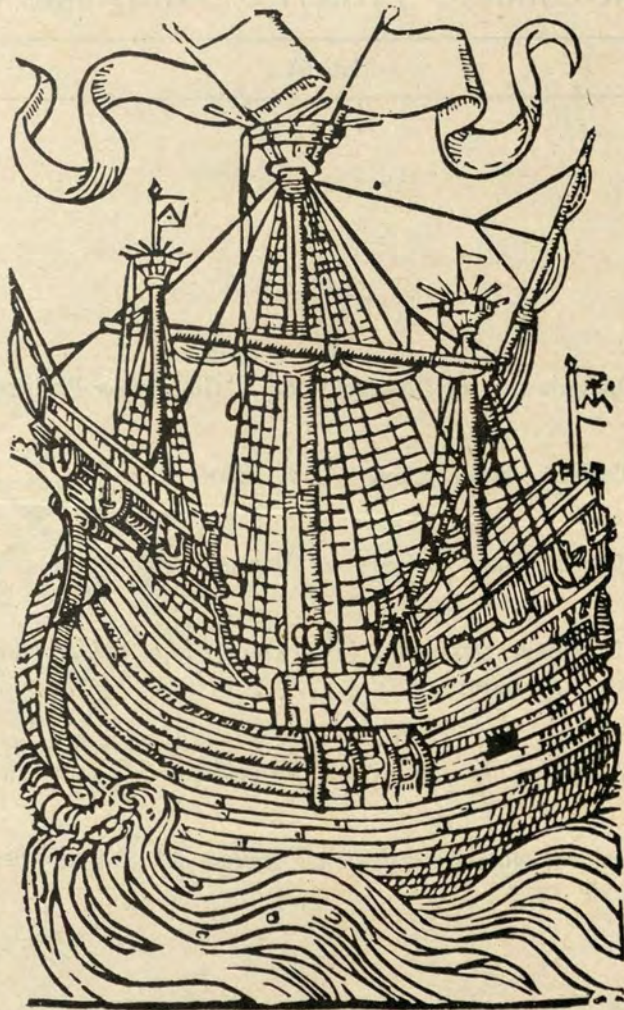
1979

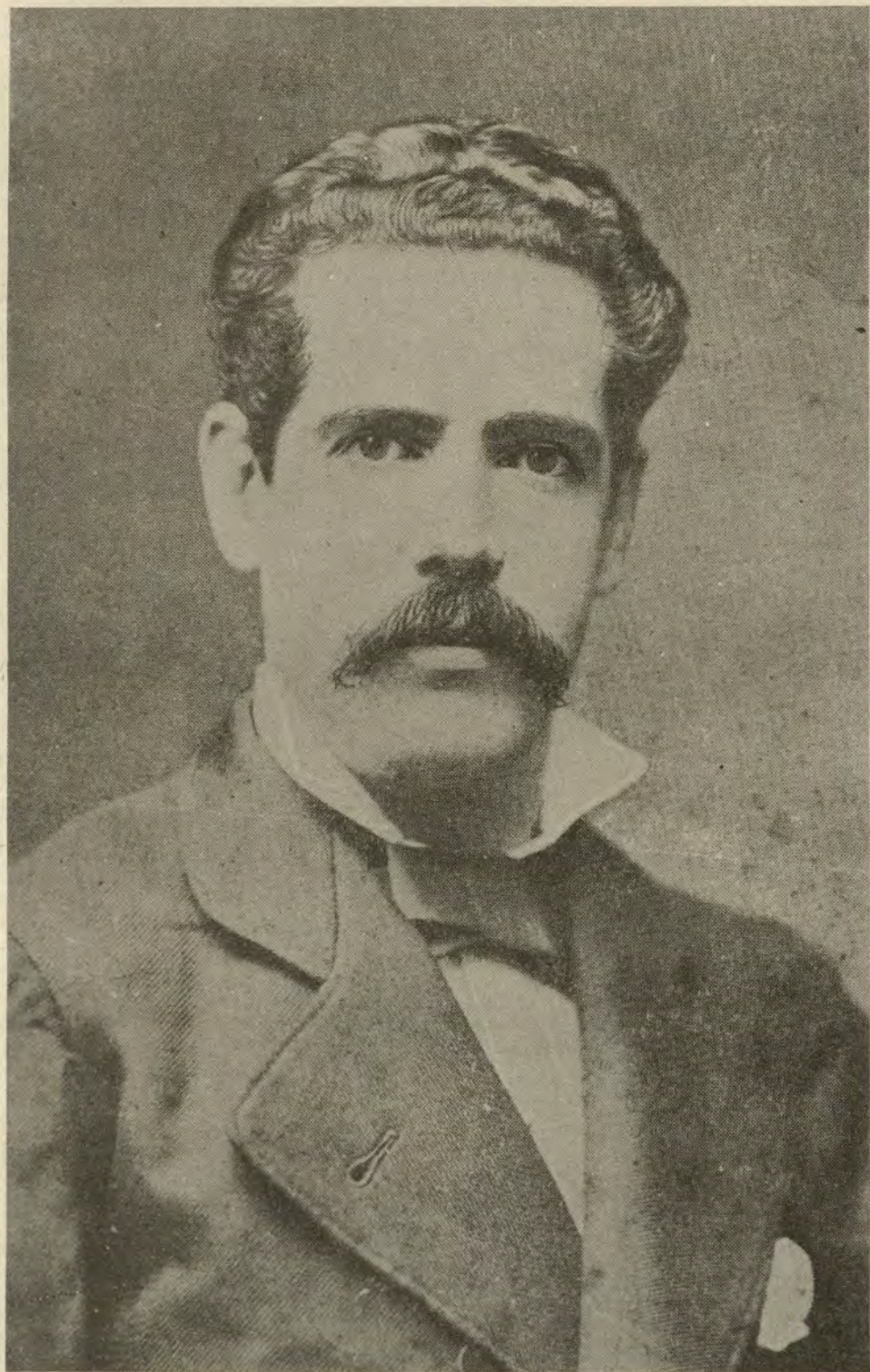
---

Aurelio Miró Quesada S., <i>"El Comercio" en la Guerra del Pacífico</i> . . . .	5
José Pardo y Barreda, <i>Vindicaciones de la Historia</i> . . . . .	31
José Valdizán Gamio, <i>San Martín y la Marina Peruana</i> . . . . .	55
Miguel Flórez Nohesell, <i>Desarrollo histórico de la actividad portuaria en el Perú y su futuro</i> . . . . .	69
Héctor López Martínez, <i>Jacinto López, historiador de la guerra naval</i>	83
Percy Cayo Córdova, <i>Algunas reflexiones acerca del Tratado peruano-boliviano de 1873</i> . . . . .	93

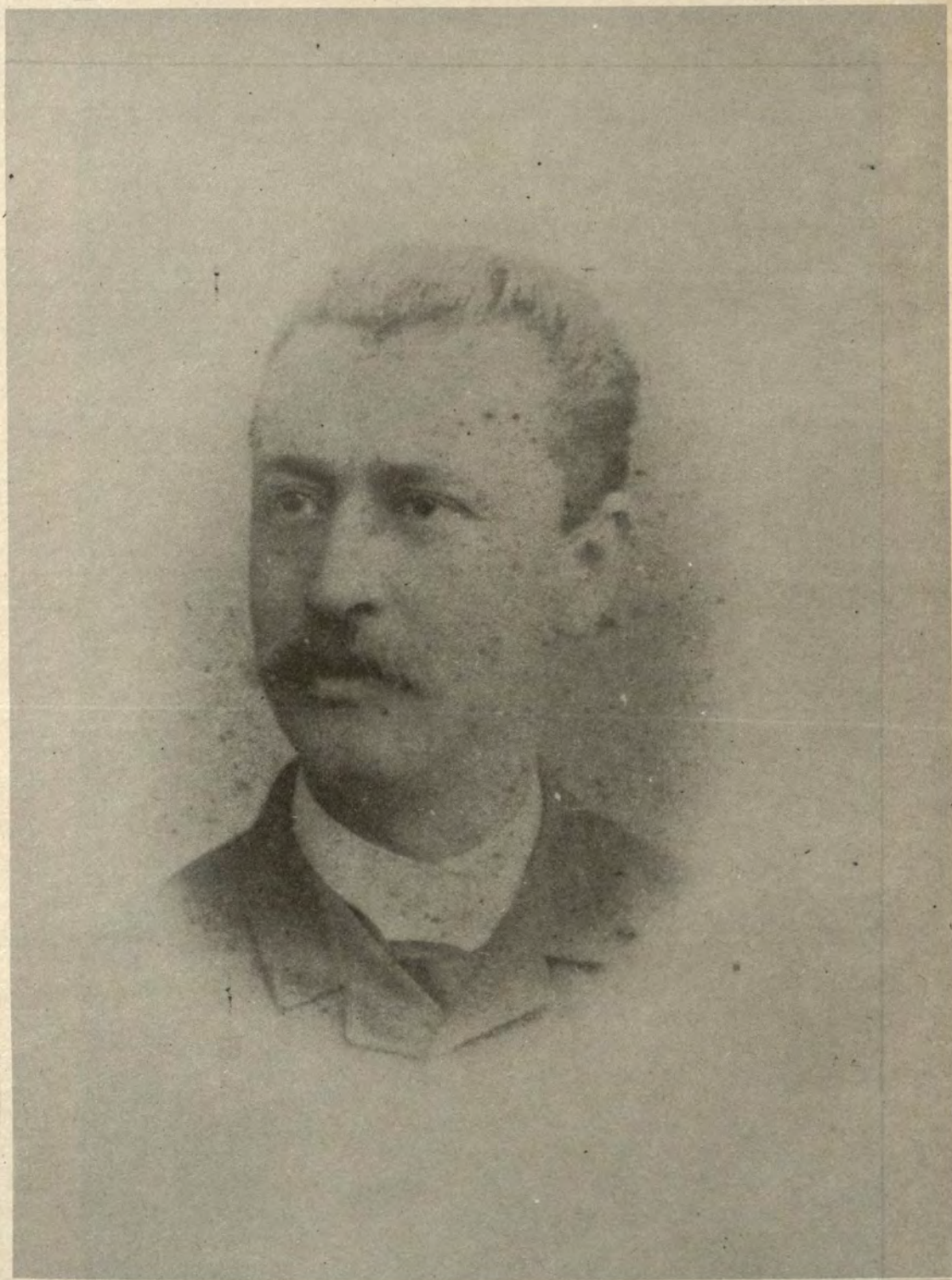
C R O N I C A

Incorporación de nuevo Miembro de Número.— Acto académico en homenaje al Libertador San Martín.— Otras actividades académicas.— "Historia Marítima del Perú".— Biblioteca.— Publicaciones.— Condecoración a Miembros del Instituto y Discurso del Dr. José Luis Bustamante y Rivero . . . . .	113
---	-----





Don José Antonio Miró Quesada, poco después de asumir la Dirección de "El Comercio"



José Rodolfo del Campo, corresponsal de guerra de "El Comercio"

## *"El Comercio" en la Guerra del Pacífico*

**Aurelio Miró Quesada S.**

En las interesantísimas y esclarecedoras memorias de don José Antonio de Lavalle, "Mi misión en Chile", recientemente publicadas después de un siglo de haber sido escritas, se dice que todos los periódicos de Lima, "ávidos de ruido", empujaban al Gobierno peruano a la infausta Guerra del Pacífico. Una carta del Presidente, General Mariano I. Prado, a Lavalle, del 26 de marzo de 1879, le confirma esa queja: "En estos casos, Ud. sabe, los diaristas son intemperantes". Quienes vivieron esos días de angustia, y los comentarios que se han publicado en estos días, por lo común repiten ese aserto.

Y, sin embargo, la lectura de los editoriales de "El Comercio" y la ponderación que ellos revelan mientras pudieron expresarla, así como las versiones orales de mi abuelo José Antonio Miró Quesada, Director de "El Comercio" desde 1875, contradicen una generalización tan poco grata. Para aclararlo, solicité a la gentileza de los descendientes de Lavalle que me permitieran ver el texto manuscrito de puño y letra de su antepasado, y allí pude observar una reveladora anotación. Lavalle cita en verdad a todos los diarios limeños de la época: "El Nacional", "La Opinión Nacional", "La Sociedad", "La Patria", pero después de incluir a "El Comercio" borra el nombre de éste, y luego vuelve a ponerlo, con su propia letra, en la interlínea.

¿A qué se debe esa vacilación? Sin duda alguna, a que tuvo en la mente que "El Comercio", mientras le fue posible, mantuvo una posición de serenidad y de mesura. Y al cabo, cuando fue inevitable la contienda, tuvo que entrar, con emoción patriótica, en lo que Lavalle llama "el gran tutti final".

### **Editoriales de "El Comercio"**

En realidad, desde el año anterior "El Comercio" observaba con alarma los problemas muy graves que se le presentaban al Perú. "La Patria está en peligro", decía en uno de sus editoriales al comentar la aleva muerte del ex-Presidente Manuel Pardo, cordial amigo del periódico. Y aun cuando



se refería al desasosiego interno del país, no podía menos que observar también los nubarrones que se cernían sobre el Sur, por el conflicto entre un vecino poco guarnecido como Bolivia y un rival evidente y peligroso como Chile.

Así, cuando a fines de 1878 se agravaron esas relaciones como consecuencia del impuesto de diez centavos por quintal de salitre exportado, que la Asamblea Nacional boliviana impuso a la Compañía de Salitre y Ferrocarril de Antofagasta, de capitales casi todos chilenos, "El Comercio" consideró que Bolivia contrariaba con ese acto el Tratado chileno-boliviano de 1874 que impedía aumentar por veinticinco años las contribuciones existentes.

El 3 de enero de 1879, al acentuarse la tirantez entre Chile y Bolivia por las reclamaciones sobre la legalidad o la ilegalidad del impuesto y la decisión boliviana del 18 de diciembre anterior de aplicarlo, "El Comercio" publicó un editorial que terminaba: "De desear es que la cuestión a que nos referimos no venga a alterar las relaciones entre dos naciones amigas, con daño de ambas y de la América en general".

El 11 de febrero, esa inquietud por el conflicto y por sus repercusiones en "la América en general" fue más saltante. El Gobierno peruano intentó interponer la mediación, de acuerdo con el mismo Tratado de 1874 que estipulaba el sometimiento al arbitraje de las diferencias que surgieran en su interpretación o ejecución. "El Comercio" preconizó observar "la más estricta neutralidad en el desgraciado caso de que no pueda evitarse una guerra entre Chile y Bolivia". Toda guerra es "fatal —decía— para los Estados que se ven en la necesidad de apelar a ella como el último medio de reivindicar sus derechos y para los que con ellos cultivan relaciones más o menos extensas". Alusión evidente, aunque discreta, a la relación especialísima entre el Perú y Bolivia por el infortunado Tratado secreto de 1873, cuya existencia sin duda "El Comercio" conocía.

### **La ocupación de Antofagasta**

El día siguiente, 12 de febrero, el problema se vio más alarmante. Llegó a Lima el rumor, a poco confirmado, de que el blindado chileno "Blanco Encalada" había arribado a Antofagasta y de que había la amenaza de otros buques y del embarque de tropa chilena de línea en el otro blindado, el "Lord Cochrane". "El hecho de la ocupación armada de este puerto (Antofagasta) —escribió por eso "El Comercio"— no sería tan sorprendente dada la tirantez de las relaciones entre aquellos dos países".

El 13 de febrero (edición de la tarde), "El Comercio" editorializó en apoyo de los esfuerzos conciliadores que efectuaba la Cancillería peruana para detener o atenuar el conflicto. El tono, sin embargo, revelaba ya su pesimismo. "El Perú ha cumplido su deber, y fuerza es que avance en el camino que ha emprendido (el de la conciliación), tanto como se lo permitan las

conveniencias internacionales; y si por desgracia sus pacíficos esfuerzos son estériles, dará la mejor prueba de que fueron sinceros y desinteresados encerrándose en la más absoluta neutralidad".

Pero los acontecimientos, inexorablemente, seguían su curso. El viernes 14 de febrero, el mismo día en que Bolivia había amenazado con la venta pública de las propiedades de la Compañía Salitrera si no cumplía con el pago, llegó la noticia de la ocupación por las tropas chilenas. "Sabemos positivamente —escribió "El Comercio"— que en Lima se ha recibido un telegrama anunciando que anteayer el Gobierno chileno ordenó que todas las fuerzas estacionadas en Caldera pasaran a ocupar Antofagasta. Calculando la distancia que media entre ambos puntos las fuerzas chilenas han debido, a más tardar, haber desembarcado hoy, al medio día, en Antofagasta". El cálculo era exacto. Cuatro días después ya no hubo duda. Informaciones traídas por el "Coquimbo" detallaron la ocupación, "confirmándose así —decía el diario— la noticia que ese mismo día (14) dimos".

"El Comercio" editorializó sin perder tiempo (18 de febrero, edición de la tarde). Todavía se quiso acoger a la esperanza de que la ocupación de Antofagasta fuera una medida momentánea, una prenda para conseguir ventajas para Chile. "Creemos habernos expresado con entera franqueza —escribió—. Queremos la neutralidad absoluta del Perú mientras se trata de una simple guerra como la que anuncian los movimientos chilenos, pues hasta ahora mismo no hay derecho para ver en la ocupación de Antofagasta sino un acto de hostilidad de Chile contra Bolivia; y en caso de que nuestra mala suerte nos obligue a intervenir con las armas en esta contienda fratricida, queremos también que en cualquier caso y cualesquiera que sean las consecuencias de la guerra, pueda el Perú declarar ante la América que no sólo fue arrastrado a ella contra su voluntad, sino que hizo por evitarla todo lo que el decoro nacional y los elevados intereses de la República le permitieron". Ejemplo notable de serenidad en el periódico, cuando la opinión pública estaba explícitamente excitada contra Chile; hasta el punto de que "El Nacional", con abierto entusiasmo belicista, se sorprendía de la medida de "El Comercio".

### **La Misión Lavalle**

El 19 de febrero el Gobierno peruano decidió apelar a un recurso extraordinario: el envío de don José Antonio de Lavalle a Chile, en una misión especialísima para detener, si aún era posible, la guerra. "La misión de nuestro Enviado Extraordinario es misión de paz", escribió "El Comercio" el mismo día en que emprendía el viaje, 22 de febrero. En un elevado editorial, "El Comercio" pidió reflexión y cordura, serenidad y no ligereza en los juicios. Había que enfrentar los hechos con valentía pero con claridad. "Estas consideraciones —añadió— las tienen sin duda presentes los que en la prensa de Lima discuten hoy con más ardor patriótico que tranquilo juicio la delicada

cuestión que ha surgido desgraciadamente entre Chile y Bolivia; pero tememos que en este debate sea el sentimiento, y no la razón, lo que con preferencia se consulta, y que los conceptos emitidos sobre este asunto por algunos de nuestros colegas, sean en unos casos demasiado prematuros y muy candorosos en otros, conduciéndonos de un lado a mirar las cosas muy belicosamente y llevándonos por otro a una inercia peligrosa".

Ni ilusiones ni inercia. En cuanto a lo primero, "El Comercio" en su edición del 3 de marzo escribió que la ocupación de Antofagasta se veía palmariamente que no era ya un acto momentáneo, sino que Chile "reivindica" su posición de 1866, hasta el paralelo 23° "y en consecuencia se apodera del litoral". Y para evitar la inercia, "el Perú debe mirar, entre tanto, como asunto muy grave para su seguridad exterior las declaraciones oficiales del Gobierno de Chile y sin pérdida de tiempo debe enviar una fuerte división a Tarapacá, arreglando las cosas de manera que la escuadra esté lista a zarpas a donde su presencia sea indispensable, como garantía de nuestra seguridad exterior en el presente conflicto, que nos hace limítrofes con Chile puesto que a la otra margen del Loa no se ve ya tierra boliviana, sino las banderas de Chile dominando el desierto".

Era difícil mantener en esos días un equilibrio entre la dignidad herida y la mesura, entre el arranque épico y la bien meditada previsión, entre la defensa de los principios conculcados por Chile de la Libertad y del Derecho que el Perú había sostenido siempre gallardamente y el necesario realismo con que había que enfrentar los acontecimientos que se producían. "Reconocemos todas las inmensas ventajas de la paz, y creemos firmemente que se debe hacer cuanto el decoro y los intereses nacionales permitan por evitar un rompimiento", escribió "El Comercio" el 5 de marzo. Pero, con poca esperanza de alcanzarlo, añadió: "Para el desgraciado caso de que esto no sea posible, como hay razones para temerlo, forzoso es preparar las cosas de manera que ningún acontecimiento pueda tomarnos desprevenidos".

El día siguiente, 6 de marzo, habló por primera vez, aunque con discreta expresión condicional, del Tratado secreto. "Aceptando como cierta —escribió— la existencia del tratado de que tanto se habla...". Y prosiguió, como consecuencia ineludible: "Duro es tener que convenir en ello, pero en la necesidad de tomar las cosas como son y no como quisiéramos que fuesen, debemos reconocer que existen en este momento muy pocas probabilidades de evitar un rompimiento entre el Perú y Chile".

El 21 de marzo, con las noticias que daban los propios periódicos de Chile sobre la hostilidad que rodeó a José Antonio de Lavalle en la presentación de sus credenciales y la agresión al Consulado peruano en Valparaíso, el tono de "El Comercio" es ya desesperanzado. "Nada pueden prometerse los gobiernos de Sud América de la buena fé y de la rectitud del gobierno chileno", escribió. Y el 22 de marzo continuó: "El gobierno chileno ha pre-

parado las cosas de manera que el Perú no puede hoy permanecer espectador impasible de los ultrajes inferidos por Chile a nuestra dignidad, en presencia de una amenaza real a la integridad misma de nuestro territorio".

### **La situación de la escuadra**

Los acontecimientos seguían su avance. El 27 de marzo, en la sección "Crónica" del diario, se publicó una noticia que iba a ser de inmensa trascendencia: "Comandante del "Huáscar" ha sido nombrado el Cap. de navío D. Miguel Grau". De producirse el conflicto, que se veía ya inminente, la primera fase de la defensa del Perú tenía que ser de carácter naval, protegiendo las poblaciones de la costa, llevando pertrechos y alimentos, impidiendo bloqueos y agresiones.

Pero ¿estaba el Perú preparado? El 31 de marzo "El Comercio" reprodujo de un diario de Chile un detallado artículo, firmado sólo con la inicial "A...", en que con datos muy concretos se establecía una comparación entre las escuadras peruana y chilena; (Bolivia no tenía buques). Para quien supiera leerlo claramente, la conclusión que se desprendía era lamentablemente desfavorable para el Perú porque, aparte del número de buques, la calidad y la modernidad del blindaje y el armamento de Chile eran mejores, y era claro que los chilenos conocían perfectamente la condición de nuestra escuadra.

Ese mismo día llamó el Presidente, General Prado, a Palacio, al Director de "El Comercio" José Antonio Miró Quesada. Estaba hondamente preocupado y, él habitualmente parco, quería cambiar ideas, informar, conversar. Habló de la misión Lavalle, de las medidas militares tomadas, y orientó la conversación hacia el artículo publicado.

Miró Quesada le respondió concretamente. Como él mismo repetía a menudo, aludiendo a su juvenil estancia en el Callao y a su amistad fraterna con marinos, "se había criado entre buques", y tenía por cierto informaciones más precisas que las que había creído prudente publicar en el periódico. La fragata blindada "Independencia" había pasado un largo tiempo fuera de servicio y se le estaban cambiando las calderas. La "Unión" era rápida, pero sólo una vulnerable corbeta de madera. Los monitores "Atahualpa" y "Manco Cápac", barcos de costa o de río, adquiridos en la región del Mississippi, eran en realidad baterías flotantes. La cañonera "Pilcomayo", de madera, era sólo de 600 toneladas. La fragata "Apurímac", fondeada en el Callao y en ese momento sin calderas, se hallaba convertida en Escuela Naval. El "Tumbes", igualmente, era una Escuela de grumetes. Sólo el "Huáscar", monitor acorazado, reparado después del encuentro de Pacocha, se hallaba en buenas condiciones. A su mando se había nombrado a Grau; contaba con excelente oficialidad; pero la tripulación era inexperta en el manejo de armas y hubo que contratar maquinistas extranjeros.

Prado lo confirmó y le preguntó cómo había investigado todo eso; a lo que Miró Quesada respondió:

—Cuando se escribe para un periódico y en un momento tan grave como éste, hay que tener todos los datos.

—Sí —dijo entonces Prado—; pero la guerra es inevitable.

—En ese caso, desde mañana empezaremos a escribir como todos.

### **La declaración de guerra**

El día siguiente, sin embargo, el editorial fue todavía doctrinario y sereno. Se quería pensar en una última posibilidad: que Chile se retirara del litoral boliviano ocupado para permitir una negociación, o que se produjera la intervención conciliadora de toda Sud América, y no solamente del Perú. "Excusado es demostrar —añadía "El Comercio"— que en esa intervención corresponde al Perú un importante papel".

Pero ese mismo día, 1º de abril, llegó por cable de Valparaíso la noticia de que el Consejo de Estado chileno había aprobado que el Presidente Pinto pidiera autorización al Congreso para declarar la guerra al Perú. Era ya sólo una formalidad. La misión de paz de Lavalle había concluido y se entraba de frente al campo bélico.

El 2 de abril, edición de la tarde, sin esperar la declaración oficial, "El Comercio" volvió a editorializar. "No comprendemos qué pretextos siquiera se escogitan para el temerario avance de llamarnos al combate, pero no necesitamos conocerlos; cuando se llama a nuestras puertas para asuntos que interesan la honra del Perú no pedimos explicaciones previas; estamos listos a requerir nuestras armas. Escuchamos, ante todo, las exigencias del deber, y no creemos que entre ellas pueda haber ninguna superior al mantenimiento de la dignidad nacional".

Y aceptando gallardamente la decisión que imponía el destino, continuaba: "Se nos declara la guerra. ¡Sea!".

### **Corresponsales de guerra**

Declarada la guerra, todos los diarios compitieron en estimular el patriotismo con viril energía. Ante la gravedad de la contienda todas las discusiones en la política interna se acallaron. Como dijo Miró Quesada en el banquete a que el Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, Serapio Reyes Ortiz (que había venido a Lima) y el Plenipotenciario boliviano Zoilo Flores ofrecieron a los periodistas; "Por distintos caminos hemos marchado hacia el mismo fin los que en ella (la prensa) militamos; unos juzgaron necesaria la guerra desde el primer momento; otros abogaron por la paz, mientras cre-

yeron poder evitar con honra las calamidades de la guerra", pero producida ésta ya no quedaba discrepancia posible.

En cuanto a "El Comercio", además de la fuerza moral y el patriotismo de sus editoriales, puso a contribución la utilidad material de sus talleres y la importancia de sus informaciones. La principal edición era entonces la de las primeras horas de la noche, pero llegó a dar un día hasta cuatro breves ediciones con noticias. A veces llegaban telegramas a la imprenta antes que los mismos despachos oficiales. El corresponsal de "El Comercio" en Iquique, Modesto Molina, cuyo fervor patriótico le iba a inspirar después la letra del Himno de Tacna ("Mantengamos el fuego sagrado..."), telegrafió diariamente. De los puertos del sur llegaban noticias de tropas y de barcos. Cuando el Presidente Prado viajó al Sur, como Supremo Director de la guerra, al embarcarse en el transporte "Oroya" halló a su lado a un cronista de "El Comercio". Cuando, más tarde, el Presidente boliviano Hilarión Daza pasó a Tacna, al frente de las tropas aliadas, el Jefe de Redacción de "El Comercio", Guillermo Carrillo, se presentó a él con una carta de recomendación del Jefe peruano de las fuerzas de Arica, Contralmirante Lizardo Montero.

En Lima, desde abril mismo, al comenzar la guerra, el personal de los diarios limeños formó dos compañías de tipógrafos, que fueron convocados al cuartel de San Agustín para agregarse al batallón N° 5 de la Guardia Nacional. El Gobierno consideró entonces que no era necesario reclutar a todos, porque era indispensable conservar la prensa como órgano informador y encauzador de la opinión. "Ud. sabe que yo tenía cerca de 80 hombres preparados para la columna", iba a escribir después Miró Quesada a Mariano Felipe Paz Soldán, cuando fue éste Ministro de Guerra.

Lo más urgente, desde luego, era mantener el servicio informativo desde los barcos de la escuadra, porque la primera fase de la guerra tenía que ser la campaña marítima. Así, al estallar el conflicto y al partir en la madrugada del 7 de abril la división naval comandada por el Comandante Aurelio García y García, y compuesta por la corbeta "Unión" y la cañonera "Pilcomayo", en la primera de ellas se embarcó un corresponsal de "El Comercio": José Rodolfo del Campo. Joven de 25 años, había pretendido alistarse como voluntario; pero, como no era profesional, se le envió como cronista o redactor. Así participó en el primer combate naval, el encuentro con la corbeta chilena "Magallanes" en Punta Chipana, en la desembocadura del río Loa, cuando el primer disparo lo hizo la "Pilcomayo", al mando del Capitán de Fragata Antonio de la Guerra, precisamente cuñado del Director de "El Comercio" José Antonio Miró Quesada.

Del Campo volvió al Callao y a los pocos días se consiguió que se le trasladara a la fragata blindada "Independencia", que salió en convoy con el transporte "Oroya" (donde viajaba el Presidente Prado, como Director

de la guerra), el monitor blindado "Huáscar" y los transportes "Chalaco" y "Limeña". El diligentísimo cronista hizo anotaciones diarias y el 21 de mayo le tocó redactar un parte dramático: el de la pérdida de la "Independencia", encallada en Punta Gruesa, cuando en apresurada persecución de la nave chilena chocó con una roca que no estaba marcada en las cartas. Fatal tragedia que ensombreció aquel día la brillante victoria del "Huáscar", que al mando de Miguel Grau espoleó y hundió la fragata chilena "Esmeralda", donde perdió la vida el Comandante chileno Arturo Prat y Grau dio un gran ejemplo de elevación moral por su nobleza con los adversarios.

Del Campo fue uno de los últimos en saltar de su nave y abandonar el barco naufragado. Trasladado al "Huáscar", anotó todos los episodios de aquel día. En el "Huáscar" encontró además a Modesto Molina, corresponsal de "El Comercio" que había subido a bordo con el Capitán de Puerto de Iquique, y a otro colega periodístico, el corresponsal de "La Opinión Nacional" Julio Octavio Reyes.

### **Traída de armas desde Panamá**

Para proseguir la guerra, sin embargo, no bastaban el valor y la pericia, por más evidentes que ellos fueran, sino era necesario asegurarse el suministro de municiones y armamentos. Chile podía abastecerse por el Atlántico y el Estrecho de Magallanes, pero esa ruta era imposible para el Perú por muy extensa y sobre todo porque había que bordear las costas enemigas. Era indispensable por lo tanto la ruta de Panamá, para los armamentos encargados a Europa, que llegaran de allí directamente o por la vía de los Estados Unidos y que luego los barcos nacionales podrían conducir por el Pacífico. Así ocurrió con el "Talismán", que llegó al Callao con un importante cargamento. Pero los problemas internacionales se presentaban cada vez más complicados. No sólo por la explicable actividad en contrario de los agentes chilenos, sino porque el transporte de armamentos podía comprometer la neutralidad de Colombia. Panamá era entonces un Estado autónomo dentro de los Estados Unidos de Colombia, según la reforma de la Constitución hecha en 1853 y aprobada por el Congreso nacional colombiano en 1855; pero eran muchos los que favorecían una abstención total que, de aplicarse por igual a ambos lados, favorecía claramente a Chile.

Había, por eso, que buscar quien tuviera sagacidad e inteligencia suficientes y que además contara con relaciones especiales en Panamá para convencer a los renuentes. Después de pensarlo y decidirlo, el Presidente del Consejo de Ministros, General Manuel de Mendiburu, llamó a su despacho a José Antonio Miró Quesada, Director de "El Comercio". Miró Quesada había nacido en Panamá, y aunque había llegado al Perú a los 2 años de edad, su familia conservaba estrechas relaciones en el istmo; entre ellas, la amistad con José Ricardo Casorla, que era entonces precisamente Presidente del Estado de Panamá y cuyo padre había peleado en 1824 en Ayacucho al lado del Capitán José Antonio Miró, tío de José Antonio.

El 9 de junio partió el comisionado peruano en el "Chalaco", que iba al mando de un buen amigo suyo: el Comandante Manuel A. Villavisencio, quien al año siguiente iba a cubrirse de gloria en la ruptura audaz y valerosa del bloqueo de Arica. El 14 llegó el transporte a Panamá, y allí se encontró con un contratiempo inesperado. Había estallado una revolución, encabezada por el General Rafael Aizpuru; Casorla se hallaba preso, y quien se había encargado del mando en Panamá era Gerardo Ortega, de pocas simpatías por el Perú.

No se podía así perder un instante. Miró Quesada desembarcó rápidamente y siguió hasta Colón, al otro lado del istmo, para hablar con el Superintendente del Ferrocarril, señor Moxley. Afortunadamente, otra insurrección obligó a Aizpuru a capitular; y aun cuando Ortega siguió en el poder en Panamá, Casorla recuperó su influencia y ofreció su apoyo al agente peruano. El 18 en la noche empezaron a recibirse los cajones con armas. El 19 se transportaron por ferrocarril a Panamá. Y el 20 zarpó con ellos el "Chalaco", que condujo al Callao 757 cajones que contenían con otros pertrechos, 6,000 rifles y hasta un millón de proyectiles.

### **El viaje del "Talismán"**

El 24 de junio llegó nuevamente a Panamá el transporte peruano "Talismán", al mando del Comandante Leopoldo Sánchez y con el asiduo corresponsal de "El Comercio" José Rodolfo del Campo. El problema fue entonces más difícil. Por unas horas se le mantuvo fondeado discretamente a unas millas del puerto; pero como el secreto no se pudo guardar, no hubo más remedio que acercarlo. Los agentes chilenos y las discusiones se extremaron. El encargado del poder, Gerardo Ortega, se dirigió al Superintendente Moxley y le transmitió un decreto por el que se prohibía todo tráfico de armas, cañones, municiones, etc., para los beligerantes del Pacífico, a fin de mantener la neutralidad de los Estados Unidos de Colombia. Miró Quesada, por su parte, sostuvo que esa era sólo una "neutralidad negativa", que favorecía a Chile y dañaba al Perú y que lo que había que mantener era la "neutralidad positiva", que permitía el transporte de cualquiera mercadería para ambos.

Las armas estaban en Colón, y hacia allí se volvió a dirigir Miró Quesada. El Superintendente Moxley quedó convencido, y respondió a Ortega que la declaración del Ferrocarril interoceánico como enteramente "franco para el comercio internacional" implicaba la exoneración de averiguar el origen, la clase o el destino de las mercaderías que por él pasaran. Gerardo Ortega empezó a vacilar. El Cónsul peruano interino Vallarino, también pariente de Miró Quesada (que ocupaba el cargo porque el Cónsul General Márquez ya se encontraba en Panamá pero no había sido aún reconocido), envió una nota con razones jurídicas. Previendo un cambio favorable, se pidió a Moxley que tuviera una puerta abierta por las noches para el momento en que llegara la orden del despacho.



Miró Quesada recordaba siempre, a través de los años, los episodios novelescos de esa noche. Para facilitar las cosas, Manuel Amador —que iba a ser tiempo después el primer Presidente de la República de Panamá— organizó una fiesta en la que invitó a comer unos sabrosos tamales cartageneros. Para prolongar la fiesta se entablaron unas animadas partidas de rocambo. Entre los asistentes se hallaba Casorla, restablecido en su cargo en Colón por un compromiso transitorio. Casi a las 4 de la mañana los contentulios se retiraron y entre el efluvio de la brisa marina Miró Quesada apremió a Casorla amistosamente: "Tiene Ud. que arreglar lo de las armas".

Casorla se sorprendió un tanto por la urgencia; pero, como ya tenía formado su criterio, aceptó. Miró Quesada corrió inmediatamente donde el Superintendente y halló la puerta abierta como se había convenido. Despertó a Moxley, que se hallaba en el lecho; telegrafió, dando aviso, a Panamá; y partió con la carga y con el tren, para llegar a Panamá alrededor de las 3 de la tarde.

Faltaba todavía un nuevo paso. Casorla había permitido la salida de Colón, y eso tenía marcada importancia porque, además de la carga retenida, el 28 de junio había llegado otro barco de New York con nuevas armas para el Perú. Pero como encargado del mando en Panamá seguía Gerardo Ortega y a él había que acudir. El 1º de julio aceptó el embarque, con una doble condición: que fuera para un barco y un puerto neutrales. Miró Quesada encontró la salida. Los cajones fueron llevados a la goleta "Triunfo", con destino declarado a Punta Arenas. En la noche, sigilosamente, y a pesar de que lanchas hostiles, con agentes chilenos, voltejaban en la bahía, la valiosísima carga fue transportada al "Talismán", que se encontraba mar afuera.

Es de suponer la satisfacción de los peruanos por el éxito. Entre los que se hallaban en ese momento en Panamá estaba José Antonio de Lavalle, nombrado Ministro en el Brasil, para lo que tuvo que viajar hasta New York por las complicadas dificultades de la época. Una carta familiar de su hijo Hernando de Lavalle, que acompañaba a su padre como había estado al lado suyo en la misión en Chile y que iba a morir después heroicamente en la batalla de Miraflores, dice en francés, con fecha en Panamá el 1º de julio: "Nous avons trouvé le "Talisman" ici; . . .il partira ce soir. Nous avons aussi trouvés Márquez, Miró Quesada, Campos (del Campo), Larrañaga".

### **Felicitaciones y reconocimiento**

No zarpó el "Talismán" el 1º de julio, sino el 3. Por unas horas tuvieron el peligro de encontrarse con un barco chileno; pero el Capitán apagó las luces, hizo un pequeño rodeo mar afuera y continuó su camino con bien. El 9 en la mañana llegaron a Supe. Miró Quesada saltó a tierra y envió un telegrama a "El Comercio" en que decía: "Vengo en el "Talismán" con la carga esperada". Y a las 10 de la noche el buque ansiado se detuvo en la rada

del Callao, para recibir a funcionarios y amigos entusiastas que luego en Lima pudieron compartir la felicitación afectuosa de los diarios.

"La Opinión Nacional", por ejemplo, que dirigía el ilustre periodista Andrés Avelino Aramburú, saludó así el feliz regreso del colega:

"El "Talismán" está ya en aguas peruanas y quizá a estas horas entra al Callao.

"Tenemos, pues, motivo legítimo de congratularnos, porque es valiosa la carga que trae.

"Pero es el momento de recordar que esa carga se debe a los abnegados y generosos esfuerzos de algunos de nuestros compatriotas en Europa, que han puesto a contribución sus servicios y fortuna; y que el despacho feliz de tan útil contingente es obra de la actividad e inteligencia de nuestros agentes en Panamá, entre los cuales figura en primera línea para la pública recomendación nuestro estimable colega el director de "El Comercio", señor Miró Quesada".

Por su parte, "La Tribuna" expresó:

"Según el telegrama que publicamos, el "Talismán" fondeará esta noche en el Callao, después de haber cumplido su misión de la manera más satisfactoria.

"No creemos conveniente entrar en detalles respecto a ella, pero nos vemos obligados, por la gratitud y la justicia, a decir que el resultado satisfactorio de la expedición de esa nave se debe en gran parte al tino del Gobierno en el nombramiento del señor Miró Quesada, Director de "El Comercio", para realizar el objeto que ella se proponía.

"Sabido es que el cónsul de Chile en Panamá empleó todos los medios, incluyendo la fuerza y la intriga, para estorbar que el "Talismán" cumpliera su cometido, pretendiendo comprometer la neutralidad del Istmo y la imparcialidad de sus autoridades, con sus reclamos y sus amenazas; y no es dudoso que, a pesar de tener nosotros un cónsul hábil e instruído, las dificultades se habrían prolongado sin la intervención de una persona de influjo y querida en el país. Entonces el Gobierno se fijó en el señor Miró Quesada, quien al saber la comisión que se le encomendaba se apresuró a aceptarla, sin otra consideración que la de que iba a servir a un país que considera como suyo, y con el que tiene todos esos lazos que unifican la patria madre con la patria adoptiva. Y aceptó la comisión, que tenía más de un riesgo, dejando a su familia y la dirección del diario sin pedir ni recibir remuneración alguna.

"Hoy vuelve el "Talismán" trayendo cuanto queríamos y necesitábamos, y en él, el comisionado del Gobierno, al que, como a todo el país, ha prestado un servicio envidiable".

El 12 de julio los miembros de la tertulia de "El Comercio" rodearon a Miró Quesada en un ágape íntimo. Fue una comida, a las 6 y 30 de la tarde, en el Hotel Americano de la calle Espaderos. Unos días después, un coche se detuvo ante la casa del viajero. Lima era entonces pequeña (el censo de 1876, levantado por Manuel Atanasio Fuentes, dio para la ciudad la cifra de 100,156 habitantes); las formas corteses se guardaban; y el Presidente de la República iba a visitar a los amigos. El General La Puerta, encargado del mando porque el General Prado continuaba en el Sur, fue a felicitar personalmente a Miró Quesada y con sonrisa satisfecha le entregó un sobre con una leve broma:

—Aquí le dejo este artículo para que lo publique en su interesante periódico...

Era el Decreto Supremo que expresaba el reconocimiento del Gobierno y aprobaba las cuentas:

"Lima, Julio 17 de 1879

"Sr. D. J.A. Miró Quesada.

"A mérito del oficio en que Ud. dá cuenta del resultado de la importante comisión que el Gobierno le encomendó en Panamá, así como de la inversión de las sumas que recibió para atender á todos los gastos que dicha comisión le demandara, se ha expedido con esta fecha el supremo decreto que sigue:

"Apruébanse estas cuentas presentadas por el comisionado especial del Gobierno, D. J.A. Miro Quezada que marchó a Panamá al desempeño de una secreta é importante comisión, la cual aparece de los mismos documentos precedentes y adjuntos en que se acredita el buen desempeño de dicho comisionado, el acierto y economía con que ha procedido para allanar las dificultades que contrariaban sus operaciones. Dénsese las gracias á nombre de la Nacion con trascricion de este decreto, por los distinguidos servicios que en este encargo ha prestado con el mas patriótico desprendimiento. Pase al Ministro de Hacienda para los efectos consiguientes y aplicaciones de los gastos, adjuntándose las letras que ha devuelto Miro Quezada por saldo ó sobrante de la suma de su manejo, importantes una duplicada por 500 libras esterlinas y otra por 676 soles 50 centavos en plata sellada, cuyas cantidades acordará dicho Ministerio su destino ó devolucion segun convenga lo resuelva el Gobierno".

"Y me es satisfactorio transcribirlo á U. para su conocimiento y en contestacion á su citado oficio.

"Dios gue. á U.  
"Ml. Mendiburu".

### **Grau y el "Huáscar"**

Por su parte, el siempre diligente corresponsal de guerra José Rodolfo del Campo rápidamente siguió en actividad. "Ya me tienen ustedes nuevamente en campaña", escribió a los tres días de haber llegado al Callao en el "Talismán". Se había embarcado en la "Unión" que, a las órdenes de García y García, Jefe de la Segunda División Naval, se dirigió a Arica en convoy con el "Huáscar". El 23 de julio los dos barcos obtuvieron una sonada victoria. En las aguas cercanas a Antofagasta las dos naves encontraron y capturaron al transporte chileno "Rímac" con un espléndido botín: el regimiento "Carabineros de Yungay" de 258 plazas, 215 caballos, 300 rifles, carabinas, sables, monturas, víveres, pertrechos y una gran cantidad de carbón.

El 31 de julio la misma corbeta "Unión" siguió en una misión importantísima. Se había capturado en el "Rímac" una correspondencia chilena que avisaba que no se esperaba sino la llegada de un fuerte cargamento de cañones y rifles Krupp por el Estrecho de Magallanes para comenzar la ofensiva por tierra. La misión fue por eso la de interceptar ese transporte. Fueron 45 días, en una navegación valiente que los llevó al Estrecho con la serenidad de unos días de calma, pero otros con lluvia intensa, con temporales, con borrascas. El arriesgado viaje los condujo hasta el extremo sur del Continente. Pero en Punta Arenas se enteraron de que ya en un vapor inglés había pasado el cargamento; y por lo tanto hubo que regresar. Por única vez del Campo, hasta fríamente objetivo en sus crónicas, tiene hermosas palabras descriptivas. En su crónica para "El Comercio" el relato de la persecución de guerra se matiza con imágenes de paisajes: de moles de rocas, de altos bosques, de montes nevados, de pasos estrechos y difíciles.

Entre tanto, en la campaña naval se había ido elevando la figura del "Huáscar" y de su Comandante Miguel Grau. En el Perú y fuera del Perú, en América y fuera de América, el monitor gallardo y su Comandante arrojado y experto empezaron a estar rodeados por un halo de leyenda: avances inesperados, rompimiento de bloqueos, dominación del fuego de las baterías enemigas, nobleza con los adversarios caídos en combate. Se comenzaba a sentir entonces lo que después se ha repetido tanto: que pocas veces en la historia de las guerras del mundo las esperanzas de un país han estado cifradas, tan arraigadamente, en un barco y un hombre.

Empezaron también por eso los cantos poéticos, como el soneto laudatorio que le dedicó el redactor Acisclo Villarán en "El Comercio":

Hurra al valiente y sin rival marino  
que, excediendo en valor al espartano,  
supo elevar el pabellón peruano  
a una altura infinita en frágil pino...

### Carta de Grau

Como expresión del reconocimiento oficial, en la Cámara de Diputados se presentó un proyecto que declaraba al Capitán de Navío Miguel Grau digno de ser elevado a la clase de Contralmirante y lo recomendaba al Ejecutivo para que lo propusiera conforme a la Constitución. La moción estaba basada en su "audacia no común", en su pericia y en la nobleza de sus procedimientos, y "El Comercio" la apoyó en un editorial con entusiasmo. El Poder Ejecutivo propuso el ascenso, que fue aprobado inmediatamente y por unanimidad por ambas Cámaras, y desde el glorioso monitor, en la rada de Arica, el 5 de setiembre de 1879, el nuevo Contralmirante Miguel Grau envió una afectuosa carta a los Directores de "El Comercio":

"Monitor Huáscar — Al ancla

"Arica Setiembre 5/79

"S.S. D. José A. Miró Quesada

"y D. Luis Carranza.

"Muy estimados amigos:

"En la edición de la tarde del periódico "Comercio", del cual son Uds. dignos editores, correspondiente al 18 del pasado, he leído con notable satisfacción el artículo editorial que se ocupa especialmente de mí para encomiar el éxito de las expediciones que ha llevado a cabo este buque durante la presente campaña y para prestar su aprobación al acuerdo de la Cámara de Diputados, respecto a que el supremo gobierno me proponga a la clase de Contra almirante a cuyo alto empleo tienen Uds. la amabilidad de creerme acreedor.

"Yo no sé con que palabras expresar mejor mi reconocimiento a la distinción de que soy objeto y a los elogios que bondadosamente se me prodigan por personas distinguidas cuya opinión tanto respeto. El vehemente deseo, de servir a mi patria, con que hasta ahora he desempeñado las comisiones que se me han confiado, estaría satisfecho si estimase que en ellas he hecho algo más que cumplir estrictamente con mi deber. Por este motivo cuando rec'bo tantos favores, no puedo ver en ellos más que una prueba de estimación y de aprecio personales, que me honran altamente y por la cual me es placentero manifestar mi más sincera y cordial gratitud.

"Dígnense Uds. aceptar estos sentimientos y recibir las seguridades de mi más distinguida consideración y del aprecio con que soy de

"Uds. atto. amigo y S.S.  
"Miguel Grau".

Era una de las últimas cartas de su vida. Un mes después, frente a la Punta de Angamos, iban a terminar trágicamente las hazañas del "Huáscar". En la mañana del 8 de octubre, en el combate desigual entre el gallardo monitor y los barcos más poderosos de la escuadra enemiga, entre los que estaban los dos blindados "Blanco Encalada" y "Cochrane", el ya legendario Miguel Grau regó con su sangre y su martirio la cubierta y el mar. A su lado cayó Diego Ferré; y en sucesión dramática, tras de su jefe heroico, tomaron el mando y fueron cayendo sus denodados compañeros: Elías Aguirre, Melitón Rodríguez; con graves heridas Melitón Carvajal; casi destrozado Enrique Palacios; sosteniendo en alto la enseña patria Pedro Gárezon. La "Unión" pudo evadirse, por su mayor andar, y en ella estaba el corresponsal de "El Comercio" José Rodolfo del Campo, que había seguido el combate con patriótica angustia.

### **Piérola y la libertad de imprenta**

La última correspondencia de del Campo lleva la fecha del 22 de diciembre de 1879, cuando se hallaba al ancla en el Callao después de una nueva excursión al Sur para llevar pertrechos. Ya no era sólo una crónica sino una queja, por la inercia y la falta de dirección que criticaba. Habían pasado, y seguían pasando, después del desastre de Angamos, muchas cosas. Perdido el mar para el Perú, se había iniciado, como era de esperarse, la campaña terrestre. Las tropas chilenas habían ocupado Pisagua e Iquique, y el triunfo evidente pero precario de Tarapacá, bajo el mando brillante del Coronel Andrés A. Cáceres, no pudo impedir que continuara el avance enemigo. En el desierto calcinado, sin apoyo marítimo, la infantería sola no podía contener la acometida de artillería, caballería e infantería combinadas.

El desconcierto y la excitación aumentaron en Lima cuando, por el viaje inesperado del Presidente, General Prado, a Nueva York y a Europa, volvió a encargarse del mando el Vice-Presidente, General Luis La Puerta. Hubo sublevaciones en el Callao y en Lima a favor del caudillo de la oposición, Nicolás de Piérola. Ni La Puerta ni el Ministro General La Cotería lograron impedirlo; una reunión de elementos civiles se pronunció en la Municipalidad por un cambio de gobierno; y el 23 de diciembre ingresó Piérola en Palacio como Jefe Supremo. A poco lo reconoció Lizardo Montero y con él todo el ejército del Sur, para no derramar sangre de hermanos. Y casi al mismo tiempo una revolución estallada en Bolivia echaba también por tierra al gobierno de Daza.

Piérola, que no era todavía el gobernante maduro que fue en 1895, sino el caudillo vehemente y arbitrario, inició una actividad administrativa variadísima. Si los cambios en todos los campos, y la retórica que los acompañó, hubieran sido apresurados en la paz, no se justificaban en tiempos de guerra sobre todo cuando en plena lucha quiso afianzar su condición personal de gobernante, reformó la estructura militar del país, dictó decretos sobre la organización del Estado Mayor del Ejército y sobre la organización de la Marina. El 27 de diciembre, o sea a los cuatro días de asumir el gobierno, dio una nueva pauta constitucional, un Estatuto Provisorio de 12 artículos, con graves limitaciones a las libertades y las garantías ciudadanas. El artículo 7º mantenía en teoría la libertad de imprenta. Pero como ocurre generalmente cuando los Gobiernos dictan disposiciones sobre la prensa, y más si son gobiernos dictatoriales o de facto, se reconoce el principio en la letra, pero en la práctica se suprime o se recorta la libertad.

Precisamente ese artículo 7º, luego de reconocer la libertad, establecía de manera lata e imprecisa que quedaba "proscrito el anónimo, que se perseguirá y se castigará como pasquín". Que el texto no era inocente quedó de manifiesto a los tres días, en el conflicto que se suscitó con todos los periódicos de Lima, cuyos Directores fueron reducidos a prisión. Se basaba el Gobierno en que no se había cumplido estrictamente el Estatuto, porque había secciones, como la editorial, que seguían apareciendo sin firma y por lo tanto debían ser penadas como anónimas. Fueron apresados José Antonio Miró Quesada y Luis Carranza, Directores de "El Comercio", Cesáreo Chacaltana por "El Nacional", Andrés Avelino Aramburú por "La Opinión Nacional", Pedro Alejandrino del Solar por "La Patria", el futuro Arzobispo Manuel Tovar por "La Sociedad", Luis Faustino Zegers por "La Tribuna" y Eduardo Villena por "El Independiente". El Gobierno les quiso hacer firmar un documento por el que reconocían su culpabilidad y agradecían la merced de que se les pusiera en libertad; pero casi todos, orgullosamente, se negaron y sólo lo firmaron dos de ellos. El burlón y acerado Manuel Atanasio Fuentes, "El Murciélago", les dedicó un epigrama que recogió en su sátira en verso contra Piérola "Ramillete o repertorio de los más piramidales documentos oficiales del Gobierno dictatorio":

Y pasaron por el aro,  
con humildad ejemplar,  
don Luis Faustino de Zegers  
y el canónigo Tovar.

### **Clausura de "El Comercio"**

Los presos fueron puestos en libertad el 6 de enero, pero "El Comercio" tuvo que sufrir una nueva embestida. Piérola, que como Ministro de Hacienda de Balta había autorizado en 1869 el primitivo y discutido contrato con Dreyfus, a las dos semanas de tomar el Gobierno celebró una transac-

ción con la misma casa, en la que sin una previa y rigurosa liquidación de cuentas la reconocía acreedora de 4'000,000 de libras esterlinas, a pesar de que desde la época de Pardo y por el decreto de Prado de 7 de junio de 1878 el Perú se había considerado acreedor y no deudor. El mismo día, 7 de enero de 1880, concedió el monopolio de guano a Dreyfus y se le endosaron los conocimientos del guano embarcado a cuenta del Gobierno en buques fletados por la Peruvian Guano (competidora de la casa Dreyfus).

La razón que se daba para esa precipitación era que sólo de tal modo se podía obtener un nuevo préstamo de aquella casa internacional, por la necesidad urgente de reforzar la escuadra, prácticamente destruída después de la pérdida del "Huáscar". Pero el supuesto adelanto de Dreyfus y los recursos para la guerra eran ilusos, porque estaban subordinados a la aceptación por la Peruvian Guano, que nunca iba a otorgarla. Además, en Europa se hallaban, con plenos poderes del Perú, los comisionados Francisco Rosas y Juan Mariano de Goyeneche, quienes precisamente ese mismo 7 de enero de 1880, concedió el monopolio del guano a Dreyfus y se le endosó favorable con otra entidad, el Crédit Industriel et Commercial, que no era ni la complicada casa Dreyfus ni la Peruvian Guano, que tampoco se había portado bien con el Perú, porque desde la ocupación de Tarapacá había suspendido las mesadas. El Crédit Industriel se comprometía a adelantar 800,000 libras esterlinas, que eran urgentísimas para el Perú en esos momentos, y a pagar una renta permanente de 2 libras por tonelada de guano expendida o vendida y otras tantas en bonos, e igual precio por tonelada de salitre. Y si es verdad que, en cambio, el Perú entregaba como garantía la administración del guano y el salitre, los delegados peruanos consideraron que los tenedores de bonos, unidos así sus intereses con los del Perú, moverán a sus Gobiernos a favor de la causa peruana.

"El Comercio", que se hallaba bien informado, no sólo criticó abiertamente la transacción con Dreyfus, sino añadió una correspondencia, fechada en París el 5 de diciembre, que anunciaba el avance (que llegó a ser realidad el mes siguiente) de las gestiones que efectuaba el Doctor Rosas para un acuerdo mucho más conveniente para los intereses del Perú. El Gobierno se violentó con el artículo, negó la existencia de ese acuerdo y envió a la imprenta al Prefecto Echenique para que le entregaran los originales. No era en realidad una correspondencia, sino dos cartas de las que se habían reproducido literalmente las partes fundamentales del convenio. No podía hablarse tampoco de una sorpresa para Piérola, porque ya los delegados en París habían comunicado al Gobierno de Lima, por oficio del 1º de diciembre, el avance de las negociaciones. En vano el Jefe de Redacción, Guillermo Carrillo, llevó las cartas a Palacio para que las leyera el propio Piérola; pero éste, por razones políticas, insistió en su rechazo, prefirió librarse de un posible censor y resolvió clausurar "El Comercio", para lo que expidió un decreto y envió guardias a la imprenta el 16 de enero de 1880.



## La opinión posterior de Piérola

No es el momento de ahondar en el tema. Todos tenemos opiniones formadas, y no hay duda de que la gestión Rosas-Goyeneche era más conveniente para los intereses del país, como lo reconocen hoy todos los historiadores. Pero si fueron tan dañinas las discrepancias internas en 1879 no vamos a caer de nuevo en ellas un siglo después.

Sin embargo, como ha habido comentarios interesados y malévolos, es menester no eludirlos sino aclararlos, y para ello citar ejemplos tomados del propio Piérola. El Dictador no conocía entonces a José Antonio Miró Quesada. Vinieron a encontrarse por primera vez en noviembre de 1884 en una ocasión inesperada: el entierro del Comandante de marina Gregorio Miró Quesada, hermano de José Antonio, que había muerto en Lima por las graves heridas recibidas unas semanas antes al fusilársele en Trujillo por su rebelión contra Iglesias como protesta por el tratado de Ancón. Piérola asistió al sepelio, a pesar de que cuando el episodio de Pacocha, en el valiente enfrentamiento del "Huáscar" contra el "Shah" y el "Amethyst", al entregarse el entonces revolucionario fue recibido prisionero en el "Atahualpa" por su Capitán, Gregorio Miró Quesada. Este lo trató con corrección y hasta le cedió su camarote; y Piérola, que lo recordaba, quiso rendir por eso un postrer homenaje.

Allí dialogó con José Antonio Miró Quesada y escribió su impresión a su amigo Juan Antonio Díez que se encontraba en Panamá: "Es la primera vez que conversé con el señor Miró; y no he tenido ocasión sino de comprobar el concepto que de él me había formado". Unas semanas después, como una prueba de desagravio implícito, en carta fechada el 27 de febrero de 1885 escribió a Miró Quesada llamándolo: "mi buen amigo" y terminaba: "suyo afectísimo". Hay otra carta semejante del 5 de agosto.

Más aún: cuando en 1886 el gobierno de Cáceres envió a José Antonio Miró Quesada a Europa como Agente General Financiero, para intentar precisamente un arreglo imposible con Dreyfus y los consignatarios de la Peruvian Guano, sobre la base de la desaprobación del contrato con Dreyfus, Piérola, que no pudo ir al Callao a despedirlo, le envió una tarjeta expresivísima:

"Sr.

"J.A. Miro Quesada

"Callao.

"Yo no sé olvidar á quien he tenido por amigo y guardo á Ud. especial afecto á pesar de cuanto hubiera podido destruirlo.

"Deseo á Ud. y á la Sra., á quien ruego á Ud. saludar en mi nombre, mui feliz viaje y estacion en Europa.

"Sepa Ud. que deja aqui persona que bien le quiere y que se complacerá siempre en serle útil.

"Lima, Abril 17/86".

### **Actividades de la Resistencia**

Hay otro asunto que se debe también aclarar, para rechazar un infundio malévolo. "El Comercio" estuvo cerrado durante todo el tiempo restante de la guerra. A pesar de ciertas insinuaciones, los chilenos no llegaron al extremo de utilizar el edificio y la maquinaria, de usurpar el título con las características letras góticas y de engañar al público con un periódico cautivo y apócrifo. Sólo por corto tiempo apareció en el Callao y no en Lima otro periódico, también con el nombre de "El Comercio" pero con otro formato y otra tipografía, editado por el chileno Luis R. Castro y con subsidio del Jefe de la ocupación Patricio Lynch. "No tuvo relación alguna con el diario de Lima, fundado en 1839", dice con razón un historiador de la República de la autoridad de Jorge Basadre.

Por lo contrario, cerrado el diario, sus Directores, redactores y obreros continuaron luchando. En la defensa de Lima, en la batalla final de Miraflores, en el reducto N° 2, en el batallón N° 4 de la Reserva, hubo quienes vertieron su sangre al lado de otros cronistas, administradores, tipógrafos de los diarios de Lima: Benigno Antezana, Mariano Arredondo, Carlos Amézagga, Miguel Díaz. La guerra enlazó a todos en la defensa de la ciudad y de la patria y la ocupación los unió luego en el dolor y el luto.

Más tarde, cesado en setiembre de 1881 el breve gobierno de don Francisco García Calderón que se negó a firmar la paz con cesión territorial, y prisionero y deportado a Chile el Presidente en noviembre siguiente, su sucesor legal fue el Vice-Presidente, Contralmirante Lizardo Montero. Como Montero se hallaba en Cajamarca, tuvo que nombrar Delegados en Lima, que fueron los que encabezaron la Junta Patriótica al desterrarse a García Calderón: Carlos M. Elías y Manuel Candamo. Este último, además, estaba vinculado a "El Comercio", porque había entrado a trabajar en él, como Jefe de Crónica, el 1° de enero de 1875.

Con ellos, aun limitadamente, continuó manteniéndose la estructura política y administrativa del país, y con ellos también colaboraron con su esfuerzo ciudadanos como el Director de "El Comercio", José Antonio Miró Quesada. Montero quiso enviarlo a Panamá para una nueva misión como la del "Talismán" y para ello, con fecha 7 de enero de 1882 en Cajamarca, le expidió un nombramiento de Cónsul que, con el sello de la República, fue re-

frendado por el Ministro de Relaciones Exteriores Juan Manuel Arbaiza. "Siendo conveniente a los intereses de la República mantener un Consulado en Panamá —decía la credencial—, y hallándonos satisfechos de la probidad y aptitudes de Don José Antonio Miró Quesada, hemos venido en nombrarle, como por la presente le nombramos y constituimos, Cónsul del Perú en Panamá, confiriéndole la autoridad necesaria para el desempeño de su comisión y para que proteja a los ciudadanos e intereses peruanos por todos los medios legales, gozando de los derechos, honores y prerrogativas anexos al expresado cargo".

Pero la situación era ya muy distinta; el nombramiento, o proyecto de encargo, no prosperó; y en cambio en ese mismo mes de enero Miró Quesada realizó diversas gestiones económicas por cuenta de los Delegados del Gobierno en Lima, que le dieron su carta de aprobación:

"Delegación del Spmo. Gbno.

"Lima.— Enero 26 de 1882.

"Sor. José A. Miró Quesada  
"Pte.

"Muy Sor. ntro.:

"Acusamos recibo de su favorecida de 24 del pte. contraída á dar cuenta del contrato celebrado con el Banco Nacional del Perú y de la inversión de las sumas que ese contrato produjo.

"Según su citada carta, los (S/. 201,000) doscientos un mil soles en moneda níquel que hicimos pusiera la casa de Canevaro á disposición de Ud. le han permitido conseguir que el Banco mencionado adelante (£. 2,262.10) dos mil doscientas sesenta y dos libras esterlinas, diez chelines y (S/. 3,000) tres mil soles plata, sumas que en su totalidad ha aplicado Ud. al cumplimiento de órdenes de pago que verbalmente le dimos.

"En contestación nos es satisfactorio decir á Ud. que todos sus procedimientos han estado en perfecto acuerdo con nuestras instrucciones, por lo que, en consecuencia, merecen nuestra aprobación; y como Ud., al prestar su nombre para dar forma a estas operaciones, no ha tenido otro interés que el de contribuir al servicio público, queda esento de toda responsabilidad para lo futuro, pues el Supremo Gobierno cui-

dará en su tiempo de arreglar definitivamente este asunto con el Banco Nacional del Perú, según fué convenido desde un principio.

"De Ud. attos, y S.S.

"M. Candamo — Cárlos M. Elías".

### **Cáceres y la Breña**

Entre tanto, habían ido acentuándose el denuedo, la tenaz resistencia y el prestigio del Coronel Andrés A. Cáceres. Vencedor en Tarapacá, combatiente en el Alto de la Alianza, herido en Miraflores, el Coronel Cáceres encarnó con su esfuerzo y su heroísmo la esperanza peruana. Escapado a la sierra apenas curado de sus heridas, cuando la ocupación de Lima por las tropas chilenas, inició con sólo un puñado de seguidores que él hizo crecer con su entusiasmo, una valiente lucha de guerrillas, de escaramuzas, de sorpresas, de reconocimientos, de incursiones. Donde menos se le esperaba aparecía; donde se creía encontrarlo, se esfumaba por un movimiento inesperado. Y así fue conteniendo el infortunio, dominando fatigas, levantando el espíritu nacional, hasta alcanzar el nombre legendario de "Brujo de los Andes".

Renunciante Piérola, desterrado García Calderón, Cáceres patrióticamente reconoció a Montero para evitar luchas internas, pero organizó y alentó a fuerzas propias. La población indígena, antes indiferente, lo siguió con fervor. El co-Director de "El Comercio", Luis Carranza, ayacuchano como él, fue a acompañarlo mientras se cubría de gloria en la sierra. A Lima llegaban y de Lima salían emisarios que mantenían enhiesto el espíritu y recogían noticias directas de la campaña de la Breña. En las formas más insospechadas había valientes que burlaban la vigilancia y la pesquisa de las fuerzas chilenas, para entregar y llevar correspondencia.

A veces la carta era del propio Cáceres, como las apretadas cinco páginas que le escribió a José Antonio Miró Quesada después de la heroica pero desgraciada batalla de Huamachuco. Derrotadas sus tropas, desprovisto de armas y recursos, no quiso sin embargo claudicar, sino intentó seguir con valiente arrogancia. Como sabía la amistad de Miró Quesada con Montero, que se hallaba al frente del Gobierno en Arequipa, pidió su intervención para que le diera apoyo. La costa estaba perdida, pero podía aún resistirse en la sierra. La paz había que buscarla, pero juzgaba que serían mejores las condiciones cuanto más se luchara y se desgastara al enemigo.

La muy importante carta (de la que sólo en parte he dado antes noticia, pero en su integridad aún inédita), enviada desde su cuartel en Andahuaylas, decía así:

"Andahuailas, Oct. 15 de 1883

"Sr. Dr. Dn. Antonio Miró Quesada

"Lima.

"Muy estimado amigo:

"Con el propósito de que en esa se sepa la verdadera situación en que me encuentro y la buena disposición que anima á todos los pueblos del Centro, me dirijo a V. valido de nuestra amistad, para que conozca lo que aquí ocurre; pi-diéndole al mismo tiempo que reciba mi mas cordial saludo.

"Por el parte oficial que dirijí al Gobierno y por las mismas publicaciones de los chilenos estará V. al cabo de las causas que determinaron el desastre de Huamachuco, que se resumen en la desgracia y fatalidad que siguen castigando implacablemente este desdichado país y apesar del incomparable denuedo de los pocos que me acompañaron. Huamachuco, estimado amigo, es el combate en que se ha ostentado por Jefes, Oficiales y soldados el valor peruano, y lo habría escojido para fin de mi carrera.

"Después de aquel fatal desastre, vine decidido á retirarme de la escena pública; pero me encontré con cartas de Montero y comunicaciones oficiales en que se me hacian los mayores ofrecimientos y se me pedia en nombre de la patria que reorganizara mi Ejército, poniendo desde luego á mi disposición las fuerzas comandadas por el Cl. Luna que se me aseguraba constaban de 500 hombres de infanteria y un Escuadron de Caballeria, y tambien el Batallon "Union" que formaba en el Cuzco el Coronel Falconí; además se me anunciaba que estaba en marcha un contingente de armas que no bajarían de 2,000 con sus respectivas municiones, y á este respecto el Ministerio previno á los Prefectos del tránsito que tuvieran lista la movilidad necesaria.

"Yo, que aparte de mis deseos tengo con el país el compromiso de no escusar ningun sacrificio en su servicio, y comprendiendo la necesidad de sostener la defensa en el Centro para mantener dividida la atención y las fuerzas del enemigo, acepté el encargo y sin perder un momento me puse al trabajo.

"Parece increíble, pero desde luego principié a convenirme de la poca circunspección del Gobierno. No fijemos la

atención en que la decantada División del Cl. Luna no se componía sino de 300 infantes y 60 de caballería, pero sí en que casi al mismo tiempo que á mí se me escribía poniendo á mi disposición los elementos citados, se ordenaba por el Ministerio que la fuerza del Cl. Luna regresara sobre Arequipa á marchas forzadas, al Cl. Falconí se le daban instrucciones contrarias y aquello de las armas no era sino una farsa.

"Afortunadamente tomé á tiempo el mando de la fuerza del Cl. Luna y sobre esta base tengo ya 1,000 hombres perfectamente armados y organizados, y otros tantos expedidos para armarlos con los rifles que esperaba. A mi llamamiento todos los pueblos se han levantado quizá con mayor ardimiento que antes, y aun se mantienen con las esperanzas que les he infundido en virtud de la palabra del Gobierno. A este respecto es preciso hacer constar que la decisión y patriotismo de los pueblos sobrepasa toda ponderación: esas pobres masas que siempre hemos mirado con desprecio por su triste condición y su ignorancia, dan hoy á las clases ilustradas ejemplos de abnegación, de valor y de patriotismo; si se encuentran partidarios de la paz á todo trance, es solo entre la gente acomodada por el deseo de salvar su fortuna que es su única mira. Con esta buena disposición de los pueblos, con solo parte de las armas ofrecidas, se puede hacer prodigios. Lo prueba la manera como han hostilizado á la invasión que ha penetrado hasta Ayacucho; especialmente en Huanta les han dado formal batalla con pérdidas considerables de uno y otro lado. Las indiadas de Ayacucho, Huancaavelica y Junin están en gran efervescencia y solo esperan mi aproximación para lanzarse sobre el enemigo.

"He escrito con bastante franqueza á Montero y espero su contestación: si me manda los elementos que le pido, recobraré el Centro, y si no lo hace así, es muy probable que vaya personalmente á Arequipa á entenderme con el Gobierno, pues V. comprenderá que si no consigo elementos para hacer la guerra con buen éxito, mejor es que me retire.

"La inacción del Gobierno en Arequipa es cosa que espanta. Yo reconozco en Montero muy buenas prendas; pero lastimosamente está dominado por un pequeño círculo de personas que nada valen ni nada significan, pero que ofreciéndosele como su mayor sostén predominan sus consejos. Estos no ven más que sus conveniencias y las defienden á costa de lo más sagrado del país. Le hacen creer que si yo for-

mo un gran ejército, valdré más que él, y estas necesidades prevalecen, como si no fueran suficientes las pruebas de desprendimiento que siempre he dado. El descontento es grande, y á este respecto me escriben de todas partes de la República. Yo también veo que así marchamos á una completa ruina; y deseo que mueva V. todos los resortes posibles para hacerle comprender á Montero sus propias conveniencias y las de la patria que exige otra actitud de su parte.

"Creo, pues, que aun es posible conseguir muchas ventajas, y es preciso que no se pierda la fé tan completamente para transijir con toda exigencia de parte del enemigo por monstruosa que ella sea. Le ruego que influya V. tambien en este sentido.

"Yndicaré a V. tambien que por la prensa y de todos modos se ha propalado que yo he solicitado salvo-conducto del Jefe chileno. Sírvasse V. desmentir esta especie conque se trata de dañarme.

"Deseo a V. todo bien, y le suplico que me crea V. como siempre su aff<sup>o</sup> amigo

"S.S.

"A. Cáceres".

### **Reaparición de "El Comercio"**

Desgraciadamente, ya todo era en vano. El General Miguel Iglesias, encargado de las fuerzas del Norte cuando el Contralmirante Montero fue a Arequipa, había lanzado un año antes, el 31 de agosto de 1882, el llamado "Grito de Montán". Apoyado por la Asamblea reunida en Cajamarca, había resuelto ajustar la paz a todo trance, considerando que el país estaba destruído, que había que terminar la ocupación y que cualquier nuevo acto de defensa sería gallardo y brillante pero inútil. Mirado explicablemente con simpatía y agrado por Chile, después de la derrota de las fuerzas peruanas en Huamachuco, Iglesias entró en Trujillo, sus comisionados Lavalle y Castro Zaldívar discutieron las Bases de paz que estimaron las menos dolorosas posibles, y continuó su camino hacia Lima. El 20 de octubre de 1883 (cinco días después de la dramática carta de Cáceres) se firmó el Tratado convenido en Ancón, con el tremendo sacrificio de la mutilación territorial.

José Antonio Miró Quesada decidió la inmediata reaparición de "El Comercio". Hubo muchos que le aconsejaron una espera. Pero había que reanimar la vida del país, que restablecer la estructura interior, que volver al empeñoso trabajo cotidiano, entonces más necesario que nunca porque se trataba de reconstruir un país en desgracia. El Tratado de Paz había traído, junto a la tragedia de sus cláusulas, una favorable consecuencia: la desocupa-

ción de Lima. Por eso hizo cerrar las puertas de la imprenta y preparó la edición, después de un silencio de cerca de cuatro años.

El 23 de octubre un muchacho partió en un coche, enviado por Miró Quesada, a la estación de la Encarnación. Cuando vió salir el tren con los últimos soldados chilenos, corrió de vuelta y entró en "El Comercio" dando voces. A los pocos minutos, el número de reaparición salió a la calle.

"¡No hay plazo que no se cumpla! —comenzaba el editorial—. . . No se puede exigir mayores sacrificios que los que el Perú ha realizado, ni una resistencia más prolongada que la que ha expuesto, para salvarse de los males de que se vió amenazado desde que la suerte de las armas principió a declararse a favor de sus afortunados adversarios. Todos los recursos internos del país han sido puestos en juego por el patriotismo".

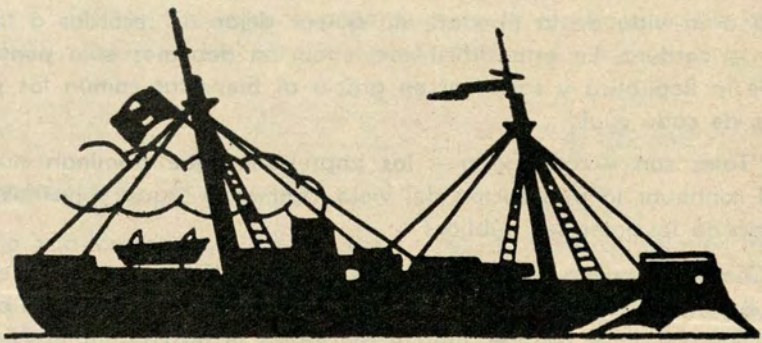
"En las primeras horas de esta mañana —decía en otra parte— han salido las últimas tropas chilenas. Este fausto acontecimiento que hace época en los anales de nuestros infortunios marca también el comienzo de la era de la reconstrucción y el trabajo. En estos instantes solemnes para todo buen patriota, "El Comercio" que vuelve a la vida azarosa a la vez que el pueblo de Lima a la vida de la libertad, no quiere dejar de recordar a todos moderación y cordura. En esta difícilísima situación debemos sólo pensar en la salud de la República y sacrificar en gracia al bienestar común los pequeños intereses de cada cual".

"Tales son —continuaba— las impresiones que dominan nuestro espíritu al continuar la publicación del viejo "Comercio", que volvemos a poner al servicio de los intereses públicos".

Como una nueva prueba del patriotismo de "El Comercio" en esos años graves, en enero de 1884 la edición conmemorativa que publicó en el aniversario de los combates de San Juan y Miraflores le hizo ganar el Premio municipal convocado, por voto unánime del jurado compuesto por cinco eminentes ciudadanos: Manuel de Mendiburu, Antonio Arenas, Sebastián Lorente, Ricardo Palma y Luis Felipe Villarán.

Tales son los datos objetivos más saltantes de la patriótica colaboración de "El Comercio" en la Guerra del Pacífico. Pero no sería leal con los demás ni conmigo mismo si, identificada como está la historia de "El Comercio" con la tradición de mi familia, no añadiera algunas palabras finales. Ante todo, mi homenaje a mi abuelo José Antonio Miró Quesada y a los redactores, administradores y tipógrafos que lo acompañaron en esos años trágicos. Luego, la profunda verdad de que "El Comercio" es una institución que en más de cien años ha hundido raíces en la vida nacional y que no puede ser llevado y traído por decretos ni puesto en manos de quienes no tienen nada que ver con su tradición y con su línea. Y en cuanto a mí respecta, que si se me ha arrancado de "El Comercio" por la fuerza, nadie podrá arrancar "El Comercio" de mi pensamiento y de mi vida.







Fotografía poco conocida de Manuel Pardo, cuando tenía treinta años

**LA MAÑANA.**

---

**LA GUERRA**

---

**DECLARADA OFICIALMENTE**

---

La guerra está declarada.

La palabra amiga del Perú ha sido rechazada, y Chile ha respondido con un reto audaz á nuestros buenos oficios, leales y honrados, de paz y confraternidad.

El Congreso chileno ha concedido anteanoche al Gobierno de Santiago la autorizacion solicitada para declarar la guerra al Perú.

Esa autorizacion ha sido ya usada, pues el representante de Chile en Lima notificó ayer á nuestro Gobierno que estaban rotas las relaciones amistosas entre su pais y el nuestro.

¡El Perú lo espera todo del patriotismo de sus hijos y de la entereza de sus gobernantes!

# *Vindicaciones de la Historia*

José Pardo y Barreda

Administración Pardo (1872 - 1876). Política exterior

## **Introducción**

El hecho de mayor trascendencia en orden a la política exterior del Gobierno de D. Manuel PARDO, fué el tratado de alianza con BOLIVIA firmado el 6 de Febrero de 1873.

Los gobernantes de CHILE, sus escritores y publicistas, desde 1879, hasta en los documentos más recientes, sostienen con insólita audacia, que el tratado de alianza entre el PERU y BOLIVIA fué la causa originaria de la guerra de 1879.

Aunque la procedencia de aquellos juicios debió inducir en nuestro país a desconfiar de su exactitud, los adversarios del partido civil recogieron aquellos cargos, y los amigos y adeptos los han soportado en silencio. Hoy mismo, a pesar del largo tiempo transcurrido, se insiste en CHILE en ese criterio.

BULNES en el tomo 1º de su reciente obra sobre la guerra del Pacífico, reproduce los juicios de los diplomáticos y de los periodistas chilenos de 1879, y su comentador en la prensa de Chile, D. Francisco VALDES VERGARA, tampoco rectifica las infundadas conclusiones con que BULNES termina el capítulo en que relata, las negociaciones diplomáticas que precedieran a la guerra.

Las conclusiones son éstas:

- 1a. Que la alianza secreta pactada entre los gobiernos del Perú y de Bolivia en 1873, fue concebida para llevar a cabo una agresión contra CHILE y un despojo de gran parte de su territorio.
- 2a. Que la existencia del tratado secreto entre el PERU y BOLIVIA fue un agravio contra CHILE, y un motivo suficiente para el "casus belli" declarado el 4 de Abril de 1879.

Los documentos diplomáticos publicados por BULNES, citados por el escritor boliviano D. Alberto GUTIERREZ en su libro:

**"La Guerra de 1879"**, algunas cartas del Presidente PARDO, y la correspondencia inédita que tiene el Sr. Dr. José de la RIVA-AGUERO, de su abuelo el Sr. D. José de la Riva-Agüero, Ministro de RELACIONES EXTERIORES del Perú desde Agosto de 1872 hasta Junio de 1875, correspondencia que mantuvo con una actividad incesante y sin precedente, con los agentes diplomáticos peruanos en Buenos Aires y en Bolivia, Sres. D. Manuel Irigoyen y D. Aníbal Víctor de la TORRE, y la de éstos con aquel, proyectan la luz suficiente para deshacer todos los artificios de la tesis chilena, para conocer totalmente, cual fué la política que perseguía el Gobierno de aquella época, y para deslindar las responsabilidades de los gobernantes peruanos que intervinieron en esa negociación.

### I Antecedentes históricos

Las minas de Copiapó que habían enriquecido a muchos chilenos, atrajeron las miradas de los gobernantes y de los hombres de negocios de CHILE a esa región.

El descubrimiento de las minas de Caracoles confirmó la riqueza de Atacama y estimuló la codicia de Chile, para ensanchar, más y más, a costa de Bolivia, su límite septentrional. Desde entonces, 1843, se planteó la cuestión boliviana-chilena sobre el dominio de la zona de cuatro grados geográficos, comprendida entre los ríos Loa y Paposo, y que Bolivia cubría con el principio del "uti possidetis" de 1810.

Sería largo recordar las negociaciones anteriores a Melgarejo. Chile se apoderó del célebre dictador boliviano, y valiéndose de medios que, dice el escritor chileno, Sr. VALDES y VERGARA, que "no fueron decorosos", arrancó a ese mandatario el tratado de 1866, que satisfacía las ambiciones chilenas de ese momento.

Pero el dictador fue derrocado por Morales en Enero de 1871, y el Congreso boliviano anuló los actos de Melgarejo.

Chile que vió deshacerse su obra e iniciarse en Bolivia un gobierno de opinión, mandó construir por ley de febrero de 1871, los dos buques blindados que le darían la supremacía naval en el Pacífico.

El gobierno de Pardo se inauguró el 2 de Agosto de 1872, es decir 18 meses después de la fecha en que Chile acordó la construcción de sus buques.

Continuemos nuestro relato.

Corral, Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, planteó a Chile la rescisión del tratado de Melgarejo. La muerte de Morales acontecida en Noviembre de 1872, llevó a la presidencia a Frías como Presidente del Consejo de Estado, pero Corral continuó en el nuevo gobierno, y obtuvo que Chile aceptara la tesis boliviana, renunciara a las ventajas que había obtenido por el tratado de 1866, firmándose al efecto un protocolo —el protocolo Corral/Lindsay— por el cual se hizo constar el propósito de ambos gobiernos de llegar a un arreglo definitivo de límites.

El protocolo no implicaba un cambio en la política territorial de Chile, sino la confesión pública del acto vergonzoso de haber aprovechado de Melgarejo para obtener el tratado, y la sagacidad extraordinaria de la diplomacia chilena para ceder momentáneamente, ante un obstáculo irreductible, aplazando sus exigencias, mientras se armaba.

Repito, la respuesta de Chile a la nulidad de los actos de Melgarejo y a la rescisión del tratado planteada por Corral, fué mandar construir sus dos blindados. Mientras se construían y venían, Chile abandonaba un tratado que tenía seis años de vigencia y que el Derecho Internacional ya amparaba, porque la nulidad de los actos de un gobierno, que la nación ha admitido, no tiene efectos en el orden internacional.

Envió Chile a Bolivia a D. Carlos Walker Martínez, para negociar un nuevo tratado.

Frías, que había residido en Chile y que conocía las operaciones chilenas invitó al Perú al tratado de Alianza, apenas iniciado el gobierno de Pardo.

El tratado se firmó en Lima el 6 de Febrero de 1873. En el mismo año, D. Adolfo Ballivián fué elegido Presidente de Bolivia.

Ballivián que estaba en Europa, estuvo en Lima en su viaje a Bolivia.

Ballivián también había residido en Chile y conocía las ambiciones de ese país sobre el territorio boliviano.

Llegado al gobierno, nombró Ministro de Relaciones Exteriores a D. Mariano Baptista, e hizo sancionar por el Congreso el tratado de alianza firmado en Lima.

Ballivián muere en Febrero de 1874, vuelve a la Presidencia de Bolivia D. Tomás Frías quien conservó a Baptista en el Ministerio de Relaciones Exteriores. Enseguida se verá las consecuencias que tuvo este acto de Frías, porque la política de Baptista lenta, incierta, tímida y contradictoria fué fatal para los destinos de Bolivia y del Perú.

## II Propósitos del Perú al firmar el Tratado de Alianza

Inmediatamente que el Congreso boliviano sancionó el tratado de alianza, el gobierno del Perú acreditó al Sr. Irigoyen en Buenos Aires con el carácter de Encargado de Negocios y con la misión reservada de negociar y conseguir la adhesión de la Argentina a la alianza Perú-boliviana.

El Presidente Pardo con, fecha 6 de Agosto de 1873, escribía a Irigoyen:

"...Le van los plenos poderes de Bolivia para pedir a  
"ese gobierno en nombre del de Bolivia, como del Perú, su  
"adhesión al tratado. Como primer paso, cuya importancia no  
"necesito encomiar, en Bolivia se ha sometido al Congreso  
"Extraordinario el tratado Corral-Lindsay que sin duda será  
"desaprobado. Para la República Argentina la línea de con-  
"ducta y política en esas cuestiones de límites debe ser idé-  
"ntica a la de Bolivia.

"Diferir la solución de esas cuestiones al tiempo, es  
"dárselo a Chile para que sea más fuerte y la resuelva a su  
"favor. Pensar que por negociaciones directas entre la Repú-  
"blica Argentina y Chile se llegarán a resolver ventajosa o  
"equitativamente siquiera para la primera, es hacerse una  
"ilusión que no es permitido a hombres serios. De allí nace  
"la única política posible para Bolivia y ese país. Sólo en la  
"ruptura de ambas con Chile, y en la mediación del Perú,  
"podrán encontrar la solución ventajosa para esas cuestiones  
"de límites.

"La primera dará por resultado impedir la salida de los  
"buques chilenos de los astilleros de Londres; la segunda im-  
"pondrá una solución diplomática racional y justa ó conten-  
"drá a Chile en su política agresiva sobre sus vecinos del N.  
"y O. Ud. haga comprender que en estas cuestiones los in-  
"tereses del Perú son puramente morales y políticos. Las pre-  
"tensiones tontas de Chile son una amenaza constante para  
"la paz de América, y el Perú está llamado a preservarla es-  
"trechando las relaciones de los demás países americanos im-  
"poniendo por medio de la unión de ellos una valla insu-  
"perable a estas veleidades locas de política prusiana. La Re-  
"pública Argentina no debe olvidar por su parte que teniendo  
"un litoral considerable y en disputa, debe pensar seriamen-  
"te en defenderlo .....

(Carta del 6 de Agosto)

En la nota de instrucciones de Riva-Agüero a Irigoyen del 20 de Mayo de 1873, se desarrollan con igual claridad cuáles eran las aspiraciones del gobierno del Perú respecto a los problemas internacionales que se discutían entre Bolivia y Chile y Chile y la Argentina. Estos documentos destruyen por completo todas las afirmaciones que en Chile se mantienen hasta ahora de "las confabulaciones contra Chile", afirmaciones con las cuales se ha tratado de desviar el criterio de la opinión, para cubrir el verdadero motivo de la guerra de 1879: La conquista de las zonas salitreras de Atacama y Tarapacá.

Riva-Agüero dice en esa nota que Bolivia solicitó el tratado de alianza por las dificultades que tenía con Chile, "que el pacto está **prudentemente calculado para prevenir un rompimiento evitando todo pretexto de guerra. . . . .**" que el tratado consagraba el arbitraje como único medio de arreglar las cuestiones de límites. . .

Copio enseguida, textualmente, los siguientes párrafos de esta nota:

" . . . . . A la República Argentina interesa pues como a  
"Bolivia y como a todas las naciones americanas cuyos límites  
"aún no se han precisado, entrar en la alianza defensiva, y  
"con más razón hoy por la cuestión de límites de Patagonia,  
"amenaza entrar en la vía de los hechos, de la que debemos  
"todos procurar apartarla, para **circunscribirla a la de la dis-**  
"**cusión y el arbitraje.** Esto es pues el principal objeto de la  
"misión de V.S. y al cual debe dirigir todos sus esfuerzos. Re-  
"forzada la alianza con la concurrencia de **otras repúblicas,**  
"**se haría imposible** en América toda guerra por posesiones  
"territoriales, porque las pretensiones exageradas de cualquie-  
"ra de estas repúblicas, se modificarían mediante la actitud  
"firme y decidida de los aliados. . .

" . . . Como el tratado a que me refiero viene a llenar  
"los deseos manifestados por la Asamblea al dictar la ley  
"secreta que autorizaba al efecto al poder ejecutivo, y como  
"las estipulaciones de ese pacto tienden sólo a garantizar mu-  
"tuamente a los contratantes la posesión de sus respectivos  
"territorios, es indudable que será ratificado por el actual go-  
"bierno de Bolivia, tan luego como la Asamblea le preste su  
"sanción legislativa .....

Pocos días antes, el 3 de Mayo del mismo año, Riva-Agüero le decía a La Torre, mandándole copia del tratado y explicándole su mente:

" . . . El tratado no se ha estipulado con mira hostil y  
"agresiva contra nación alguna determinada; su fin no es otro



"que garantirse mutuamente los contratantes, contra toda agresión extranjera, y llegar a una situación justa y racional en las cuestiones de límites evitando la usurpación de territorios que pueda perjudicar los recíprocos intereses del Perú y Bolivia. Lejos de alentar tendencias belicosas, el tratado procura evitar la guerra como medio de zanjar cuestiones entre países vecinos sustituyéndolo con otro racional y equitativo, consagrado por la civilización, cual es el arbitraje de una tercera potencia. . .".

En otro oficio, al mismo Irigoyen, le decía Riva Agüero, refiriéndose a la importancia para la Argentina de su adhesión al tratado:

". . .a Chile no le quedará más recurso honroso que aceptar el arbitraje en todas las cuestiones de límites. De este modo se hace imposible la guerra entre países que tanto necesitan de la paz .....

(Oficio del 7 de Agosto de 1873)

". . .Evitar las pretensiones exageradas de Chile es el pensamiento de la alianza .....

(Oficios de Riva-Agüero del 6 y 22 de Set.)

Con esta misma fecha del 6 de Agosto, dice Riva-Agüero a La Torre:

". . .Chile aprovechará hoy toda oportunidad para seguir discutiendo y retardará una respuesta definitiva mientras no se encuentre con fuerzas suficientes para lograr sus fines, es decir hasta que terminados sus dos buques blindados, hayan logrado salir de Inglaterra. Si se siguiera pues de parte de Bolivia el plano de ir ganando tiempo que equivale a perderlo en el presente caso, los peligros para ella se aumentarían al par que las ventajas para Chile y cuando aquella república volviese en sí, sería tarde y se vería obligada a ceder a la fuerza y a las exigencias de su rival. El Perú no podrá tampoco a pesar de los compromisos de la alianza, y de sus buenos deseos, desempeñar el rol que está llamado a representar, porque sus medios de acción serían entonces insuficientes desde que no pudiese aumentar su escuadra para contrarrestar a la de Chile, superior entonces a la nuestra con la adquisición de los dos blindados. El apoyo que el Perú prestaría entonces a su aliado sería ineficaz y el resultado una guerra hecha a costa de grandes sacrificios, cuyo éxito por favorable que fuese, no permitiría quizá obtener todo lo que de derecho corresponde a Bolivia".

y después, dice la misma nota:

"...Si Chile, oyendo la voz de la prudencia, adopta-  
"se una nota conciliadora sometiendo sus cuestiones al arbi-  
"traje de una tercera potencia, Bolivia alcanzaría el fin que  
"anhela, es decir la abrogación del tratado del 66 y la cele-  
"bración de otro .....

Igualmente precisos son los términos del oficio del 20 de Noviembre de 1873, respecto al pensamiento de la alianza. Dice Riva-Agüero a La Torre:

"...que no aconsejaban la guerra a Bolivia sino que  
"el momento era propicio, "CUANDO CHILE NO TIENE LOS  
"MEDIOS DE EXIGIR POR LA FUERZA LO QUE PIDE", para que  
"Bolivia arreglase con ventaja sus asuntos con Chile, sin de-  
"jarse adormecer con negociaciones que no tienden sino a ga-  
"nar tiempo, que más tarde serán mayores las exigencias de  
"Chile y menores las probabilidades de Bolivia para ajustar  
"un tratado ventajoso; que como paso previo la Asamblea  
"debía desaprobado el Convenio Corral-Lindsay; que Bolivia  
"debía considerar como un peligro o como una amenaza pa-  
"ra la futura los armamentos que hace su vecina; que debía  
"ir hasta la ruptura de relaciones que traería como consecuen-  
"cia la no salida de los blindados de Inglaterra; que si Chile  
"pretendía ocupar el litoral ofrecíamos primero nuestra me-  
"diación y si ésta no era aceptada, nos uniríamos a Bolivia  
"y enviaríamos nuestra escuadra para impedir la toma de  
"posesión. Todo ésto no era lanzar a Bolivia en una guerra  
"que se hacía imposible, era por el contrario evitar la que pro-  
"bablemente se la declarará más tarde cuando Chile tenga  
"fuerzas que sean superiores a la nuestra, y que por lo tan-  
"to, le permitirá ser más exigente y menos condescendiente de  
"lo que ahora habría sido. Conviene mucho que restablezca  
"Ud. la verdad de los hechos, y manifieste a ese gobierno que  
"el Perú no desea la guerra ni con Chile ni con ninguna na-  
"ción, que nada anhela más que la paz y la tranquilidad en  
"todas las secciones sud-americanas, pero que tanto en el in-  
"terés de Bolivia, como en el suyo propio, le conviene que no  
"subsistan cuestiones como la del litoral boliviano, que pue-  
"de en un momento dado comprometer aquella paz, que  
"desea, y perturbar el desarrollo del comercio y comprome-  
"ter su política. Veo por las noticias de Ud. que el Sr. Bap-  
"tista nada hará en ese sentido y que por ahora cambia de  
"política. Quizás a su regreso a La Paz abra de nuevo las  
"negociaciones con el gobierno chileno y se arribe a algún  
"arreglo, lo dudo pero hoy no me preocupa tanto la demora

"como antes. Asegurada para Mayo próximo la adhesión de  
 "la Confederación a nuestro tratado, ha desaparecido para  
 "nosotros parte de los peligros que había en que no se so-  
 "lucionase nada con Chile, antes de recibir ésta sus buques,  
 "porque si más tarde la cuestión del litoral boliviano pudiese  
 "ser origen de una guerra entre Bolivia y Chile, nosotros ya  
 "no tendríamos que estar solos al lado de la primera, Bue-  
 "nos-Aires nos ayudaría y debilitaría las fuerzas marítimas de  
 "Chile, llamando su atención por el sur; seríamos siempre su-  
 "periores y no sería larga la lucha. De todos modos conser-  
 "vamos nuestra posición en el Pacífico y no podrá continuar  
 "Chile su política absorbente .....".

En la extensa correspondencia de Riva-Agüero con Irigoyen, y con La Torre, se mantienen invariablemente las mismas ideas:

"...Para que esté Ud. bien al corriente de lo que pa-  
 "sa le mando copia de la última nota que he recibido de La  
 "Torre. Ella le revelará a Ud. bien claramente la tendencia  
 "de Chile a apoderarse del litoral. . . . . Necesitamos que de-  
 "saparezcan de una vez esos gérmenes de guerra, que se  
 "siente el principio del arbitraje y quede un tanto abatida  
 "la soberbia de Chile y limitada su tendencia a engrandecer-  
 "se a expensas de sus vecinos. . .".

(Carta del 20 de Enero de 1874 al Sr. Irigoyen)

"...Mas si Bolivia está dispuesta a ceder y a perder  
 "parte de su territorio debería hacerle de una vez para que  
 "desapareciese del horizonte ese nubarrón que siempre ame-  
 "naza alguna tempestad cuyo aguacero puede mojarnos. Por  
 "ésto y por el deseo de que se conserve la paz en América  
 "es mi deseo de que se definan las cuestiones y que se de-  
 "finan ahora que Chile no tiene aún los medios para ser tan  
 "exigente como lo será más tarde. . .".

(Carta del 22 de Enero de 1874 a La Torre)

"...En América no deben haber guerras sino cuando  
 "se nos venga a provocarnos de Europa, pero entre las Re-  
 "públicas que constituyen esta parte del mundo, sus cuestio-  
 "nes deben terminar sin apelar a las armas .....".

(Carta del 3 de Abril de 1874 a La Torre)

"La política de relaciones que tanto hemos venido com-  
 "batiendo va quizás a ser causa de guerra entre Bolivia y Chi-  
 "le, guerra que indudablemente habría sido imposible si las

"cuestiones pendientes se hubiesen diferido oportunamente como convenía a los intereses de Bolivia y a los del Perú que al firmar el tratado del 6 de Febrero tuvo en mira no tanto precaverse de ambiciones de sus vecinos, sino asegurar la paz en las Repúblicas del Pacífico, merced al principio del arbitraje en él establecido, y a la influencia que ejercería en cualquier caso la acción de los aliados. Bolivia ha dejado pasar el tiempo, ha hecho política chilena, y ahora verá aunque un poco tarde que nuestras presunciones eran exactas, y que hoy será mucho más difícil arribar a un arreglo y de dudosos resultados una guerra .....

(Carta del 7 de Abril de 1874 a Irigoyen)

Un año después, cuando La Torre sucedió en el Ministerio de Relaciones Exteriores a Riva-Agüero, se mantienen las mismas ideas que el tratado no es hostil para nadie, que tiende a evitar la guerra, que "...el Perú al celebrarlo ha pretendido que sea la base más positiva de unión del continente...", que el espíritu del tratado es evitar la ruptura y acudir al arbitraje.

¿Podía haberse adquirido documentos de mayor valor para conocer los propósitos del Gobierno de 1872, en orden a su política exterior?...

### III La adhesión de la Argentina

La lectura de esta misma correspondencia nos permite conocer en sus mayores detalles, la historia de la gestión de Irigoyen y a quien corresponde la responsabilidad de su fracaso.

Frustrada la adhesión de la Argentina, Chile se vió libre del Círculo de hierro en que se lo encerraba, y que sus dos blindados no habrían sido bastante fuertes para romper.

Con la adhesión argentina Chile no habría pensado un solo instante agredir a Bolivia ni al Perú. Quien frustró esa adhesión, engendró el desastre y no el tratado de alianza que lo prevenía y lo evitaba.

Veamos cómo pasaron las cosas.

Irigoyen inició su gestión a fines de 1873, con Tejedor, Ministro de Relaciones Exteriores argentino, bajo la presidencia de Sarmiento.

Entonces la Argentina no tenía representación diplomática ni en Lima, ni en Río, ni en Sucre y una de las primeras gestiones de Irigoyen, fué

que la Argentina acreditase legaciones en esos países. A mérito de esas gestiones, la Argentina acreditó en Bolivia a Uribarru, y a Domínguez en Lima.

(Para que se aprecie qué modesto era el concepto que los gobernantes argentinos tenían entonces de la fuerza y rol político de su país, bastará recordar un incidente en sus relaciones diplomáticas con el Paraguay y que cuenta Irigoyen en su correspondencia. El General Mitre ¡había fracasado en su misión al Paraguay (Setiembre de 1873) y a su regreso a Buenos-Aires, aconsejó a su gobierno ceder Villa-Occidental al Paraguay. . . pero el Ministro Tejedor no participó de estas ideas y pensaba que había mayor ventaja de hacer la cesión en favor de Bolivia!).

Bolivia tampoco tenía representación en Buenos Aires y por indicación del gobierno peruano envió credenciales a Irigoyen, para que gestionase también en su nombre la adhesión argentina.

Irigoyen negoció con muchísima actividad, y su correspondencia oficial con el Ministerio y la particular con Riva-Agüero le hacen honor porque se revela diplomático, inteligente, discreto, activo y sagaz.

Tejedor resistió tres meses a las insinuaciones de Irigoyen. Sin desconocer el valor de la alianza para mantener la paz en América, y para las conveniencias particulares con la Argentina en difícil situación para resistir a Chile en las ambiciones de este último sobre la Patagonia, sostenía el Ministro Argentino que era inadmisibles firmar una alianza con Bolivia, sin resolver previamente las cuestiones de límites pendientes entre ambos países.

Era esta cuestión que interesaba vivamente a dos gobiernos y que en 1842 motivó una guerra con motivo de Tarija que conforme al principio de "uti possidetis" debía volver al dominio argentino, porque en 1810 pertenecía al virreinato de Buenos-Aires, pero Tarija se adhirió al movimiento independiente de Chuquisaca y desde entonces formó parte de la nacionalidad boliviana.

Sin embargo, eran tan evidentes las ventajas de la alianza que Tejedor propuso a Irigoyen firmar la alianza con el Perú, propuesta que nuestro representante transmitió al gobierno.

No pudo presentarse un incidente más favorable para poner en evidencia el propósito de la alianza Perú-Boliviana.

El Presidente Pardo, con fecha 24 de Setiembre de 1873, escribe a Irigoyen lo siguiente:

"...No me parece digno por parte de esa nación el  
"deseo de firmar tratado con el Perú solo y no con Bolivia.  
"Eso equivale a aceptar los principios sentados en ese pacto en sus cuestiones con Chile y rechazarlos en sus cuestio-

“nes con Bolivia; ésto es acogerse al pacto en sus cuestiones  
“con el fuerte, quedando libres para afligir al desvalido. No  
“me parece bien y aunque no he formado una resolución com-  
“pleta a este respecto, no me gustaría ver al Perú secundan-  
“do semejante política. Insinúe Ud. estas ideas con la debi-  
“da cortesía y haga Ud. comprender por de pronto la poca  
“disposición del Perú a apartarse del único camino en que él  
“ha creído ver conciliados la justicia, los intereses, y el deco-  
“ro de las naciones con quien ha entrado en relación. Hága-  
“me Ud. el favor de informarme también de las ideas que  
“dominan en ese gobierno sobre la cuestión de Cuba. En el  
“estado en que está España impotente para prolongar por  
“mucho tiempo la lucha que sostienen los independientes de  
“esa Antilla, creo que es una necesidad de honor de parte  
“de algunas de las repúblicas hispano-americanas el no per-  
“manecer indiferentes por más tiempo. Llegado el caso y si  
“nos reponemos algo de nuestra malísima situación financie-  
“ra no estoy lejos de invitar a Chile a que intervenga con sus  
“blindados en las Antillas. Un movimiento conjuntivo de Chi-  
“le, Buenos-Aires y el Perú con elementos de mar y de dine-  
“ro, teniendo por base la costa de Colombia porque en la  
“actual situación de Cuba, podría dar la inmediata emanci-  
“pación de la Isla. Gloria muy grande para las naciones que  
“acometieran la empresa y que a mi juicio no exigiría muy  
“considerables sacrificios. Sondee Ud. el terreno en ese gabi-  
“nete para que cooperen al proyecto completo o si no es po-  
“sible, para que concurran a la formación de un congreso ame-  
“ricano, que se ocupe exclusivamente de la cuestión de Cuba  
“y en último caso, para el reconocimiento de la indepen-  
“dencia de la Antilla. . .”.

El Ministro Riva-Agüero, con fecha 10 de Octubre da instrucciones a Irigoyen para que insista en la fórmula de la adhesión argentina a la alianza perú-boliviana, rehusando la alianza con aquella nación.

Mientras tanto Irigoyen, con el apoyo del Presidente Sarmiento, había convencido a Tejedor y en Consejo de Ministros el Gobierno Argentino acepta adherirse a la alianza, manda el asunto al Congreso Nacional, se reúne la comisión diplomática y antes de que termine el mes de Octubre (1873) la Cámara de Diputados Argentina con sólo 18 votos en contra decide la adhesión a la alianza.

Hasta este momento, la política del Perú sigue una marcha triunfal, y quienes conocen las dificultades que una negociación de esta naturaleza, tiene en todos los países del mundo, quienes saben cuál es la psicología de estadistas y parlamentarios sudamericanos para aplazar la responsabilidad que

impone la solución de graves cuestiones de gobierno, tendrán que admirar que un tratado de esta importancia ajustado en Febrero de 1873, haya podido llegar en los primeros días de Octubre (2-4) del mismo año a ser aprobado en la Cámara argentina después de haber sido aprobado en el Congreso Peruano y en el Congreso de Bolivia con un cambio en el personal del gobierno en este país.

Este hecho sin precedente, se explica porque todos esos gobiernos que intervenían en la negociación, vieron con claridad la inminencia del peligro común, y consideraron que la unión de los tres países amenazados, era la garantía de sus intereses, vinculados al mantenimiento de la paz y a la solución arbitral.

Pasa el asunto inmediatamente a la revisión del Senado argentino y allí reaparecen con mayor gravedad las mismas ideas que sostenía Tejedor al principio de la negociación.

El Senado argentino aplazó el debate a pedido de tres Senadores diciéndole al Ejecutivo que por un protocolo se aclararan previamente:

- 1º— El sentido y alcance del "uti possidetis".
- 2º— La clase de las ofensas.
- 3º— La calidad de la obligación de prestar auxilio.
- 4º— La obligación de participarse los tratados de límites.

Irigoyen naturalmente, dio al Canciller argentino, respecto al Perú, las explicaciones más francas y satisfactorias, pero no eran éstas las que deseaba el gobierno argentino, las que le interesaban eran las ideas de Bolivia sobre aquellas cuatro cuestiones, pero Irigoyen, respecto de Bolivia, no podía dar explicación alguna, sin instrucciones expresas de ese gobierno; inmediatamente en el mismo mes de Octubre las solicitó por oficio al Ministerio de Relaciones Exteriores de Sucre, y por carta particular, y urgente a Baptista.

Transcurren los meses y las instrucciones no llegan. Mientras tanto, se aproxima el cambio del Gobierno argentino. Avellaneda va a reemplazar a Sarmiento y aunque había conformidad de ideas entre ambos estadistas, y aunque Avellaneda contaba con mayoría en ambas cámaras, Irigoyen desconfía, no quiere correr los riesgos de perder el camino andado y prefiere aprovechar de Sarmiento y de Tejedor, ardientes partidarios de la triple alianza. Irigoyen agita a Baptista; informa a Riva-Agüero de sus inquietudes; Riva-Agüero escribe repetidas veces a La Torre para que por su parte agite también a Baptista; pero todo es inútil, transcurre el tiempo, y no hay quien despierte de su letargo al canciller boliviano.

Aún más, Tejedor convertido como acabo de decir en ardiente partidario de las ideas políticas del gobierno peruano le escribe a Uriburu para que decida a Baptista a dar su respuesta.

Uriburu nada consigue y escribe a Tejedor: "mi impresión es que Bolivia no desea la alianza".

Y así en esta indiferencia culpable pasan 10 meses.

El 18 de Agosto llega a Buenos Aires un telegrama de Jujuy anunciando que iba el aclaramiento de Bolivia; gran regocijo de Tejedor y de Irigoyen, pero oh ¡decepción! llega el correo y en efecto va una nota de Baptista de fecha 8 de Agosto y que contiene la aceptación, pero "aceptación aparente, pero en el fondo discrepancia muy grave respecto de la interpretación del "uti possidetis" y se ve que Bolivia quiere "frustrar la negociación" palabras textuales de la carta de Irigoyen a Riva-Agüero del 24 de Setiembre de 1874 y en la cual cuenta las quejas de Uriburu y Tejedor de la conducta de Baptista y emite el diplomático argentino el juicio que he citado: "mi impresión es que Bolivia no quiere la alianza".

En esos términos acusaba Irigoyen a Baptista:

"Mucha gente es esa de Bolivia y le aseguro a Ud. "que estos últimos actos me han fastidiado tanto, que muy "sinceramente deseo que se me permita renunciar su representación. Un año se ha empleado por culpa del Sr. Baptista en "el insignificante asunto de las observaciones del Sr. Tejedor "y solo en este postrero incidente sobre la explicación del "uti possidetis", se han perdido cuatro meses. Y para qué? Ya "verá Ud. su respuesta, parece que se hubiera propuesto aquel "caballero hacer durar este asunto diez años. Tanto necesitaría por lo menos para estar a cada paso haciendo consultas hasta Sucre y recibir a los cuatro meses la respuesta. Tejedor tiene razón al juzgar como juzga a aquellos sujetos y "para tener recelos y desconfianzas de su proceder. Yo las "tengo ya también y muy serias, y quizás sea el Gobierno de "Chile el que esté trabajando en todo lo que hace .....

Tejedor rechaza naturalmente las explicaciones de Bolivia, abandona la negociación para el nuevo gobierno, Irigoyen desagrado, quiere renunciar la representación de Bolivia, solicita licencia, y regresa a Lima.

Llegado a Lima, conferencia con el Gobierno el cual le exige no renunciar la representación de Bolivia, y volver a su puesto para continuar la negociación. Irigoyen vuelve a Buenos Aires en Mayo de 1875. El Presidente es Avellaneda y el Ministro de Relaciones Exteriores D. Bernardo Irigoyen.

Recibe Irigoyen nuevas instrucciones de Bolivia satisfactorias en tres de los puntos propuestos, pero mantiene todavía sus ideas respecto a la limitación del "uti possidetis" para cubrir Tarija.



El Presidente Avellaneda le declara a Irigoyen su opinión favorable a la adhesión argentina y agrega que "como la Argentina no pretende Tarija no se explica las dificultades que opone Bolivia" y don Bernardo Irigoyen declara a su vez que:

"Deplora el aplazamiento del tratado, desde que aquel pacto no ofende a nadie y era por el contrario en beneficio de todos. . .".

Mientras tanto Walker Martínez triunfa en Bolivia y obtiene el tratado que lleva su nombre y que permite a Chile poner el pie en la zona que codiciaba.

Llegan los blindados a Chile y el Gobierno ordena a Irigoyen paralizar sus gestiones.

Esta orden fue dada por La Torre, Ministro de Relaciones Exteriores del Gobierno de Pardo, con fecha 7 de Octubre de 1875, ratificada el 22 de Octubre del mismo año y confirmada por el Ministro Rospigliosi del Gobierno de Prado el 13 de Setiembre de 1877.

Las dilaciones de Baptista y su duplicidad para enviar explicaciones que no podían satisfacer fueron la causa del fracaso de las negociaciones en Buenos-Aires.

Con palabras proféticas calificó Riva-Agüero la conducta de Baptista: "Bolivia tendrá que pagar con su litoral la falta de capacidad de los hombres que hoy dirigen su política" (Carta del 5 de Febrero de 1874 a La Torre).

Y a La Torre le dice:

"Hoy desengañado como estoy de que nada debemos esperar de ese gobierno tan miope, lo que nos conviene es que hagan sus arreglos, pero que los hagan pronto; qué nos importa que den más o menos territorio en la parte oriental, lo que sí debemos cuidar es que no pierdan todo el litoral, que no pase la frontera del grado ya acordado en las conferencias. Sin litoral tiene Bolivia más tarde que tomar en aliada a Chile para buscar compensaciones en el Perú. Mucho hemos perdido con no tener a Benavente que es el hombre que más nos conviene y que volverá si Corral llega al poder como lo creo .....

Chile debe a la memoria de Baptista una estatua de oro.

#### IV La actitud del Brasil

El complemento de la historia de esta negociación, es recordar la actitud del Imperio del Brasil, durante las negociaciones de Irigoyen en Buenos-Aires.

El Brasil como es sabido, mantenía en ese entonces con la Argentina la controversia sobre el territorio de Misiones; la guerra del Paraguay, la competencia de influencias sobre este país, la emulación entre naciones vecinas mantenían una situación diplomática tirante y difícil.

El Perú por el contrario en esa época cultivaba relaciones cordiales con el Imperio y a ello contribuyó la acción personal del Ministro del Brasil en Lima, Sr. D. Felipe Pereira Leal, casado con una Señora Lavalle relacionada con el Presidente Pardo.

El Sr. Leal como todos los diplomáticos que tenía a su servicio ese país, era un funcionario de carrera y que ya habría prestado importantes servicios a su país en sus cuestiones de límites con Venezuela, sobre las cuales publicó un libro.

El tratado de alianza no contenía cláusula alguna que restringiese su alcance, y Tejedor entendió que en una crisis con el Brasil, el Perú estaría de parte de la Argentina, si este país se adhería a la alianza, lo que no entraña por cierto en la mente del Perú.

En Río se tuvo noticias del tratado y de las gestiones de Irigoyen, y yo me inclino a creer que nuestro gobierno enteró a Leal de toda la negociación, de sus términos y de sus propósitos con la idea muy fundada de tranquilizar al Brasil e impedir la alianza del Imperio con Chile y así sucedió en efecto. A pesar de la nerviosidad de los diplomáticos brasileños, en Bolivia, Santiago, Buenos Aires y Montevideo, el canciller del Imperio rechazó las propuestas de alianza que Chile lo hizo por la misión especial de Blest Gana (su ministro en Buenos Aires) enviado apresuradamente a Río, con ese especial propósito, y con la misión de D. Domingo Santa-María, quien tampoco tuvo éxito alguno.

La influencia del Perú en Río, por la acción del Sr. Leal, llegó hasta obtener que fuese retirado de Santiago el Ministro del Brasil, A.d'Andrade por muy adicto a Chile y que fuese reemplazado por d'Aponte, casado con una Señora limeña y muy afecto al Perú.

Riva-Agüero instruye a Irigoyen de todos esos incidentes y le ordena que por notas verbales se circunscribe el sentido de la alianza a los asuntos del Pacífico, porque el Perú no tiene por qué complicar las cuestiones del Ama-

zonas con las cuestiones del Pacífico, y que el efecto inmediato de no circunscribirla, sería la alianza de Chile y el Brasil. (Carta de Riva-Agüero del 7 de Abril de 1874) y en 21 de Abril dirige al mismo Irigoyen esta interesantísima carta:

“Siguen los diplomáticos brasileños en grande alarma  
“y llenando la secretaría de Relaciones Exteriores de informes  
“más o menos exactos y datos más o menos exagerados. Ara-  
“guaya ve visiones, cree ya la alianza en lucha, ve la guerra  
“inminente y aconseja que se acepte la alianza de Chile. Allen-  
“car desde La Paz y Agenor d’Andrade desde Montevideo,  
“insisten sobre lo mismo, el pobre d’Aponte tan amigo del Pe-  
“rú, teme que pronto nos encontremos frente a frente y sin  
“saber cómo ni quererlo, con los ejércitos del Imperio por al-  
“guna cuestión como la de la Villa occidental u otra de su es-  
“pecie. El gobierno Brasileño, a pesar de las seguridades que  
“le da el Sr. Leal de que no pensamos en guerra, y que la  
“alianza no puede ser con el objeto de atacar al Imperio, el  
“gobierno imperial, digo, está con la oreja parada y no se  
“duerme en cuanto a preparativos. Todo esto hace muy nece-  
“sario que antes de formarse la adhesión haya un protocolo  
“en el sentido que indique a Ud. de oficio, y particularmente:  
“que se declare que la alianza quede circunscrita a las cues-  
“tiones que ya he indicado a Vd. en mi anterior. Esto es ca-  
“da día más preciso. De otro modo quizás tengamos alianza  
“chileno-brasileña de la que ya ha hablado Allencar en Bo-  
“livia con varias personas. Recomiendo a Vd. mucho este asun-  
“to que puede ser de gran trascendencia para más tarde .....”.

Cuenta Irigoyen a Riva-Agüero el pésimo efecto que le produjo a Tejedor estos deseos del Gobierno peruano, pero que la reflexión de la alianza del Brasil y Chile, lo indujo a convenir la restricción de la alianza.

El Gobierno de Lima no satisfecho, envió a Irigoyen a Río (Junio de 1874) para dar personalmente al Imperio las explicaciones del tratado y las seguridades de su alcance.

Irigoyen fue muy bien acogido y el Ministro de Relaciones Exteriores del Imperio, Sr. Vizconde de Caravillas, le hace la siguiente declaración:

“Digo que el Brasil no desea sino la Paz en América  
“y que como el Perú acepta el arbitraje hasta para la cues-  
“tión del Paraguay .....

(Carta de Irigoyen de Río de Janeiro del 1º de Julio de 1874)

Casualmente he sabido que el Gobierno del Perú hizo entonces un regalo al Ministro Sr. Leal, según lo ha dicho aquí en París últimamente que ha estado su hijo D. Carlos Leal y Lavalle.

Esta manifestación confirma la impresión que yo tengo. Se forma al leer estos documentos de la época: que el Sr. Leal fué informado del tratado por nuestro gobierno, y que tuve en ese agente un colaborador.

## V Chile conocía el tratado desde 1873

En Setiembre de 1873, cuando se discutía el tratado en la Cámara Argentina, un periódico de Buenos Aires "EL MERCANTIL" lanzó la noticia de la negociación y del objeto de la sesión secreta de la Cámara, a pesar de que el Gobierno había hecho el mayor esfuerzo porque no se hablara de esto en los diarios, y de que había ido hasta a pasar una circular a los periódicos recomendándoles la reserva más absoluta.

Blest Gana, Ministro de Chile en Buenos Aires, inmediatamente (30 de Setiembre) visitó a Irigoyen para decirle que sabía que en las Cámaras se discutía un tratado de alianza entre la Argentina y el Perú, Irigoyen, naturalmente desmintió la noticia, pero el Ministro Chileno continuó sus indagaciones y parece que el Ministro del Brasil en Buenos Aires lo informó de todo, y con fecha 1º de Noviembre de 1873, dió cuenta a Ibáñez, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, de que el Gobierno Argentino había sometido al Congreso el proyecto de celebrar una alianza con las repúblicas de Bolivia y el Perú para el caso probable de una guerra con Chile o con el Brasil, y que la Cámara de Diputados había aprobado el Mensaje de Sarmiento con un solo voto en contra.

Ibáñez ofició a Godoy a Lima, y a Walker Martínez a La Paz, para que averiguasen los términos del tratado.

Walker Martínez en una carta dirigida al "PORVENIR de SANTIAGO" en Octubre de 1896, con motivo de una publicación de DAWSON, antiguo senador argentino, sobre la discusión del tratado en 1873 declaró:

"que no había tenido conocimiento cierto del tratado,  
"pero que algunas informaciones privadas le habían permit-  
"do sospechar su existencia .....

Parece que entonces se hicieron en Santiago otras revelaciones análogas, que no he podido conocer, pero que no hacen falta para llegar a la evidencia de que Chile conocía el Tratado desde el mismo año en que se celebró. Tenemos a la vista la nota que en Mayo de 1874 le dirige Ibáñez a Blest Gana:

"La presente alianza del Perú y Bolivia le decía Ibáñez a Blest Gana, de que U.S. me habla en sus despachos "confidenciales del 19 de Enero, 12 y 26 de Febrero últimos "habían llegado al conocimiento de mi Gobierno por diversos conductos, y ha sido confirmado de una manera confidencial por el honorable representante del Brasil en esta capital. En presencia de este hecho, cuya gravedad no puede ser mayor, mi Gobierno se ve por ahora obligado a no tomar resoluciones importantes mientras carezca del conocimiento cabal de los propósitos, medios y fines de la alianza .....

Lo que Chile necesitaba era terminar sus blindados y al efecto dió orden a sus agentes en Londres de que se trabajase día y noche para apurar su salida.

El "MERCURIO de VALPARAISO" publicó también una referencia a la alianza.

Tenemos todavía otro documento comprobatorio de que el Gobierno de Chile estaba desde Noviembre de 1873, perfectamente informado de la cuestión del Tratado y es una carta de R'va-Agüero a Irigoyen del 23 de Noviembre de 1873, que le informa:

"que Ibáñez, Ministro de Relaciones de Chile, le había preguntado a Zegarra, secretario de la Legación del Perú en Santiago, si sabía algo de la alianza del Perú con Buenos Aires. En esa conversación dijo Ibáñez: Pardo es el gobernante que más daños ha hecho a Chile. Tiene Vd. —le dijo— el estanco que nos ha dado más de 20 millones al año, y tras los hechos posteriores menos costará, interpuso Zegarra. Pero el día en que a Chile —continuó sin reparar en la interrupción de Zegarra— se le obligue a tomar medidas serias en propia defensa, confesaré a Vd. que tiene muchas y muy eficaces que poder tomar. En el momento en que tengamos la certeza sobre estas maquinaciones en contra nuestra, llevaremos la revolución al seno del Perú; es allí y no aquí donde resolveremos nosotros estas cuestiones. En nuestras manos está la seguridad del régimen legal en el Perú .....

Después de la publicación de estos documentos, ¿qué calificativo merece la actitud del gobierno de Chile en 1879 y las de todos sus historiadores, aun los más recientes, que inculpan al tratado de alianza que Chile ignoraba, las causas de la agresión del 79?

Repitamos al respecto el concepto honrado emitido por un diario chileno, cuando el incidente citado de la publicación de las cartas de Dawson:

"Si el tratado secreto fue conocido por el Gobierno de Chile, este había engañado a su pueblo llevándolo a una guerra injusta y abominable .....

(La LEY de SANTIAGO, Nov. 18-1896)

## VI Los blindados

Como he dicho antes, Chile mandó construir los dos blindados: "Blanco Encalada" y "Cochrane" en Febrero de 1871, al ver derrumbarse en Bolivia al dictador Melgarejo, mandatario encadenado a la voluntad del Gobierno de la Moneda.

Ignoramos totalmente qué impresión produjo este acto de Chile en el Gobierno de Balta y si tomó o no consideración a aquella medida dirigida a destruir la supremacía naval del Perú en el Pacífico.

Dieciocho meses después (2 de Agosto de 1872) se inaugura el gobierno de Pardo y desde los primeros meses de su gobierno, la construcción de esos buques chilenos es su preocupación constante.

Ese gobierno vió con toda claridad como lo manifiesta la correspondencia de la época, la importancia que tenían para Chile esas naves, la pérdida para el Perú de su poder naval y la consecuencia desastrosa que para la política internacional de Argentina, Bolivia, Chile y Perú, iba a tener que Chile adquiriese esos (elementos) navales y con ellos el dominio sobre la escuadra peruana.

Viendo el gobierno ese peligro, su deseo fué que la crisis de relaciones entre Bolivia y Chile se produjese antes de la salida de esos buques de Inglaterra para el Perú, apoyado en la superioridad de su escuadra, pudiera intervenir e imponer el arbitraje.

"Temen la venida de nuestros blindados y se dan la voz para buscarnos camorra. Mientras tanto nosotros necesitamos paciencia y resignación. Téngala pues Vd."

(Carta de Ibáñez, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile a Godoy Ministro chileno en Lima, que ha sido publicada por Bulnes).

"Cuando amenazada la paz entre Bolivia y Chile por sus cuestiones sobre el tratado de 1866 y su convenio posterior se nos pidió por el Sr. Benavente que firmásemos el tratado de alianza. Nuestra mente no fué nunca hacer la guerra a Chile sino precisamente evitar que ésta tuviese lu-

"gar. Mi opinión es que debemos declarar al Sr. Terrazas que  
"no habiéndose seguido ninguno de nuestros consejos, nos ve-  
"mos en el caso de prevenirle que toda cuestión que surja en  
"adelante y pueda ocasionar un conflicto entre su país y Chi-  
"le, deberá circunscribirse a esos dos países y que el Perú no  
"podrá tomar ya parte en ella sino puramente para ofrecer  
"sus buenos servicios. Que todas las oportunidades se han des-  
"preciado y que sería exponerse el Perú a sostener una guerra  
"desfavorable para él si esta estallase **después de la salida**  
"**de los blindados**. Que en esta virtud nos creemos desliga-  
"dos de las obligaciones del tratado en la presente cuestión.  
"Pero, por otro lado, esto también tiene graves inconvenien-  
"tes porque puede renacer en Bolivia la idea de la alianza  
"con Chile la primera con ofrecimientos de compensación en  
"nuestro territorio. (Carta de Riva-Agüero a La Torre del 5 de  
"Febrero de 1874) .....

Carecen absolutamente de razón los que inculpan a la imprevisión del gobierno de 1872, la inferioridad naval a que quedó reducido nuestro país, por efecto de las adquisiciones que hizo Chile.

Como la administración anterior había dispuesto en adelantos de todos los recursos del guano, la Hacienda pública en el período de Pardo, vivió en las mayores dificultades.

Un país que no hacía el servicio de la deuda pública, y que entraba en el papel moneda, no podía pensar en comprar blindados.

Sin embargo, se consignó una partida, creo que en el presupuesto de 1874, pero bien se comprende que con los recursos del presupuesto no se puede hacer esas adquisiciones y mucho menos cuando el país iba en una decadencia en sus ingresos, como efecto de la crisis comercial ocasionada por la falta de retornos, desde que ya se había dispuesto por la anterior administración de los recursos del guano.

Sin tener los documentos a la mano, puede asegurarse, sin temor de equívoco que ese presupuesto se liquidó con ingresos inferiores a los previstos; que los egresos fueron mucho mayores porque ese año fue el de la expedición del "Talismán", y el de la Revolución en el Norte y Sur de la República. En todo caso, las adquisiciones que hubiese podido hacer el Perú durante el gobierno de Pardo, habrían sido ya tardías porque las naves de Chile llevaban en su construcción 2 años de ventaja, y Chile no habría esperado para agredirnos, que esos buques arribasen a nuestra costa.

Viendo el Presidente Pardo la imposibilidad material en que estaba el Perú para adquirir buques, y fuera del plan político de obtener la adhe-

sión argentina, con la cual se habría asegurado la paz, hizo de su parte cuanto pudo para inducir a Bolivia y a la Argentina a que adquiriesen elementos navales que sumados a los del Perú, conservasen nuestra supremacía en el Pacífico.

Ballivián que estaba en Europa cuando fué elegido Presidente, pasó por Lima en su viaje a Bolivia, conferenció con Pardo. Inmediatamente que tomó el mando presentó al Congreso de su país un proyecto financiero destinado a procurar recursos con qué adquirir elementos navales para la defensa de su litoral. El proyecto tuvo una gran resistencia, la votación fué igual y el Presidente resolvió el empate por el rechazo del proyecto.

El General RENDON, en sus memorias se excusa de este voto alegando que en ese tiempo ignoraba que el producto del empréstito debía ser dedicado a la defensa militar del país con motivo de las pretensiones de Chile para apoderarse del litoral boliviano. (Cita de Gutiérrez, pág. 60).

El Presidente Pardo le escribía a Irigoyen con fecha 2 de Julio de 1873:

"Dígale Vd. al Sr. Sarmiento que se haga un par de  
"blindados; que Chile tiene que hacer de la costa Argentina  
"un asunto siempre delicado, y que sólo dejará de existir cues-  
"tión sobre ella cuando haya con qué defenderla. Se me figu-  
"ra que los Chilenos han de ser insoportables desde que ten-  
"gan sus blindados .....

Cuando Irigoyen inició esta cuestión, el Ministro Tejedor ignoraba la importancia de las construcciones chilenas, mandadas construir dos años antes, y creía que con un monitor de 75.000 y dos cañoneras de t 20.00 que la Argentina había mandado construir eran suficientes para equilibrar las fuerzas navales que Chile iba a tener.

Pero a poco, el Congreso argentino autorizó al Gobierno a invertir 6 millones de pesos en aumentar la escuadra, pero omitió indicar la fuente de donde podía el gobierno levantar esos recursos, y como las finanzas argentinas distaban mucho de la holgura, aquella ley quedó incumplida. También la Argentina ha tenido que pagar después en territorio, la imprevisión de sus estadistas, pues bastantes menoscabos han tenido que sufrir para llegar al arreglo definitivo de sus límites con Chile.

El Gobierno peruano tenía fijo el pensamiento en la época en que esos buques llegarían a Chile; día a día, por medio de sus agentes en Londres, seguía los adelantos de su construcción e informaba a nuestros representantes en La Paz y Buenos Aires las noticias.



Riva-Agüero daba noticias a Irigoyen del estado de las construcciones navales de Chile:

"uno estará concluído a fines del año y el otro apenas ha principiado su construcción .....".  
(Carta del 24 de Agosto de 1873)

"Lo primero que debe hacer ese gobierno —le decía en otra carta— es tener dos blindados de igual o mayor fuerza que los que construye Chile. Esa marina unida a la nuestra contendrá ahora y siempre el espíritu invasor de nuestra vecina y la hará entrar en razón. Tiempo es que conformándose con sus límites verdaderos, dedique toda su actividad no a buscar ensancharse a expensas de sus vecinos, sino al progreso material e intelectual de ese pueblo tan adelantado bajo otros aspectos .....".  
(Carta del 23 de Noviembre)

A La Torre decía:

"Noboa me dice que sabe positivamente y de modo reservado que el gobierno de Chile ha comunicado órdenes a sus agentes en Inglaterra para que le apesure cuanto sea posible, sin reparar en gastos la conclusión de los blindados. Puede ser que así logren que vengan antes de lo que yo había calculado, es decir antes de 8 ó 9 meses. Ponga Vd. esto en conocimiento de ese gobierno y el mismo encargo hago a Irigoyen .....".  
(Carta del 25 de Diciembre de 1873)

El Ministro Riva-Agüero hizo a Terrazas, Ministro de Bolivia en Lima, las declaraciones más francas sobre la imposibilidad en que se encontraría el Perú más tarde para prestar a Bolivia un apoyo eficaz si el Sr. Baptista continuaba en el camino de las vacilaciones y aplazamientos. A estas declaraciones alude Riva-Agüero en una carta a La Torre del 30 de Enero de 1874:

"Creo haber sido bastante explícito con el Sr. Terrazas y si llega el caso, no sería malo que haga Vd. entender a esos caballeros que más tarde no tendrán motivos de queja si dejando tiempo a Chile para aumentar su marina, nos vemos obligados a no prestar entonces todo el apoyo que necesitará Bolivia .....".

Seis días después vuelve a escribirle en una carta que ya he citado y aludiendo a que Bolivia había despreciado la oportunidad para llegar a un arreglo ventajoso le decía:

"sería exponerse el Perú a una guerra desfavorable para él, si estallase después de la salida de los blindados".

Y en otra carta le decía a Irigoyen:

"Hasta la saciedad les he repetido (a Bolivia) que si no veían avenimiento posible debían romper cuando era tiempo, y demasiado se les ha hecho ver, los peligros que entrañaba aquella política de aplazamientos. No será extraño que lo que no hicieron en tiempo oportuno, lo quieran hacer o se ven obligados a hacerlo cuando ya comprometan al Perú en una lucha que no habría tenido lugar antes pues que Chile no tenía elementos para sostenerla".

Y a Noboa le decía:

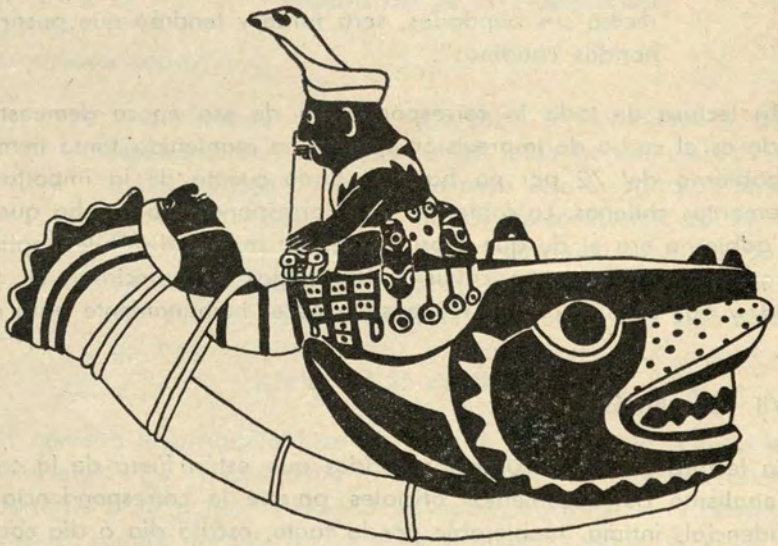
"Si dejan pasar esta oportunidad, si dejan que Chile reciba sus blindados, será tarde y tendrán que pasar por las hondas caudinas".

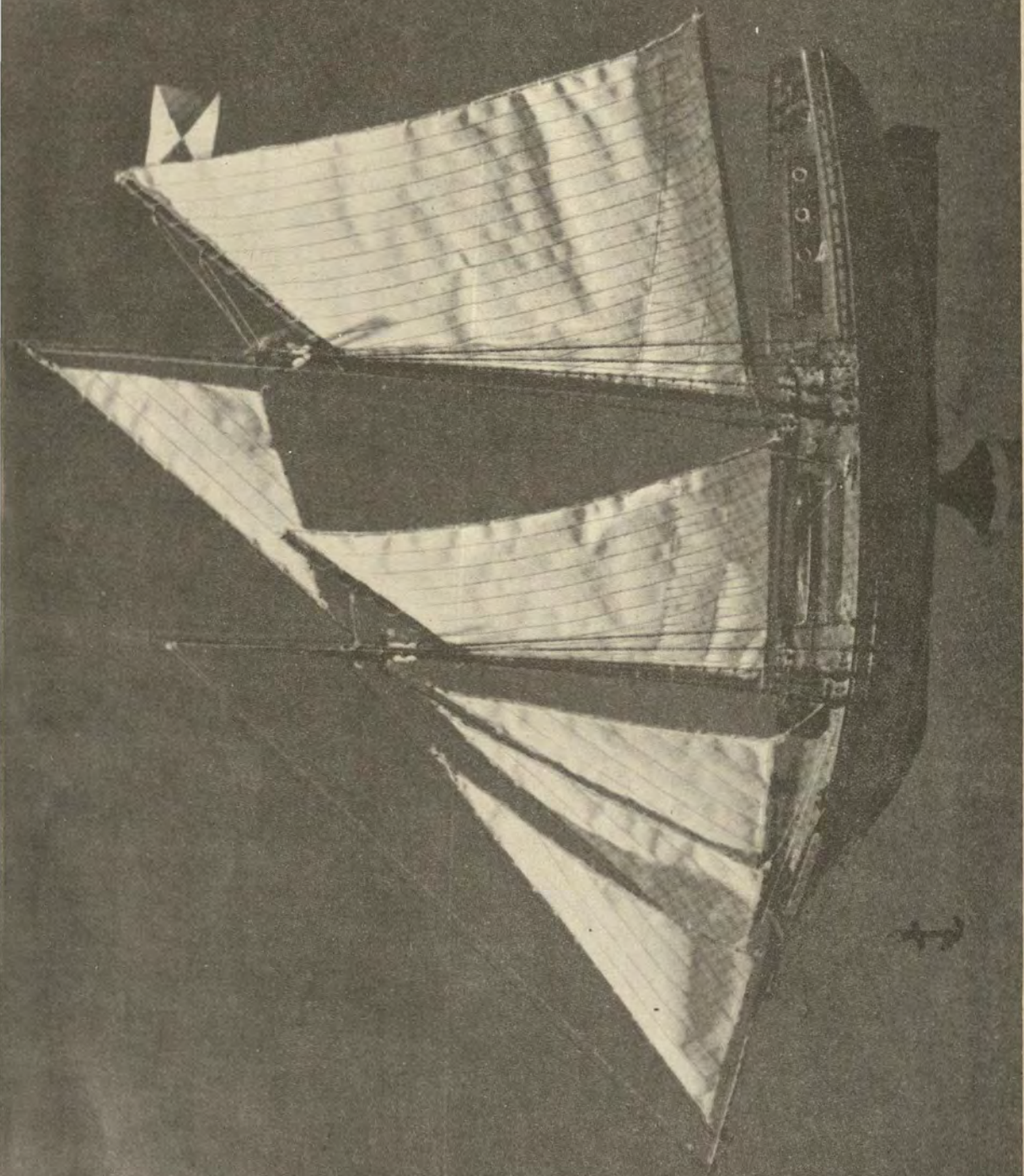
La lectura de toda la correspondencia de esa época demuestra cuán infundado es el cargo de imprevisión que se ha mantenido tanto tiempo contra el gobierno del 72 por no haberse dado cuenta de la importancia de los armamentos chilenos. Lo contrario: esta correspondencia prueba que el ánimo del gobierno era el de que esos buques en manos de Chile implicaba la aproximación de un desastre cuyas consecuencias se apreciaron en toda su magnitud, y que se hizo cuanto fué posible hacer humanamente para evitarlo.

## VII Conclusión

La lectura de los documentos citados que están fuera de la crítica de convencionalismo de documentos oficiales porque la correspondencia privada, confidencial, íntima, inobjetable por lo tanto, escrita día a día con actividad incesante, revelando, las emociones más intensas, muchas veces la angustia patriótica, por la catástrofe que se dibujaba, cuyas consecuencias la previsión de sus autores descubrió con perfecta claridad, hasta alcanzar a los problemas de la hora actual, esos documentos, repito, constituyen una prueba que aniquila para siempre todas las incidias de los gobernantes, diplomáticos, periodistas e historiadores de Chile, respecto al tratado de alianza, con lo que se ha mantenido en engaño a la opinión pública de la América; y esos documentos por último restituyen para los gobernantes peruanos de aquella época, el concepto de previsión y de patriotismo con que la Historia recompensa en sus fallos irrevocables a los buenos servidores de su Patria.

Biarritz, 24 Febrero 1914







## Lista de los buques destinados á la expedicion libertadora del Perú.

ALMIRANTE DE LA ESCUADRA

### LORD COCKRAN.

BUQUES.	CAÑONES.	HOMBRES.	COMANDANTES.
OHIGINS.....	50.....	330.....	CAPITAN Crosby.
SAN MARTIN.....	64.....	400.....	„„ Wilkinson.
LAUTARO.....	36.....	254.....	„„ Gaizo
INDEPENDENCIA.....	32.....	210.....	„„ Foster.
GALVARINO.....	18.....	116.....	„„ Spray.
ARAUCANA.....	16.....	96.....	„„
PUEYREDON.....	10.....	72.....	„„
MOTEZUMA.....	10.....	60.....	„„ Gornig.
	<u>236</u>	<u>1538</u>	

De toda la tripulacion de estos buques, una tercera parte es de buenos marineros ingleses, otra de los mismos Chilenos, y la restante es de soldados de marina.

TRANSPORTES.

COMANDANTE Y CAPITAN GENERAL DE LA EXPEDICION LIBERTADORA DEL PERU

Santa Rosa .....
Consecuencia .....
Minerva .....
Magdalena .....
Emprendedora.....
Gaditana .....
Geresana .....
Perla .....
Dolores .....
Peruana .....
Maquena .....
Aguila .....
Terrible .....
Golondrina .....
Total de toneladas de los transportes 5500.

### D. JOSE DE SAN MARTIN.

REGIMIENTOS COMANDANTES

Granaderos á caballo.....	Alvarado.....
Cazadores.....	Necochea.....
Artilleria 28 piezas.....	Borgoñe.....
Compañia de coheteros.....	Hind.....
Regimientos N.º 7.....	Conde.....
..... 8.....	Martinez.....
..... 4.....	Desa.....
Infanteria.....	2.....
..... 4.....	Sanchez.....
..... 5.....	Larrasabal.....
..... 1.....	Thomson.....

.. Tropas de Buenos-Ayres.

.. Tropas de Chile.

Suma de las fuerzas.....	5600.
Tripulacion de buques.....	1538.
TOTAL DE LA GENTE.....	<u>7138.</u>

BUENOS-AYRES.

IMPRESA DE LA INDEPENDENCIA.

## *San Martín y la Marina Peruana\**

**Capitán de Navío José Valdizán Gamio**

Señor Presidente del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú;  
Señoras y señores:

Los hombres de todas las épocas, tras de nacer, vivir y morir, dejan siempre un rastro de su pasaje por el mundo, notable algunas veces porque exhibe calidades y triunfos, e insignificante otras, porque se confunde dentro de la inmensa mayoría humana. De aquí aquella sucinta y apretada categorización ético-sociológica, que los divide en egregios y en gregarios.

Hoy rendimos nuestro homenaje a un hombre egregio: el Generalísimo D. José de San Martín Matorras, quien, teniendo en cuenta las vastas prolongaciones en que fue tan rica su personalidad, me obliga al resumen y a ser tajante en mis conceptos, desde que, al fin de este discurso de orden, esperaré haber apartado lo trascendente de lo nimio, separando los detalles fútiles de todo aquello que merece permanecer en el recuerdo de la Historia.

San Martín nació, vivió y murió, dejando tras de sí una inconfundible existencia distinguida por múltiples calidades humanas. Como todos nosotros los mortales —que al nacer recibimos nuestra sentencia de muerte, sin alternativas— él también volvió al polvo, pero dejó una estela vivencial que no requiriendo de lápidas ni epitafios explicativos, grabó sin letras su inmortal trayectoria en la memoria de los hombres, porque afortunadamente nuestras almas no son de mármol.

Hace doscientos años, el 25 de febrero de 1778, nació en Yapeyú, Gobierno de Buenos Aires, José Francisco de San Martín Matorras, cuarto hijo del Teniente Gobernador de aquel departamento argentino, Capitán D. Juan de San Martín y de su esposa, Dña. Gregoria Matorras, españoles ambos, radicados en la hermana nación del Plata. ¡Había nacido el hombre!

---

(\*) Discurso pronunciado el 8 de mayo de 1978 en el acto académico con que el IEHMP rindió homenaje al Generalísimo José de San Martín, al conmemorarse el bicentenario de su nacimiento.

Más tarde, y entre 1789 y 1791, ya de regreso a España, aquel joven ingresó y sirvió en el Regimiento Murcia, vistiendo como cadete el uniforme albiceleste de dicho cuerpo del ejército hispano y recibiendo su bautismo de fuego en Orán y Melilla, mientras combatía a las huestes moras del Africa. Allí fue cuando el Destino, mientras coincidentemente ajustaba a su cuerpo los colores blanco y celeste de la bandera argentina, pronosticó al mundo que más tarde la pasearía en triunfo por la mitad austral del Continente Americano. ¡Había nacido el soldado!

Y así pasaron los años hasta que en Cuyo, tras de conocerse la derrota de Sipe-Sipe ocurrida el 28 de noviembre de 1815 en el Alto Perú, batalla tan celebrada en los sectores españoles como definitiva, por haber batido y vencido Pezuela a las fuerzas del General Rondeau, la personalidad de San Martín comenzó —dentro del intrincado poliedro de su alma— a irisar otra de sus facetas que atrajeron la atención del Mundo. En Cuyo, repito, región cordillerana que es cuenca de numerosos ríos andinos y asentamiento de ciudades tan patriotas como Mendoza, San Juan y San Luis, el infatigable y valiente general argentino entregó su más íntimo secreto en un histórico brindis, encendiendo entre sus oficiales la chispa optimista de su formidable proyecto: "¡Por la primera bala que se dispare contra los opresores de Chile, del otro lado de los Andes!".

¡Acababa de nacer el Libertador! Este brindis famoso, por encerrar implícita la voluntad de traspasar la formidable cordillera, caer sobre las victoriosas tropas realistas y trastocar el curso de la guerra indepentista, hizo renacer la perdida confianza entre todos los presentes: la contra-ofensiva iba a realizarse, la suerte de la lucha iba a cambiar, la soñada libertad bajaría desde la cumbre de los Andes para emancipar a Chile, y venciendo en Chacabuco y Maipú, aquella férrea voluntad sanmartiniana alistaría una expedición naval para continuar su heroica campaña libertaria, hasta desembarcar en Pisco un 8 de setiembre de 1820, y atacando al contrario en el mismo centro geo-político de su dominación, lo batiría para así poder proclamar finalmente la independencia del Perú.

La casi fantástica idea que encerraba ese plan tan arriesgado y gigantesco, había venido incubándose en la mente de San Martín desde sus años mozos. Nació su inquietud naval, cuando como cadete, otrora sirviendo en el Regimiento Murcia y combatiendo en Orán y Melilla, también estuvo embarcado en la fragata de guerra **La Dorotea**, participó en la acción del Cabo San Vicente y en Cartagena, revistando a bordo como miembro de la infantería naval española durante más de un año y pudiendo verificar, en los comienzos mismos de su carrera, un aspecto que aún no pesaba en su ánimo: la verdadera importancia del mar.

Tiempo más tarde —y cuando la invasión francesa a España— José de San Martín desempeñó un brillante papel en la batalla de Bailén el 19

de julio de 1808, cuando el general Castaños venció a las tropas de Dupont y obtuvo la capitulación de 22,000 franceses. Ascendido al grado de coronel el ilustre argentino, mantuvo dicho rango hasta abandonar su carrera militar en la península, para poner luego su espada al servicio de la revolución americana que recién comenzaba.

Ya en 1814, encontrándose en su país natal y al comando del Ejército de Salta, viendo con mucha mayor claridad que la invasión del Alto Perú se hallaba condenada al fracaso, en fecha 22 de abril escribiría textualmente a Rodríguez Peña: "...Ya le he dicho a Usted mi secreto. Un ejército pequeño y bien disciplinado en Mendoza para pasar a Chile y acabar allí con los godos, apoyando un Gobierno de amigos sólidos para acabar también con los anarquistas que reinan. Aliando las fuerzas, pasaremos por mar a tomar Lima; ese es el camino y no éste, mi amigo. Convéznase Usted de que hasta que no estemos sobre Lima, la guerra no se acabará".

Año y medio después el tiempo se encargó de darle la razón, cuando en Sipe-Sipe sobrevino la derrota de Rondeau y el triunfo de las armas realistas. Tras de este lamentable revés la idea de San Martín se robusteció aun más, logrando que su vocación se definiera en forma absoluta e indiscutible: ¡habría que llegar al Perú por mar, costara lo que costase!

Desde el punto de vista naval, raíz y meollo de este homenaje a San Martín que rinde hoy el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú por mi intermedio, resultaría materia de una disertación demasiado extensa el detenerse a examinar los intensos trajines que vivió para crear todo un bien pertrechado ejército en Cuyo, así como la invaluable contribución del heroico pueblo argentino para ayudar a que su expedición libertadora venciera los Andes y llevara la lucha hasta el vecino país de Chile, después del desastre de Rancagua, la retirada de D. José Manuel Carrera y su posterior ingreso a territorio argentino, en donde, con su insostenible actitud, tuvo que terminar proscribiéndose para siempre de la vida pública de su país de origen.

No nos detendremos tampoco —pese a su enorme importancia histórica— a considerar de cerca la odisea del paso sanmartiniano por Uspallata y Los Patos en febrero de 1817, la concentración posterior de su ejército y la formidable batalla de Chacabuco; ni sobre la Alianza Argentino-Chilena, la sorpresa de Cancharrayada, la reacción del ejército libertario y la culminante batalla de Maipú, que el 5 de abril de 1818 y tras del triunfo obtenido por las armas patriotas, trajo consigo la independencia de Chile.

Y soslayamos el ocuparnos de los temas que tan someramente se citan por no interrumpir un superficial intento de hilación histórica, debido a que interesa directamente la intención, la vocación sanmartiniana de alistar una expedición naval sobre el Perú y culminar así su obra continental. "El



tenía la seguridad —apunta su biógrafo, Bartolomé Mitre— de herir mortalmente al enemigo en su centro, y la visión clara, como en 1816, de dar la libertad a la América del Sur".

Así, la persistencia de San Martín tuvo que sortear innúmeros obstáculos para realizar su ideal libertario. El más importante fue el derivado de la rebelión de José Manuel Carrera —ex-gobernante revolucionario de Chile— y de su hermano Luis, procesados ambos por conato de conspiración contra el aliado chileno de Argentina en el propio territorio de ésta, y en Chile, por delito de "alta traición". El proceso que se les siguió, de carácter internacional, político y criminal a la vez —desde que también se acusaba a Juan Manuel de haber dado muerte a un niño postillón— tuvo un trágico desenlace a pesar de la humana mediación de San Martín: el 8 de abril de 1818, los hermanos Carrera fueron fusilados en Mendoza.

Tras de ésta y muchas otras contrariedades que hubo de soportar San Martín cuando aún estaba fresco el recuerdo de su triunfo en Maipú, el persistente General púsose en marcha hacia Buenos Aires con la intención de conseguir un empréstito del Gobierno Argentino para financiar su expedición naval al Perú. Calladamente llegó a la Capital de las Provincias Unidas a las 6 de la mañana del 11 de marzo. De esta manera volvió a sustraerse de un recibimiento triunfal que se le había preparado, prefiriendo la sentimental y amorosa acogida hogareña de su querida y bella esposa, Dña. María de los Remedios Escalada, digna consorte del Gran Capitán de los Andes que tanto hábale ayudado en Cuyo, durante su desempeño como Intendente, para crear, pertrechar y alistar el Ejército Libertador de la vecina nación chilena.

Pero San Martín no había llegado hasta Buenos Aires para recibir honores, sino para trabajar por la emancipación del hemisferio sudamericano. Tal era la idea fija que le había llevado desde Tucumán a Cuyo y de Cuyo a Chile, sin perder de vista al Perú como su objetivo principal. Para ello necesitaba una escuadra, que dominando el Pacífico, diese confianza y retemplara las espadas y bayonetas de su Ejército Expedicionario.

Al comenzar el mes de julio de 1818 se reunió con el Director Pueyrredón, los ministros del Gobierno y los miembros más influyentes de la Logia Lautaro —que tanto ayudó a la independencia— con el fin de justificar su plan y solicitar el correspondiente empréstito. Finalmente quedó arreglado que se buscaría la manera de proporcionarle los 500,000 pesos de plata que pedía, luego de lo cual San Martín se ausentó de incógnito y tal como había entrado a Buenos Aires.

Al poco tiempo de haber llegado a Mendoza recibió la contestación oficial del Gobierno y alguna correspondencia particular de Pueyrredón. El Director le comunicaba oficialmente la remota posibilidad de que, por caren-

cia de fondos suficientes, tal vez sería asequible sólo una tercera parte de la cantidad pedida. Pueyrredón, en sus cartas personales, comentaba confidencialmente la palabra oficial en estos términos: "Ya habrá visto lo que le digo sobre los 500,000 pesos: no hay remedio, no se sacan de aquí aunque se llenen las cárceles de capitalistas".

¡Otro momento desesperado era aquél sin duda alguna! Su plan tan largamente acariciado se frustraba, la independencia sudamericana se detenía, y los buques, aquellos barcos cuyos cascos y velámenes habían constituido las más bellas imágenes de sus sueños, desaparecían —como en un gigantesco incendio— entre dantescas llamaradas que el febril calor de su mente se encargaba de atizar.

Pero él no se detendría. Ya en Mendoza había ejercitado su instinto psicológico para levantar todo un ejército de la nada, cuando fue Intendente y gobernó todo el territorio de Cuyo. Ahora, ante la negativa bonaerense para proporcionarle los 500,000 pesos que tan urgentemente requería su proyecto, tendría que variar sus métodos: urgía tomar una actitud, que en corto plazo, pudiese ofrecerle el resultado que tanto había esperado y para ello, ¡tenía que arriesgarse!

En Mendoza había comenzado por exaltar el espíritu bélico de los pobladores y su deseo de sentirse importantes, organizando sus milicias y hasta regimentando los ejercicios militares de los niños en las escuelas, haciéndoles que utilizaran armas y banderas apropiadas. Había alimentado, uniformado y pagado al ejército que formó, merced a un sistema ordenado de donaciones y contribuciones ordinarias y extraordinarias de todos los habitantes de Cuyo, muchos de los cuales rendían voluntariamente sus aportes, mostrándose generosos las más de las veces. Aquellos eran auxilios patrióticos y cooperativos conseguidos por el bien. Pero no faltaron tampoco exacciones a las cuales revistió de cierto carácter legal, constituyendo a los Cabildos en agentes de todas las recaudaciones, ya de impuestos, ya de donativos o de multas, con lo que la intervención del parlamento local en tales cobranzas, les daba el carácter de ser consentidas por los representantes del pueblo, para luego someterlas al contralor de las cuentas y dar razón pública de aquellas. Recordaba también San Martín que para transportar las cargas y pertrechos de guerra, se valió del servicio gratuito de carreteros y arrieros; que los barriles de agua se los proporcionaban los vecinos; que todo delito leve era redimido mediante una donación; que las cabalgaduras solicitadas en préstamo, siempre fueron devueltas a sus dueños con toda puntualidad, y, detalle curiosísimo de aquel sobrehumano esfuerzo por levantar su Ejército Expedicionario, hasta se llegó a hacer sobreeser el proceso instaurado a una chacarera, ¡a cambio de una docena de zapallos que ella entregó y que las tropas necesitaban para su rancho!

Con la organización de estas rentas tan peculiares, San Martín pudo poner en pie de guerra a su Ejército Expedicionario, efectuando un gobierno

cia de fondos suficientes, tal vez sería asequible sólo una tercera parte de la cantidad pedida. Pueyrredón, en sus cartas personales, comentaba confidencialmente la palabra oficial en estos términos: "Ya habrá visto lo que le digo sobre los 500,000 pesos: no hay remedio, no se sacan de aquí aunque se llenen las cárceles de capitalistas".

¡Otro momento desesperado era aquél sin duda alguna! Su plan tan largamente acariciado se frustraba, la independencia sudamericana se detenía, y los buques, aquellos barcos cuyos cascos y velámenes habían constituido las más bellas imágenes de sus sueños, desaparecían —como en un gigantesco incendio— entre dantescas llamaradas que el febril calor de su mente se encargaba de atizar.

Pero él no se detendría. Ya en Mendoza había ejercitado su instinto psicológico para levantar todo un ejército de la nada, cuando fue Intendente y gobernó todo el territorio de Cuyo. Ahora, ante la negativa bonaerense para proporcionarle los 500,000 pesos que tan urgentemente requería su proyecto, tendría que variar sus métodos: urgía tomar una actitud, que en corto plazo, pudiese ofrecerle el resultado que tanto había esperado y para ello, ¡tenía que arriesgarse!

En Mendoza había comenzado por exaltar el espíritu bélico de los pobladores y su deseo de sentirse importantes, organizando sus milicias y hasta regimentando los ejercicios militares de los niños en las escuelas, haciéndoles que utilizaran armas y banderas apropiadas. Había alimentado, uniformado y pagado al ejército que formó, merced a un sistema ordenado de donaciones y contribuciones ordinarias y extraordinarias de todos los habitantes de Cuyo, muchos de los cuales rendían voluntariamente sus aportes, mostrándose generosos las más de las veces. Aquellos eran auxilios patrióticos y cooperativos conseguidos por el bien. Pero no faltaron tampoco exacciones a las cuales revistió de cierto carácter legal, constituyendo a los Cabildos en agentes de todas las recaudaciones, ya de impuestos, ya de donativos o de multas, con lo que la intervención del parlamento local en tales cobranzas, les daba el carácter de ser consentidas por los representantes del pueblo, para luego someterlas al contralor de las cuentas y dar razón pública de aquellas. Recordaba también San Martín que para transportar las cargas y pertrechos de guerra, se valió del servicio gratuito de carreteros y arrieros; que los barriles de agua se los proporcionaban los vecinos; que todo delito leve era redimido mediante una donación; que las cabalgaduras solicitadas en préstamo, siempre fueron devueltas a sus dueños con toda puntualidad, y, detalle curiosísimo de aquel sobrehumano esfuerzo por levantar su Ejército Expedicionario, hasta se llegó a hacer sobreeser el proceso instaurado a una chacarera, ¡a cambio de una docena de zapallos que ella entregó y que las tropas necesitaban para su rancho!

Con la organización de estas rentas tan peculiares, San Martín pudo poner en pie de guerra a su Ejército Expedicionario, efectuando un gobierno

muy parecido al de Sancho Panza en la ínsula Barataria, y guiado por su buen sentido así como mostrando una acrisolada honradez en la que el pueblo confiaba ampliamente, hizo que Cuyo comenzara a sudar dinero para la redención de la América Meridional.

Pero aquellos recuerdos y aquellas audaces acciones tomadas en el pasado, no eran sin duda aplicables a la situación que tenía que enfrentar San Martín ante el Gobierno de su país, ahora que oficialmente le había notificado la imposibilidad material de proporcionarle el préstamo de 500,000 pesos para su escuadra.

San Martín, hombre de acciones deliberadas, con admirable acierto psicológico y sin titubear ante los riesgos de su actitud, contestó oficialmente también en estos términos:

"Creo de mi deber exponer que, si el Ejército de los Andes no es socorrido, no solamente no podrá emprender operación alguna, sino que está muy expuesto a su disolución".

Y de inmediato formuló su renuncia, en melancólicos términos que constituían el reflejo fiel de su estado de ánimo:

"Resuelto a hacer el sacrificio de mi vida, marchaba a encargarme del Ejército Unido, no obstante que el facultativo D. Guillermo Colisberry, que también me asistió en mi enfermedad en el Tucumán, me asegura que mi existencia no alcanzará a seis meses; sin embargo lo arrostraba todo en el supuesto de que dicho ejército tendría que operar fuera de Chile; pero habiendo variado las circunstancias, ruego se sirva admitirme la renuncia que hago del expresado mando. Mis débiles servicios estarán en todo tiempo prontos para la patria en cualquier peligro que se halle".

Aproximadamente a los quince días de su renuncia, el curso de los acontecimientos habíase trastocado y el Gobierno le comunicaba que "a costa de nuevos sacrificios se habían dictado providencias muy eficaces para facilitar el buen suceso del plan combinado". En consecuencia, San Martín "podía girar desde luego contra la tesorería general por el lleno de la suma convenida", esto era decir, por los 500,000 pesos tan urgentemente solicitados.

Así, el efecto cuasi mágico de una hoja de papel, sacudió sabiamente la pasajera inercia de sus compatriotas, comprometió a Chile para seguir luchando y alistar una escuadra, salvando al mismo tiempo a la revolución independentista sudamericana de detenerse o retrogradar con imprevisibles resultados.

La Expedición Naval al Perú se preparó en Chile consiguiéndose fondos en base a préstamos, pagaderos cuando nuestro país lograra su inda-

pendencia o con las riquezas que pudiesen extraerse u obtenerse durante la lucha. El aval lo constituía pues la indiscutible existencia de ingentes recursos en territorio peruano, retratados en la frase tan conocida internacionalmente de ¡Vale un Perú!

El 19 de agosto de 1820 se hallaron listas las Fuerzas Navales que debían transportar a la Expedición Libertadora. Se componían de 16 barcos para conducir tropas, armas y pertrechos de guerra, sumándoseles 8 buques alistados en son de combate y haciendo, en total, un número de 24 velas entre transportes y unidades de guerra propiamente dichas.

Existió el antecedente de que, cuando en Chile se estaba preparando dicha expedición, Lord Thomas Cochrane había pedido expresamente se le concediera el mando en jefe de toda ella, esto era decir, terrestre y naval. A posteriori, el Gobierno Chileno nombró a San Martín como Generalísimo de Mar y Tierra, facultándolo así para ejercer absoluta autoridad sobre cualesquier operación que se emprendiera a partir de esa fecha, estándole subordinado el almirante jefe de la escuadra.

Las subsiguientes instrucciones de San Martín para el viaje las leería Cochrane al zarpar. Cuando lo hizo, dado su violento carácter e indisimulada egolatría, se despertó en su pecho un sentimiento de celos que fue el origen de sus rivalidades futuras con el General.

Como marino, no pudo dejar de recordar sus recientes triunfos navales en 1819 al mando de la Escuadra de Chile, sus ataques con artillería, brulotes y el empleo de cohetes para bombardear el Callao el 2 de octubre del mencionado año, así como la posterior y exitosa toma de Valdivia al sur de Chile, plaza reputada en esos tiempos como el "Gibraltar de América".

Tales cruceros hazañosos habíanle dado aun más fama, distinguiéndole como un gran marino, magnífico estratega y táctico de reconocida competencia; sobre todo el último, desde que solamente con la fragata **O'Higgins** emprendió dicha empresa para atacar y ocupar Valdivia, haciendo perder a los realistas su hasta entonces inexpugnable base de operaciones al sur de Chile, mediante una audaz y bien planeada maniobra anfibia, efectuada entre el 4 y 5 de febrero de 1820 y recurriendo a todos los ardides de su experiencia, porque hasta izó pabellón español para hacerse pasar por la fragata realista **Prueba** cuyo arribo se esperaba ansiosamente. La ayuda de Miller en el desembarco y la posterior colaboración de sus buques, el **Montezuma** y el **Intrépido** —único barco argentino que figuró en la Escuadra Chilena y que se fue a pique— le resultaron invalorable para culminar aquella hazaña.

Ahora en cambio, en pleno mes de agosto y al poco tiempo de tan lucido desempeño, sólo sería el segundo en comando, como Almirante de una

escuadra obligada a actuar —en virtud del Pliego de Instrucciones de San Martín que el marino leyera en alta mar— “a la más exacta observancia del mismo, bajo toda especie de responsabilidad”.

Hecha esta digresión necesaria, continuemos recordando la Expedición Libertadora de San Martín:

Ampliando lo que ya se dijo, 8 eran sus buques de guerra, 247 sus cañones, su tripulación constaba de 1,600 marineros y soldados, llevando, en todos, los víveres necesitados para 6 meses de campaña. Los transportes totalizaban 16 barcos, con un desplazamiento de 7,000 toneladas en conjunto y raciones para 4 meses. Completaban dicha fuerza naval 11 cañoneras.

El 20 de agosto de 1820, en la tarde, zarpó de Valparaíso aquella armada, entre salvas de artillería y enarbolando la bandera chilena. Precedía la formación la fragata **O'Higgins** a cuyo bordo iba el Almirante Cochrane, llevando como escolta de avanzada a la **Lautaro** y al **Galvarino**. Seguían 12 transportes en columna y con tropas de desembarco. Continuaban 6 más acarreando el material de guerra y flanqueados por la **Montezuma** y el **Araucano**; tras de ellos iban en formación de línea las 11 lanchas cañoneras, cerrando todo aquel conjunto y navegando en conserva como matalotes de popa el **San Martín**, con el Generalísimo y su Estado Mayor, resguardándolo con gracia velera la **Independencia**.

Durante una navegación de 18 días que cubrió sin contratiempo alguno 1,500 millas náuticas, el General en Jefe estudió detenidamente con sus oficiales los planes que tenía en mente y tomó sus decisiones. Las exigencias que se tendrían que cumplir eran, en forma muy escueta, las siguientes:

**Primera.**— Evitar, cuando se desembarcara, establecer contacto con el enemigo, desde que la demora en consolidar una cabecera de playa traería consigo una desproporción de fuerzas peligrosa.

**Segunda.**— Se trataría, más bien, de llamar la atención de los realistas en diferentes puntos para distraerla desde un principio, con el fin de evitar su reconcentración y el consiguiente ataque de rechazo.

**Tercera.**— Finalmente, se debía revolucionar al país, para robustecer la acción de los expedicionarios y que pudieran, con dicha ayuda, mantenerse en territorio peruano.

Tales resultados se obtendrían operando parcialmente en la sierra del sur, estableciendo una base de operaciones en el extremo norte de sus avanzadas, y, sin perder el dominio del mar para evitar cualquier ataque por ese lado, ir estrechando el cerco de Lima y ocuparla sin haber perdido su poder militar.

El Gobierno de Chile, al decidir la expedición, habíase dirigido a Bolívar quien dominaba a la sazón Nueva Granada, con el fin de pedirle que concentrara todo su poder militar en un punto al norte. De este modo, consolidadas las dos extremidades, los realistas resultarían aislados en la parte mediterránea del hemisferio sudamericano, carentes de comunicaciones con la metrópoli y sin mayor posibilidad de ayuda.

Sólo así se podría cumplir el pronóstico de San Martín y la promesa de Bolívar, de que la guerra por la independencia sudamericana terminaría en el Perú, como realmente sucedió.

Por todas estas razones, tan someramente esbozadas dentro de las limitaciones del discurso, San Martín resolvió desembarcar en Pisco pese a la disconformidad que exteriorizó Cochrane. En sus memorias escribió aquel marino inglés: "Por qué motivo obraba así, no pude saberlo entonces". Más tarde lo supo, cuando el éxito coronó los secretos lineamientos del discutido plan, y el mismo Almirante se apresuró a hacer justicia a la habilidad y prudencia con que fueron conducidas las operaciones de invasión por San Martín.

Observando todos estos hechos siempre desde el punto de vista naval, habría muchos otros acaeceres interesantes que examinar. Sin embargo, teniendo en cuenta las limitaciones del tiempo, la paciencia de quienes me escuchan y la circunstancia de que holgaría repetirles pasajes sobradamente conocidos por tan cultísimo auditorio, haré hincapié únicamente sobre unos pocos de aquellos, con el fin de lograr una vertebración hilvanada que me conduzca adonde quiero. Llegar en este sincero homenaje a San Martín, esto sería, a resaltar su egregia figura como insigne fundador de la Marina de Guerra del Perú, faceta poco tratada por sus biógrafos pero cumplida a cabalidad junto con su Ministro, D. Bernardo Monteagudo Cáceres, y nuestro insigne Almirante D. Martín Jorge Guise de tan grata recordación.

Para conseguir mi propósito —y dentro de las licencias que un discurso permite— con vuestra venia caminaré un poco a zancadas sobre el tema histórico, tanto para disminuir el probable aburrimiento que os estoy causando, como para cumplir con las premisas que me he trazado y poder arribar a una conclusión.

Así, dejando de lado la doble campaña militar y política, el zarpe de Pisco, el arribo al Callao, el bloqueo de las costas peruanas, el desembarco del Ejército Expedicionario en Huacho y otros acontecimientos de suma importancia histórica, llegaremos juntos a ese 5 de noviembre de 1820, cuando la toma por asalto naval a sable, machete y armas cortas de fuego de la fragata española **Esmeralda** en aguas del Callao, operación sorpresiva de botes y falúas que con 240 hombres llevara a cabo Lord Cochrane, el mismo que al ser herido ante la escala del puente no pudo continuar dirigiendo el abordaje, pasando a reemplazarlo Guise en el mando durante 15 minutos,

hasta conseguir la captura total del buque así como de 200 marinos españoles. Los expedicionarios tuvieron 11 muertos y 30 heridos. Los realistas más de 160 bajas.

Incorporada esta importante nave a las fuerzas libertadoras, fue puesta a órdenes de Guise cambiándosele el nombre por el de **Valdivia**, con lo que se rendía un abierto homenaje a Cochrane al perennizar su triunfo en Chile sobre aquella plaza epónima. Los oficiales de Guise le dirigieron una solicitud, pidiéndole que la fragata ostentara su propio apellido en premio a su valiente y decidida actuación; mas dicha imprudente solicitud de los tenientes Bell, Freeman y otros, fuera de mostrar su admiración por el comandante Guise, menospreciaba la hazaña de Cochrane y constituía una suerte de ofensa moral para el almirante.

La reacción de éste fue violenta y sometió a los peticionarios a un Consejo de Guerra, que —conformado prioritariamente por adictos a Cochrane— dictó severas sentencias que no correspondían, como expulsiones de la escuadra y separaciones del buque donde servían.

En el intervalo, y habiendo impartido Cochrane a Guise órdenes para efectuar un ataque sobre buques realistas en el Callao, Guise se negó a hacerlo si no lo efectuaba con sus oficiales enjuiciados. Al serle negada dicha petición, presentó reiteradamente su renuncia al mando de la fragata que había motivado la discordia, y, finalmente, abandonó su barco dejando el mando a un oficial subalterno. El comandante Spry del **Galvarino** hizo lo mismo con el suyo, por solidaridad con Guise.

Estos criticables actos de indisciplina desembocaron en el único recurso viable por el momento: ambos comandantes, junto con algunos oficiales de la **Valdivia**, acudieron a ponerse a órdenes de San Martín, y éste, en vez de reprimir con severidad aquellas actitudes de franca desobediencia, hizo su ayudante naval a Spry, abogando al mismo tiempo para que el resto retornase a sus colocaciones. Habiendo puesto aun condiciones los desobedientes, para reintegrarse al servicio pero reunidos en un solo buque, tal pretensión no fue aceptada y se denegó por improcedente. Desde ese momento Guise y sus amigos dejaron la Escuadra Libertadora en forma definitiva, para no volver nunca más a dotar sus barcos y cambiar sus destinos.

Con este gesto Guise arrastró consigo a una fracción de sus partidarios, por lo que San Martín, ante el giro de los acontecimientos —y dado el antagonismo que jamás dejó de existir entre él y Cochrane— no vaciló en constituir una armada propia para el Perú, contando para ello con el esfuerzo legislador de D. Bernardo Monteagudo Cáceres y el asesoramiento profesional del futuro Almirante D. Martín Jorge Guise, convirtiéndose así aquellas tres figuras históricas en los fundadores de la Marina de Guerra del Perú que hoy conocemos.



Y, para recordar aun más de cerca sus orígenes formativos, retrotraigamos al tiempo y situémonos en el mes de marzo de 1821, cuando hallándose el ejército de San Martín acantonado en Huaura, los hermanos paiteños Victoriano y Andrés Cárcamo —quienes habían viajado al Callao por asuntos comerciales— se embarcaron como pasajeros en la goleta mercante española **Sacramento** para retornar al norte. A decir del historiador Mariano Felipe Paz Soldán aquel barco zarpó el 10 de marzo; Vegas y Melo no precisan la fecha en sus obras.

La **Sacramento** transportaba a Panamá, fuera de correspondencia privada y comunicaciones en clave del Virrey, algunos caudales de particulares y otros bienes que, a toda costa, algunos españoles residentes en el Perú trataban de poner a salvo, en vista del estado de cosas y la efervescencia de los ánimos patriotas en días cercanos a la proclamación de nuestra independencia.

Los Cárcamo, acariciando la idea de capturar el buque, habíanse complotado con varios tripulantes del mismo para dar el golpe sorpresivo en el instante oportuno. Este se presentó en aguas de Paita, cuando luego de recalar en busca de noticias, su Capitán D. Manuel Gamón y el Piloto D. Antonio Felachea, resolvieron zarpar al enterarse que Paita y Piura habíanse plegado a la causa patriota. A pocas millas del puerto, iniciada ya la navegación, los Cárcamo y sus partidarios se lanzaron a la lucha con el grito de ¡Viva el Perú!

Aunque la lucha fue corta merced a lo sorpresivo del ataque, sus resultados a más de ser sangrientos fueron óptimos. Capturado finalmente el buque con toda su carga, se tomó, entre otros prisioneros, al Capitán Gamón, su piloto Felachea y al Teniente Coronel de origen venezolano, D. Juan de la Cruz Cortínez, extrañado por el Brigadier Rodil debido a sospechas sobre su lealtad hacia los realistas, puesto que, sin podersele probar, supo que conspiraba también para entregar el castillo del Real Felipe a los patriotas. Dentro de su equipaje se le hallaron 221 onzas de oro y unos 600 pesos de plata.

Los hermanos Cárcamo, dueños ya del barco, enmendaron su rumbo y pusieron proa a Huacho para entregar a San Martín el fruto de su hazaña: la **Sacramento**, goleta que sería el primer buque con que contó nuestra Armada Republicana.

Meses más tarde, y siguiendo siempre a grandes pasos el transcurrir de la historia, llegó para el Perú la proclamación de su independencia en Lima durante aquel 28 de julio de 1821, cuando el Gran Capitán de los Andes, resumiendo la inmensa magnitud de sus esfuerzos en una admirable oración patriótica, retrató en su actitud las sublimes facetas de su egregia

personalidad e hizo palpitar aceleradamente el corazón de todos los peruanos:

"Desde este momento el Perú es libre e independiente, por la voluntad general de los pueblos y por la justicia de su causa que Dios defiende".

Por ello es que, señores, al recordarse los 200 años del nacimiento de San Martín en Yapeyú, el Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú quiere rendir su más cálido homenaje a tan ilustre argentino; al hombre que no satisfecho por habernos legado también una bandera, fue quien eligió personalmente, durante el magno concurso que él mismo convocara, la música y letra inmortales de aquel himno patrio que es fuente de tradición y orgullo para el Perú.

Siempre esbozando los hechos desde el ángulo naval, en forma retrospectiva y cronológica, podremos remontarnos al 3 de agosto de 1821, cuando se emitió el Decreto Sanmartiniano cuyos párrafos 1º y 3º —que son los que más interesarían en este caso— poseían un articulado que rezaba textualmente así:

"1.— Quedan unidos desde hoy en mi persona el mando supremo político y militar de los Departamentos libres del Perú, bajo el título de Protector.

Y, refiriéndose a la asignación de los Ministerios recién creados:

2.— El de Guerra y Marina, al Teniente Coronel D. Bernardo Monteagudo, Auditor de guerra del Ejército y Marina, Secretario del despacho".

La primera unidad de mar con que contó la naciente escuadra, fue pues la goleta **Sacramento** que luego se artillaría y capturaría al **Macedonia**, por contravenir disposiciones aduaneras en Huacho. La **Sacramento**, usada casi de inmediato por San Martín en sus cortos viajes, era motejada por Cochrane como "el yate del Protector", habiendo reemplazado al **Montezuma** que prestó aquel Almirante para idénticos fines.

En la rendición del Callao, ocurrida el 19 de setiembre de 1821, el bergantín **Pezuela** aumentó esos efectivos con el mayor poder ofensivo de sus 18 cañones. Luego se adquirió en el Callao el **Guerrero**, dotándosele con 17 piezas de artillería. Más tarde, en octubre, se dispuso que los bergantines del Estado: **Guerrero**, **Pezuela** y la goleta **Sacramento**, fuesen rebautizados con los nombres de **Belgrano**, **Balcarce** y **Castelli** respectivamente, "en memoria de los que hicieron los primeros esfuerzos para librar al Perú, y que ya no existen sino en la historia de nuestra gloriosa contienda". Con ello se honró a los epónimos de tales barcos, todos ellos políticos argentinos de prominente participación en la independencia.

Una galante excepción se hizo poco después, al comprarse la corbeta **Thais** en la suma de 28,000 pesos: para alabar la belleza y gracia de la mujer peruana, cambiósele también de nombre y se le puso el de **La Limeña**.

Luego, en fechas 6 y 8 de octubre de 1821, respectivamente, se declaró por decreto que los buques de guerra del Perú y la contabilidad en todos los ramos, se arreglarían a la ordenanza naval dada y publicada en 1802 para la Armada Naval de España, decretándose también en la segunda de las citadas fechas, la promulgación del Estatuto Provisional de la Libertad del Perú, mientras se establecía la Constitución Permanente del Estado.

En 24 de noviembre, otro decreto —detrás del cual parece vislumbrarse la mente organizativa de Monteagudo— clasificaba los grados de la oficialidad y detallaba las particularidades de sus uniformes.

Así pues, mientras la inquietud naval de San Martín continuaba en su propósito de incrementar la escuadra, Monteagudo concretaba infatigablemente la legislación de la naciente Marina, y Guise, a la sazón Comandante del Arsenal, preparaba hombres, alistaba armamentos y hasta hacía confeccionar banderas para los buques de guerra, tal como consta en su oficio del 29 de setiembre de 1821.

La fecha histórica de la Fundación de nuestra Marina, merece, en la opinión de quien os habla, efectuar una pequeña digresión que paso a resumir: hasta hoy se la viene considerando como el 8 de octubre de 1821, día en que Guise como nuevo Comandante General de Marina, prestó juramento al Estatuto del Gobierno de San Martín.

Sin embargo debe tenerse en cuenta que el 3 de agosto se creó el Ministerio de Guerra y Marina, poniendo a su frente a Monteagudo; que desde marzo de 1821 poseíamos la **Sacramento**, armada ya de un cañón, comandada por el Teniente Joseph Wickham y con una dotación de 36 hombres; que a su bordo habíase embarcado el propio San Martín y despachaba desde ella, como consta documentalmente —y aquí cabría un ejemplo— tal como el de su oficio del 6 de julio al Ayuntamiento de la capital, en el cual escribiera textualmente frases como ésta: "...la Capital del Perú ha entrado ya en el número de los pueblos libres de América". Firma: "a bordo de la goleta **Sacramento**, en la bahía del Callao" y en la data ya indicada.

Individualmente pienso que si todos estos hechos acaecieron antes del 28 de julio en que oficialmente quedó proclamada nuestra independencia, un futuro debate esclarecedor arrojaría más luz sobre las opiniones que no estuvieron o no están contestes. Y esa sería una hermosa tarea para nuestro Instituto dentro del campo de la Historia.

A mayor abundamiento, diré que el historiador naval D. Manuel Vegas García no se pronuncia ni fija exactamente dicha fecha. Que el Capitán

de Navío Germán Stiglich Alvarez se inclinó por el 21 de setiembre de 1821, cuando los coroneles Orué y Zárate izaron la bandera peruana en los torreones Manco Cápac y de la Patria. "Ya teníamos con esto para la patria el puerto del Callao", rubricó. Que el Capitán de Fragata Fernando Romero Pintado escribió en su trabajo intitulado "116 Años de Marina de Guerra en el Perú" y refiriéndose específicamente a la goleta **Sacramento**, lo siguiente: "Con esta nave y el **Macedonia**, que ella apresó en Huacho por contravenir disposiciones de Aduana, **se formó la Marina de Guerra del Perú...**". Este distinguido historiador naval hizo hincapié en la formación de la naciente escuadra, faltándonos su ilustrada opinión acerca de la fecha en que se fundara la Marina de Guerra. Otro pronunciamiento de muchos quilates, fue el del Capitán de Navío Julio J. Elías Murguía, quien tras de una sustentación de hondas reflexiones históricas, definió el 8 de octubre de 1821 como la fecha de fundación. Entre sus razones, la de que ese día el Capitán de Navío Guise, nombrado Comandante General de Marina, prestó juramento al estatuto del Gobierno. Elías —textualmente— añadía a continuación:

"Y ese 8 de octubre de 1821, después de las nueve de la mañana quedó fundada oficialmente la Marina de Guerra republicana del Perú: con Ministro, Ministerio, Comandante General y una flota en formación".

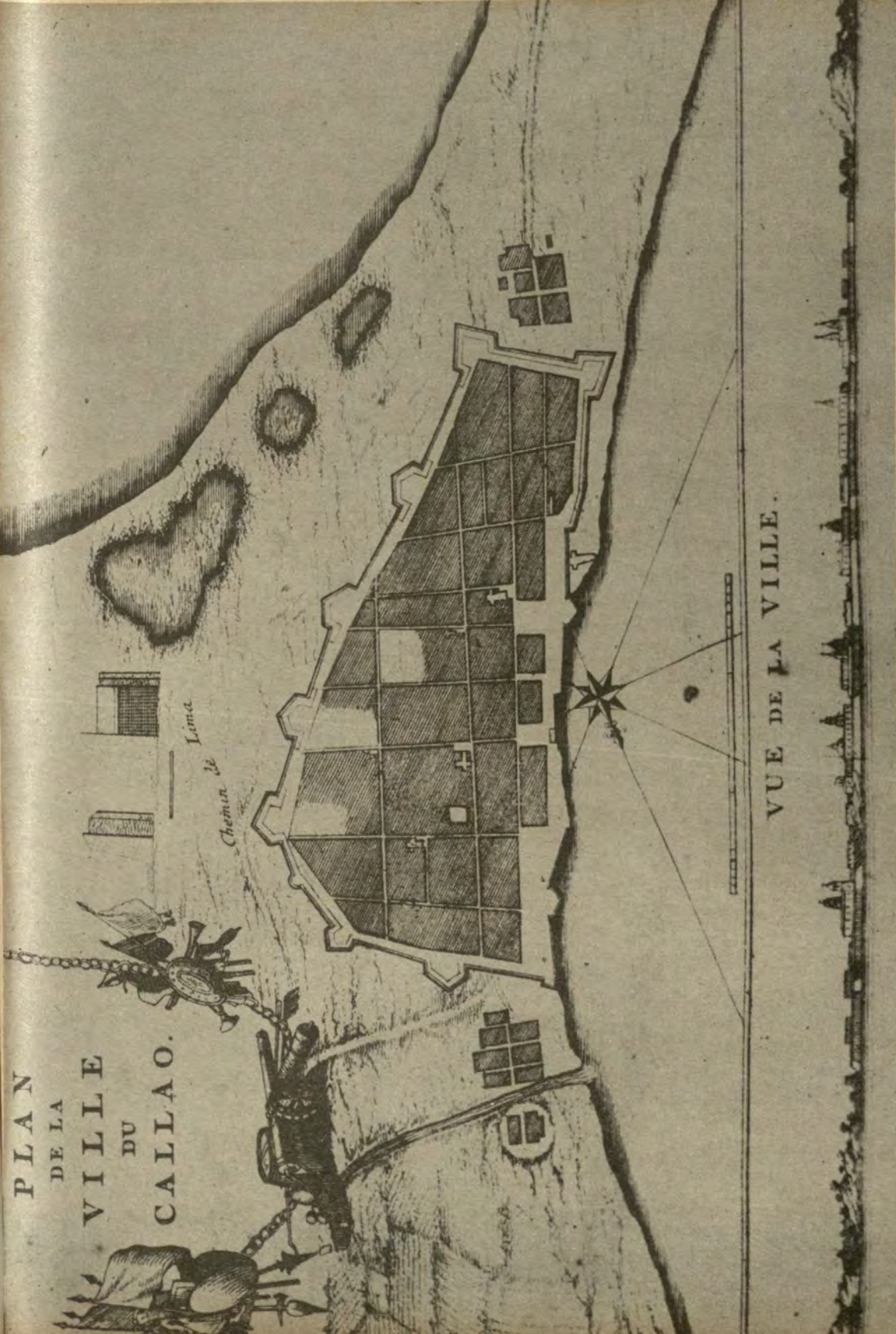
"Al reparar que la data es el 8 de octubre —proseguía el comandante Elías— nos decimos: he aquí un mandato del Destino confirmando la fecha que hemos adoptado como Día de la Marina...".

Como peruano y oficial naval, creo también que dicha rara coincidencia cronológica resulta sentimental, como para justificar las motivaciones anímicas de quien fuera mi estimado jefe y dilecto amigo, sobre todo si en un día como aquél nuestra patria recuerda emocionada el combate naval de Angamos, gloriosa página histórica que el Almirante Grau y sus heroicos subalternos supieron escribir en 1879, con la única tinta que tuvieron a la mano: ¡la de su sangre!

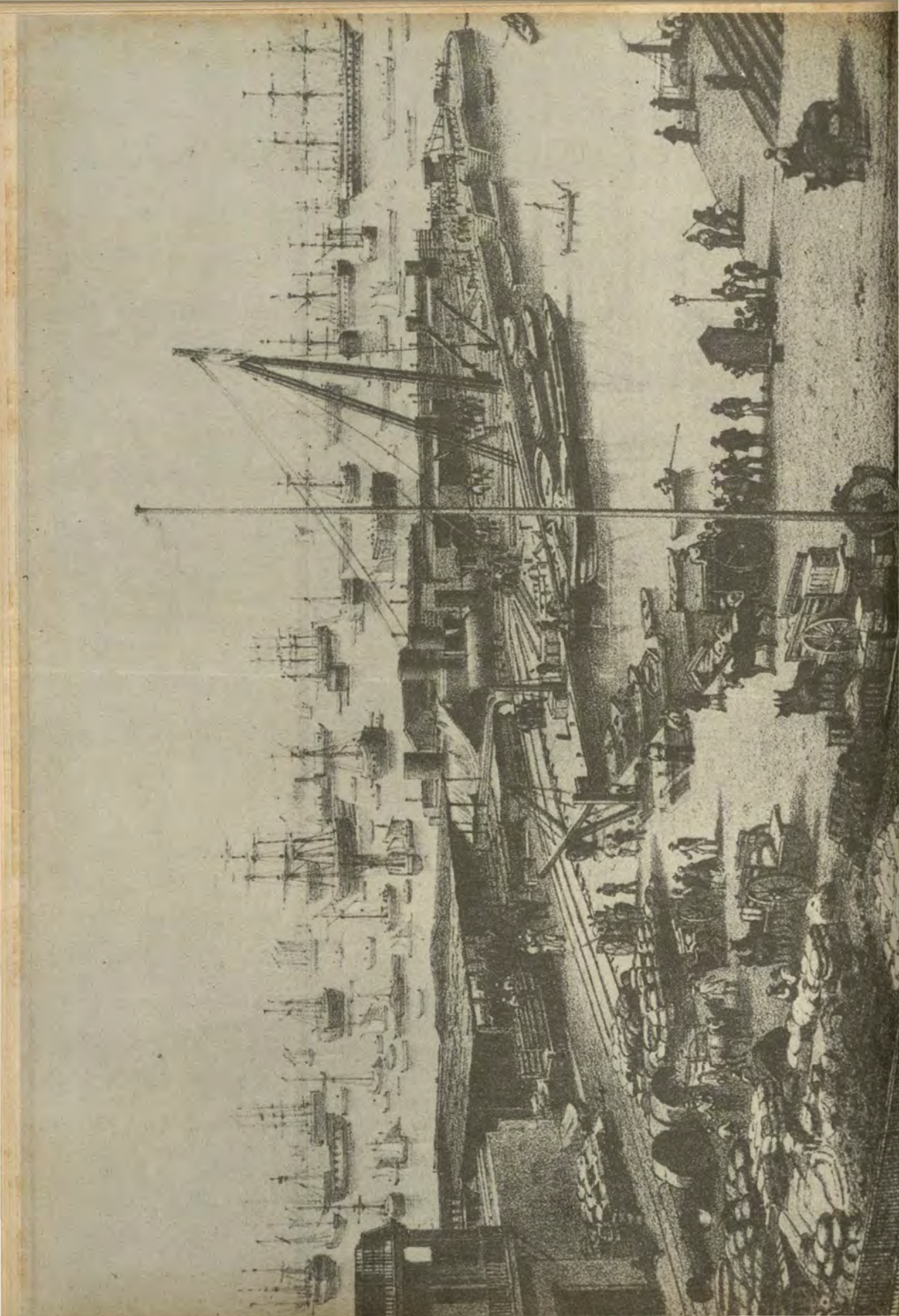
Pero, ante la frialdad de las consideraciones históricas y de los hechos ocurridos en 1821, me atrevo a pensar que ese 3 de agosto varias veces citado, posee también una significación concreta y digna de ser examinada por instituciones —que como la nuestra— pueden y deben hacerlo gracias a la calidad que las distingue.

Señoras y señores: Con la esperanza de haber tratado —dentro de una apretada síntesis— de rendir al Generalísimo D. José de San Martín el homenaje de este Instituto, al haberse cumplido este año el bicentenario de su nacimiento, quisiera, en nombre propio y en el de todos sus miembros, estrechar simbólicamente las manos de la hermana nación argentina —y tal como se aprietan bajo el gorro frigio de su escudo patrio— darle las gracias de un Perú que tanto debe al Gran Capitán de los Andes, porque merced al sobrehumano esfuerzo de San Martín, somos hoy libres, independientes y poseemos una Marina de la cual todos estamos orgullosos.

PLAN  
DE LA  
VILLE  
DU  
CALLAO.



VUE DE LA VILLE.



# *Desarrollo Histórico de la Actividad Portuaria en el Perú y su Futuro\**

**Capitán de Fragata Miguel Flórez Nohesell**

Sr. Contralmirante Federico Salmón de la Jara  
Señores Miembros del Instituto de Estudios Histórico-Martínicos del Perú  
Señoras y Señores:

Deseo que mis primeras palabras sean de profundo agradecimiento por el honor que se me ha dispensado al incorporármese como Miembro del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. Espero que mi modesta cooperación, unida a la sincera admiración que siento por el Instituto, contribuya a la labor histórica en que está empeñado.

El tema que voy a exponer se refiere a una actividad a la que he dedicado parte de mi vida, y que se relaciona con el desarrollo histórico de la actividad portuaria en el Perú y su futuro. Antes de abordar este tema, y a manera de preámbulo, permítaseme exponer algunos conceptos que se refieren de una manera general al transporte marítimo y a los puertos.

## **I.— El transporte marítimo, los puertos**

Los seres humanos, han sido impulsados desde su origen por diversas circunstancias a trasladarse de un lugar a otro. Algunas razones podrían mencionarse para justificar este traslado y cambio de ubicación, pero cualquiera que hubiera sido el motivo, da origen al concepto de la ruta, es decir el camino a seguir.

Si la ruta obliga a utilizar dos medios diferentes, digamos el terrestre y el acuático, este cambio de medio en la ruta, requiere de un elemento adicional: el punto de transferencia o enlace entre los dos medios utilizados, que por simple o complicado que sea da origen al concepto básico del puerto. Sin embargo, es fundamental establecer, que los puertos surgieron como una consecuencia del movimiento de los seres humanos y de sus pertenencias al

(\*) Discurso de incorporación como Miembro de Número, leído en el acto académico celebrado el 31 de octubre de 1978.

trasladarse de un medio a otro. Por otra parte, la razón del establecimiento del puerto está íntimamente ligada a la necesidad que siempre existió de proveer a las embarcaciones cualquiera que fuese el tamaño y tipo de ellas de un lugar seguro con protección natural o artificial que permitiera realizar las operaciones de transferencia de personas o cosas así como de proveerse de pertrechos, víveres, agua y otros implementos necesarios para la navegación.

Es obvio que para ubicar el puerto, siempre se escogieron los lugares más adecuados en el litoral, en el borde de los ríos, lagos, etc., con condiciones naturales de protección de los fenómenos hidrográficos y meteorológicos, así como de fácil acceso.

Una bahía con protección natural, libre para el acceso por el lado de mar para las embarcaciones, y similares condiciones para los elementos del transporte por el lado de tierra, constituyó el lugar ideal para el establecimiento de los puertos.

Con el desarrollo de las actividades de producción y consumo de las agrupaciones humanas, y la necesidad del intercambio de productos entre ellos, surgió una de las más trascendentales actividades: el comercio.

La prosperidad, el auge y la decadencia de muchas naciones o agrupaciones humanas, sus conflictos y guerras entre ellas, han estado relacionadas con el comercio. Para que el comercio pueda realizarse y desarrollarse, se requiere de las vías de comunicación y de los elementos del transporte. Desde tiempos muy remotos, y aún hasta la época actual, el sistema de transporte por el medio acuático fue considerado como el más adecuado y favorable por muchas razones de orden práctico y económico. Asimismo, los puertos como puntos de convergencia de medios de transporte y lugar de transferencia o tránsito de mercancías constituyen elementos esenciales para realizar el transporte. El costo del transporte significa una parte muy apreciable del valor total de las mercancías del comercio, y en el caso de los llamados países en desarrollo que en gran parte exportan recursos naturales o agrícolas de bajo valor e importan productos manufacturados de alto valor, esto adquiere mayor importancia desde el punto de vista económico. Una proporción considerable de los costos del transporte acuático la absorben las operaciones en los puertos. Por consiguiente, todas las medidas y sistemas que se adopten en los elementos de transporte y en los puertos tendientes a mejorar la naturaleza de las operaciones reduciendo el factor tiempo, son valiosas y contribuyen a la economía del comercio.

Hasta unas pocas décadas atrás, puede decirse que la evolución de las características operacionales de las naves avanzó con relativa lentitud. Igual cosa sucedió con las instalaciones portuarias. Sistemas lentos y dependiendo en proporción elevada del trabajo manual fueron utilizados para el movimien-



to de las cargas. En cierta oportunidad esta situación llegó a tornarse peligrosa en el aspecto económico y hubo necesidad de planear innovaciones tecnológicas adecuadas tanto en las naves como en los puertos, basándose en tres conceptos básicos y efectivos para aumentar la eficiencia y economía de las operaciones del movimiento de la carga, es decir: el flujo continuo o casi continuo de la carga, la unitización o agrupamiento de varias cargas en una sola unidad, y el desplazamiento en línea recta lo más aproximado al plano horizontal. El sistema del flujo continuo alcanzó su máxima aplicación con la construcción de buques especiales para el transporte de cargas a granel, con amplia capacidad de bodegas, cierre y apertura automática de las mismas y otras características especiales. En los puertos se instalaron para las operaciones de carga y descarga, muelles especiales dotados de amplias áreas de almacenamiento y de equipos mecanizados con fajas transportadoras, elementos de succión y descarga, que elevaban el rendimiento de las operaciones a miles de toneladas por hora según la naturaleza del producto. En el caso de los graneles líquidos la máxima aplicación resultó en los super-tanques de 500,000 toneladas de peso muerto, planeados para poder llegar al millón de toneladas.

Para las cargas fraccionadas, con o sin embalaje, donde el flujo continuo resultaba difícil de utilizar, la técnica de la unitización fue aplicada, agrupando varias cargas en una paleta, o colocando la carga en recipientes especiales de 10, 20, 30 o 40 pies de largo por 8 pies de lado denominados contenedores. Este sistema de contenerización que se ha aplicado en forma progresiva y masiva en casi el 70% de todos los tráficos marítimos del comercio mundial, tiene las ventajas de aumentar considerablemente la productividad de las operaciones de carga y descarga, permite compensar el problema creciente del costo de manejo de carga general, neutraliza los llamados cuellos de botella, o inmovilización de la carga en las operaciones de los muelles y aumenta la seguridad de las mismas, y finalmente reduce la estadía de las naves en los puertos con los consiguientes beneficios económicos.

Los buques para transportar contenedores pueden ser del tipo convencional con adaptabilidad para llevar cierto número de éstos, luego siguen los especialmente diseñados para el transporte de contenedores, que son diseñados totalmente para la operación automática y mecanizada, pudiendo transportar 500, 1000, 2000 y hasta 3000 contenedores en los buques llamados de la tercera generación cuyo valor de construcción alcanza a los cien millones de dólares.

En cuanto a las instituciones portuarias, las usadas para atender buques de tipo convencional pueden operar con la adición de cierto equipo especial para el desplazamiento de los contenedores descargados o embarcados con el equipo del buque, pero el rendimiento es muy bajo y las ventajas económicas del sistema se reducen. Para que del sistema se obtengan todas sus ventajas, tiene que irse al empleo de los buques especiales y a la

disponibilidad de facilidades adecuadas en el puerto, que abarcan muelles y plataformas de estructuras reforzadas, grúas y equipos de alta capacidad y enlace a vías de comunicación para el transporte de los contenedores al lugar de destino o viceversa. La capacidad de embarque o descarga con estos sistemas puede llegar a quinientas toneladas métricas por grúa-hora. Un buque convencional moviendo la misma carga pero fraccionada lo haría a un régimen de 30 ó 40 toneladas máximo. Puede apreciarse la diferencia de productividad de ambos sistemas. Además, un buque de contenedores puede reemplazar fácilmente en un determinado tráfico a 3 ó 4 buques de tipo convencional.

El principio del desplazamiento en línea recta se ha venido aplicando con sistemas que evitan los movimientos zigzagueantes de las cargas, y en parte con la utilización de los buques denominados Roll-on Roll-off, que permite el ingreso de las cargas y contenedores en plataformas rodantes a través de una abertura dispuesta en la parte posterior del casco, unida a una plataforma ad-hoc que reposa en el muelle.

Otro tipo de nave ha sido diseñada con el fin de satisfacer los principios de la unitización, llamado Lash o buque portagabarras, que transporta 100 a 150 gabarras o lanchones, con 300 toneladas de carga en cada gabarra.

El buque no necesita atracar a los muelles para sus operaciones, pues embarca y descarga las gabarras en el fondeadero.

Finalmente, la última innovación en el sistema de buques para el transporte de las cargas lo constituye el llamado buque multipropósito que aplicando los conceptos modernos de la operación de carga, puede utilizarse parcial o totalmente para transportar graneles, carga general fraccionada y contenedores. Este último buque que ya está operando en muchas rutas marítimas, tiene grandes posibilidades de ser adoptado en un futuro no muy lejano en los tráficos de los países de la costa occidental de Sud América que incluye al Perú, debido a que se adapta en la mejor forma a los tipos de carga que se transportan y puede utilizar con algunas modificaciones, las instalaciones e infraestructura portuaria que requieren los buques convencionales.

De todo lo expresado anteriormente es evidente que desde hace tres décadas se está produciendo una definida y trascendental transformación tecnológica en los sistemas de transporte a la que se ha llamado "Revolución o Explosión en el transporte". Esto ha requerido grandes inversiones y readaptaciones de la infraestructura portuaria y de las vías de comunicación terrestre para cumplir con su función. Los países industrializados o potencialmente desarrollados han invertido cuantiosas sumas de dinero en buques e infraestructura portuaria. Un 60% a 70% de los tráficos marítimos del mundo operan bajo esta nueva concepción tecnológica. Su aplicación, progresiva pero inevi-

table en los países en vías de desarrollo, es un ejemplo de los problemas que tienen que afrontar cuando compiten al participar en un sistema comercial internacional. Es un reto que no podrá rehuirse si se quiere subsistir participando en el transporte marítimo internacional, y requiere la máxima atención de los organismos encargados de la Planificación del desarrollo portuario de un país, que deben tener en cuenta el valor de las inversiones a realizar y su justificación respecto al volumen de las cargas que movilizarían, así como las repercusiones de carácter socioeconómico que pueden originar al aplicarse en forma masiva sin un previo análisis del sistema.

A continuación, permítaseme continuar con la otra parte del tema que se relaciona con el **Desarrollo histórico de la Actividad Portuaria en el Perú y su futuro.**

Por diferentes razones de carácter geográfico, histórico y comercial, puede decirse que la actividad portuaria del Perú se inicia y corre paralelamente a su historia. El extenso litoral peruano, con un perfil relativamente regular y con profundidades no muy elevadas en las aguas cercanas a las playas, ofreció al habitante peruano desde épocas muy lejanas, un medio adecuado para establecerse.

Por otro lado, la característica de la costa peruana, ubicada entre el mar por el oeste y las derivaciones de la cordillera o cerros de la costa por el este, con un suelo árido e inhóspito interrumpido por valles formados en fajas angostas, siguiendo el curso de los ríos del litoral, determinaron que cerca a la desembocadura de éstos, se escogieran lugares para utilizarlos como centros de actividad de variada naturaleza, y de partida o llegada para comunicaciones con el interior y con lugares más allá de los mares.

Teniendo en cuenta una serie de circunstancias y factores especiales, puede llegarse a la conclusión de que la selección de algunos lugares del litoral peruano para el establecimiento de grupos humanos y su consiguiente actividad portuaria estuvo relacionada, con:

- a. Las condiciones geográficas del lugar, con adecuada ubicación y protección del mar, favorable a la actividad de la pesca.
- b. La situación de los valles de la costa del Perú, separados unos de otros por extensiones de tierras improductivas que favoreció el establecimiento de grupos humanos en cada valle, con la consiguiente actividad de consumo y producción.
- c. El desarrollo de la producción y consumo en algunas zonas de la costa, así como el de las áreas colindantes y accesibles, lo que determinó el establecimiento del comercio entre ellos, o con el exterior.

- d. Las condiciones favorables del lugar para la permanencia y abrigo de las naves, con facilidades para obtener los elementos necesarios de reaprovisionamiento de agua, víveres y pertrechos.

Antes de la llegada de los españoles al Perú, algunos lugares de la costa como Tumbes estaban ya habitados y constituían verdaderos centros de actividad marítima y comercial.

La narración de Sámano-Xerez que describe el encuentro que tuvo el piloto de Pizarro, Bartolomé Ruiz, a la altura del Cabo de la Galera, con una balsa de tumbesinos, llena de gentes y mercaderías, que venían al momento del encuentro de tratar con sus vecinos del norte, pueblos seguramente de la parte cercana al Istmo del Chocó o probablemente más allá de Centro América, pone en evidencia la existencia de un tráfico comercial con la consiguiente operación portuaria, entre Tumbes y otros lugares.

Sin embargo, si admitimos que una operación portuaria consiste básicamente del fondeo de embarcaciones de la bahía, y luego la transferencia de cosas y personas, de la nave a tierra y viceversa, es posible que muchas operaciones rudimentarias de este tipo se efectuaran en la costa del Perú antes de la llegada de los conquistadores, pero tal vez por su magnitud y naturaleza puede considerarse que la operación efectuada por los soldados de Pizarro en 1532 en las vecindades de Tumbes fue la primera capaz de considerarse como tal.

Esta operación efectuada desde la Isla Puná, requirió la preparación y luego utilización de balsas, en las cuales se efectuó la transferencia de los soldados de Pizarro, bastimentos y otros equipos necesarios para los conquistadores.

Posteriormente, y como consecuencia de las expediciones que se desarrollaron en el territorio por parte de los conquistadores, otras operaciones de reconocimiento, desembarco y aprovisionamiento de naves se realizaron en diversos puntos del litoral peruano.

Los nombres de muchos puertos del Perú y la actividad como tales, datan desde el tiempo de la conquista o anterior a ésta. El primer derrotero de la costa peruana se debe al célebre cronista español Cieza de León, quien en una admirable narración efectuada en 1547 describe el litoral peruano con citas como ésta:

"El río Tumbes está muy poblado y en los tiempos pasados lo era mucho más".

"El puerto de Paita está de la punta Pasadas ocho leguas poco más, Paita es muy buen puerto, donde las naos limpian y dan cebo; es la principal escala de todo el Perú y de todas las naos que vienen a él".

"Más adelante a la parte del sur está un puerto cinco leguas de aquí, que há por nombre Ferrol muy seguro, más no tiene agua ni leña, seis leguas adelante está el puerto de Casma".

"De allí vuelve la costa al sudeste hasta la isla de Lima, a medio camino, algo más cerca de Lima que de los farallones, está una baja que há por nombre Salamerina, la cual está de tierra nueve o diez leguas. Esta isla hace abrigo al Callao, que es el puerto de la Ciudad de los Reyes, y con este abrigo que dá la isla, está el puerto muy seguro y así lo están las naves. El Callao, que como digo, es el puerto de la Ciudad de los Reyes, está en doce grados y un tercio".

El primer puerto nombrado y operado como tal en el Perú, puede considerarse el Callao. En efecto encontrándose Francisco Pizarro en Pachacamac y la capital establecida en Jauja, dispone que uno de sus Tenientes, Alonso Martín de Don Benito, recorriera las riberas del mar hacia el norte en busca de un lugar adecuado y protegido para asentar el puerto. Este, después de efectuar el recorrido mencionado, llegó hasta la desembocadura del Río Rímac, y dadas las condiciones naturales de la bahía protegida por la isla de San Lorenzo, no vaciló en recomendar a Pizarro la ubicación del puerto entre las rancherías indígenas del Pitipiti Viejo en Chucuito, y el Pitipiti nuevo por el lado del Rímac. El Callao según los cronistas de la época, fue fundado antes que Lima, y fue por algún tiempo el puerto de Jauja, con el nombre de "El Puerto de esta Ciudad". Huamán Poma de Ayala se refiere al Callao así: "Esta dicha villa del Callao y puerto de dicha ciudad de los Reyes de Lima, fué fundada más primero que dicha ciudad en tiempo del Papa Paulo y del Rey Emperador Don Carlos".

Es así, por una razón de circunstancias que se funda el Callao. Lima fue fundada, entre otras razones el 18 de enero de 1535 por su cercanía al Puerto de la Mar, es decir el Callao.

El terremoto de 1746 destruyó el Callao original. Ante esta catástrofe y a fin de evitar otra similar, el Virrey José Manso de Velasco dispone que la nueva ciudad del puerto se construya alejada del mar. El 20 de enero de 1747 se fija la ubicación de la nueva ciudad en las tierras altas de la Hacienda Aguilar fundándose Bellavista. La ciudad debía contar con bodegas y otros servicios para almacenar y proteger la carga. Asimismo, se proyectó unirla con el puerto mediante un canal.

Por otra parte debido al peligro de las incursiones de piratas y corsarios que atacaban a las naves que surcaban las diferentes rutas marítimas del tráfico español, el mismo Virrey ordena la construcción de una fortaleza inexpugnable acorde a los conceptos militares de la época. El plan de reconstrucción del Callao fue encomendado al ingeniero francés Luis Godin, quien consideró dos obras fundamentales: la fortaleza y el puerto. Al ejecutarse

estas dos obras, el Callao volvió a surgir como un baluarte de defensa de los intereses políticos del Virreinato, y a su vez como punto focal del comercio.

El Callao probó en varias oportunidades sus especiales condiciones defensivas, tal como sucedió en el Combate del 2 de mayo de 1866 y durante la Guerra con Chile.

Durante la Colonia, y en virtud de la importancia que tenía el Virreinato del Perú, así como por el de la centralización del control del mismo en Lima, el Callao constituyó por algún tiempo el punto de convergencia de los tráficos marítimos existentes, y por consiguiente el de todas las mercaderías que llegaban procedentes del exterior para luego redistribuirlas a otros lugares. Es decir era el primer puerto del Virreinato.

Hasta 1779 el Callao mantuvo esta situación de auge y privilegio pero su importancia se redujo al expedirse ese año la Cédula de Libre Comercio que otorgó iguales privilegios a: Arica en el Perú, Valparaíso y Concepción en Chile, y Guayaquil en el Virreinato de Nueva Granada. Aunque la Cédula de Libre Comercio tuvo como consecuencia fundamental privar a Lima del privilegio monopolizador de todo el comercio de la Colonia, su efecto se dejó sentir en la declinación de la importancia del Callao, al tomar Valparaíso y otros puertos chilenos el tráfico a la Metrópoli vía el Cabo de Hornos. También la competencia de Buenos Aires en el comercio con Potosí, influye en esta situación en desmedro del Callao.

También debido a ciertos factores circunstanciales y de carácter socio-económico otros puertos fueron activándose en esta misma época. Así, Paita por sus excelentes condiciones de abrigo ofrecido a las naves y sus posibilidades de avituallamiento para las mismas, constituyó el punto obligado de recalada de todas las naves que venían del Istmo, Centro América y México, especialmente el de la "nave de aviso" que anunciaba al Virrey la llegada de la Flota de las Indias de Portobelo.

Arica, era el puerto de ingreso del azogue y salida de la plata, así como de todas las mercaderías necesarias de la región del Altiplano.

Pisco, era el puerto de salida del azogue de Huancavelica y en una época adquirió gran actividad por ser el foco del comercio ilícito llevado a cabo por navíos franceses que efectivamente tenían permiso del Monarca Español para comerciar con el continente americano.

Otros puertos, en razón del desarrollo agrícola de las zonas aledañas, adquirieron importancia como: Huanchaco, por el azúcar, trigo y arroz, e Ilo por su aceite y azúcar.

Originalmente, la actividad de cada puerto se limitó a satisfacer las necesidades del comercio local del área circundante al puerto. Como conse-

cuencia del desarrollo de la actividad agrícola en los valles de la costa, el aumento de su población, así como el incremento de las necesidades de consumo, otros lugares de la costa, cercanos en algunos casos a la desembocadura de los ríos fueron utilizándose como puertos.

En 1826, funcionaban como puertos mayores para el tráfico internacional: Callao, Islay, Arica, Huanchaco y Paita.

Para cabotaje y como puertos menores: Ilo, Nazca, Huacho, Casma y Pacasmayo. El Callao era el único puerto de depósito para reembarcos y trasbordos.

Durante un largo período, digamos entre 1821 a 1860 la actividad portuaria en el Perú pasa por diferentes etapas de crisis y de auge. Así, proclamada la Independencia, se reinician las actividades comerciales y el tráfico marítimo, interrumpidos por la Guerra de la Independencia.

Hacia el año 1834, el abatimiento económico del País era tal que la actividad portuaria se ve afectada en tal forma que en el Callao sólo había una lancha de alquiler para el movimiento de carga en la bahía. En 1832, el Gobierno dictó ciertas medidas de protección para las actividades portuarias del Callao, a fin de atraer la recalada de naves y de esta manera contrarrestar la competencia de Valparaíso.

Esto originó desafortunadas reacciones de algunos sectores de nuestro vecino del Sur, cuya extrema manifestación se exteriorizó en las expresiones del entonces Gobernador de Valparaíso Don Diego Portales que sugirió a su Gobierno: "irse sobre el Perú con un ejército".

En 1837, por iguales razones, el Gobierno de Santa Cruz expidió un Decreto declarando puertos libres al comercio: al Callao, Arica y Paita.

Posteriormente, dos nuevos factores varían la situación económica del Perú, y su actividad portuaria. El desarrollo de la explotación del guano y el salitre. En 1866, los puertos mayores son: Paita, Eten, Pimentel, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Chala y Mollendo, Ilo e Iquique. Nótese la inclusión de Iquique como puerto debido a la actividad de las salitreras y que Islay el puerto natural y de gran importancia para el comercio de la zona Sur del Perú es reemplazado por Mollendo, por circunstancias relacionadas con la ruta que siguió el ferrocarril al interior.

En efecto, con muy buen criterio, los españoles escogieron la caleta de Islay como puerto de Arequipa y las zonas aledañas. Este puerto prestó importantes servicios durante la Colonia y en los primeros años de la República. Sin embargo, por razones de interés privado de los propietarios del valle del Tambo, el trazo del ferrocarril en construcción entre Arequipa e Islay se desvió hacia el Valle del Tambo, buscando un puerto en la caleta de Mejía. Al no poderse utilizar este lugar como puerto por su rada abierta sin

protección de ninguna clase contra el viento y el mar, se declaró a Mollendo, término provisional del ferrocarril ordenándose levantar los planos para una ciudad y cerrándose definitivamente el puerto de Islay. Fue así como se clausuró un puerto natural y se originó otro, que posteriormente tuvo que cerrarse por sus pocas condiciones de abrigo a las naves, lo que dificultaba las operaciones portuarias.

A mediados de 1895 el número de puertos en actividad aumenta y su clasificación era:

Puertos mayores: Paita, Pimentel, Eten, Pacasmayo, Salaverry, Callao, Pisco, Mollendo e Ilo.

Puertos menores: Tumbes, Talara, Chimbote, Samanco, Casma, Huacho, Cerro Azul, Tambo de Mora, Lomas, Chala, Morro de Sama, Puno en el Titicaca y Leticia en el Río Amazonas.

Caletas habilitadas: Zorritos, Máncora, Colán, Sechura, San José, Malabrigo, Huanchaco, San Bartolomé de Chao, Guañape, Santa, Huarney, Supe, Salinas de Huacho, Chancay, Ancón, Chilca e Islay.

La denominación de puertos mayores correspondía a aquellos adonde podían arribar las naves mercantes de toda bandera y procedencia, con sujeción a las prescripciones del Reglamento de Comercio y demás disposiciones vigentes.

La denominación de puertos menores y caletas habilitadas correspondía a aquellos donde sólo era permitido arribar naves nacionales y extranjeras o que en adelante lo establecían con itinerario fijo, observando asimismo las prescripciones del Reglamento de Comercio.

Conviene ahora indicar que el desarrollo de la actividad portuaria del Perú, con el consiguiente establecimiento de puertos y construcciones de muelles y otras facilidades para su operación, no respondió por lo menos en varias etapas a una política definida basada en un estudio y planeamiento del desarrollo socio-económico del Perú con respecto a cada región o área de servicio de los puertos. Es decir, no se pudo establecer oportunamente tres o cuatro puertos convenientemente ubicados dotándolos de terminales marítimos para el atraque de naves, enlazados mediante caminos o ferrocarriles a las respectivas áreas de servicio. La única excepción fue el Callao, que en 1875 contó con un muelle y dársena para el atraque de naves, enlazado por caminos y ferrocarriles a una amplia región del Perú. Aunque Mollendo también fue enlazado con un ferrocarril, sus condiciones naturales y sus instalaciones no fueron las más convenientes para el servicio que debía prestar. En cuanto al resto de los puertos, el concepto que predominó fue el de establecerlos para satisfacer intereses o requerimientos locales, particulares y hasta políticos. De ahí la gran proliferación de puertos a lo largo del litoral, sin



contar con las facilidades adecuadas, operando con el sistema de lanchonaje, mediante muelles de propiedad fiscal o privada, sistema que subsistió hasta mediados de este siglo en que se construyeron los Terminales con facilidades de atraque para naves.

Es objetivo mencionar otra característica particular de nuestros puertos, referente a que la ciudad del puerto en la mayoría de los casos no se ha desarrollado en función de la importancia económica de éstos. En efecto, mientras que en muchos puertos del mundo, la ciudad del puerto ha sido también utilizada como centro de actividad industrial, percibiendo además incentivos económicos por su función, en el Perú, el centralismo económico y administrativo, en adición a otros factores locales, afectaron el desarrollo y crecimiento urbano y comercial, haciendo que la ciudad del puerto hasta la época actual, presente aspectos deplorables en muchos sentidos.

Cabe igualmente anotar que con el mejoramiento de las vías de comunicación terrestre a lo largo de la Costa, el tráfico de cabotaje fue desapareciendo, ocasionando la declinación de la actividad de algunos puertos justificando su cierre como tal. Fue el caso entre otros: de Chala, Atico, Lomas, Cerro Azul, Tambo de Mora, Casma, Huarney y Samanco. Sin embargo, actualmente, el tráfico que tiene que soportar la Carretera Panamericana es tan intenso que el restablecimiento del tráfico de cabotaje se considera necesario y factible.

Siguiendo el análisis del desarrollo portuario en el Perú, diremos que la obra del muelle y dársena del Callao, construída entre 1869 a 1875, constituyó un avance al mejoramiento portuario acorde para la época. El caso de Mollendo no fue acertado. Con el correr del tiempo, y el crecimiento del tráfico marítimo de las regiones Central y del Sur, se hizo necesario proyectar nuevas facilidades portuarias, por lo que en 1913 durante el Gobierno del Presidente Guillermo Billinghurst, se contrató los servicios de un ingeniero holandés J. Krauss, experto en obras portuarias para estudiar y presentar un proyecto de obras para el Callao, Matarani y Camaná.

El proyecto Krauss para el Callao consistía en unir la isla de San Lorenzo con La Punta, construyendo un Terminal Marítimo y un Dique en la isla.

Complementando el proyecto se daban otras alternativas de expansión sobre la base de otros terminales de Chucuito y colindantes al antiguo muelle Darsena. Este proyecto no pudo realizarse por limitaciones económicas y políticas de la época. Sin embargo, de haberse ejecutado la obra, el puerto del Callao habría evolucionado progresiva y paralelamente al desarrollo económico de la amplia región del Perú a la que sirve, sin haberse concentrado y prácticamente limitado a lo que es el actual Terminal Marítimo del Callao. Quiero significar con esto, que si se hubieran iniciado las obras portuarias a partir de San Lorenzo, habría sido posible complementarlas en 1929/1934 con el Terminal Marítimo del Callao contándose en la actualidad con una zo-

na portuaria de mayor amplitud y flexibilidad que la existente. El proyecto de Matarani del mismo ingeniero no era sin embargo muy recomendable por la reducida y poca protección de su dársena. Sin embargo, sirvió de base para los estudios posteriores del actual Terminal ejecutado por la Frederick Snare Corporation en 1929.

El proyecto para Camaná consistía de un sistema combinado de muelle y andarivel para el movimiento de la carga, el que al igual que las de Callao y Matarani no llegaron a ejecutarse.

Después de estos proyectos, la construcción del Terminal Marítimo del Callao en su ubicación actual, constituyó por decirlo así la primera etapa de la modernización de las facilidades portuarias del Perú.

Puesto en funcionamiento en 1934, algunos lo criticaron sin visión del futuro, considerándolo como una obra desmesurada.

Sin embargo, con el correr del tiempo y al no haberse previsto en su oportunidad obras de expansión adecuadas, el Terminal Marítimo del Callao, resultó congestionado e insuficiente para atender a los requerimientos del tráfico marítimo entre 1955 y 1960.

Afortunadamente a partir de 1952, bajo la administración de la Autoridad Portuaria del Callao, organismo de relativa autonomía, se planeó y ejecutó importantes obras que permitieron resolver los problemas de congestión, así como el de mejorar la eficiencia de las operaciones. En efecto, en esta etapa hasta 1968, se mecanizaron todas las operaciones incluyendo el embarque a granel de minerales y descarga de granos. Se iniciaron las obras de dragado y las de atención de los buques containerizados. Se creó la División de Seguridad. Se construyó el muelle de petróleo alejado del área de trabajo, eliminando un peligro de desastre inminente que estuvo latente por muchos años. Se construyó un muelle especial para el embarque de minerales y otras obras más de vital importancia. A partir de 1968, bajo la nueva Administración de la Empresa Nacional de Puertos, organización creada para dirigir la operación y administración de todos los puertos del Perú, la labor de ampliación y mejora de las facilidades así como la racionalización del trabajo y capacitación del personal, ha proseguido con todo éxito en todos los puertos de la República.

Igualmente, es conveniente citar la excelente labor de la Administración Portuaria a cargo de los otros puertos del Perú entre los años 1960 y 1968, que siguiendo un Plan Técnico adecuado a las necesidades de las otras regiones del Perú, planeó y ejecutó las obras de los Terminales de Ilo, General San Martín, Salaverry, Paita y mejoró y amplió el de Matarani así como de Huacho, Supe y Chancay. La construcción de estos terminales marítimos, realmente constituyó un paso efectivo y planificado para el mejoramiento de la actividad portuaria del Perú.

## CONCLUSIONES

El transporte acuático ha sido y seguirá siendo un elemento de importancia trascendental en la preparación de todos los planes de desarrollo socio-económico del Perú.

Los puertos debido a su función básica de convergencia de medios de transporte y puntos de transferencia de las mercaderías en tránsito, constituida eficiencia a los requerimientos de la política del transporte del Perú. Esta política, en términos generales, no es otra que la de asegurar, con la participación efectiva de la Marina Mercante Nacional, el tráfico naviero en todas las rutas requeridas por el Comercio del Perú.

Si la ubicación de los puertos, sus enlaces, facilidades y sus métodos de operación, no satisfacen a esta política y al concepto fundamental de servicio, entonces dejan de ser elementos coadyuvantes al mejoramiento de la economía del País y se convierten en verdaderos cuellos de botella.

En el caso del Perú, la organización portuaria después de haber pasado por diferentes etapas, ha cumplido con su misión en la forma más eficaz posible, acorde con los elementos que ha contado y dentro de las limitaciones y problemas que ha tenido que afrontar. Las actuales instalaciones portuarias con sus facilidades y equipos, unidas a la experiencia del elemento laboral constituyen un potencial efectivo y valioso del que se dispone para cumplir con las actividades del futuro.

Este futuro dependerá básicamente de dos factores: el desarrollo del comercio del Perú y el del avance tecnológico de los elementos del transporte que se adopten en las rutas que sirven a este comercio.

Ampliando, el concepto del primer factor, podemos decir que el Perú al igual que otros países en desarrollo del área latinoamericana, se encuentra en el comienzo de una etapa en que su comercio exterior o interior dependerá de la efectividad e impulso que se dé a su política de desarrollo socio-económico incluyendo la integración durante los próximos años.

Por consiguiente, para que los puertos estén preparados para cumplir su misión, y para el planeamiento de construcción de nuevas facilidades, ampliación o adaptación de las existentes, deberá tenerse un conocimiento amplio, permanente y anticipado de las posibilidades actuales y futuras del potencial en recursos de producción, consumo e industrial de las áreas de servicio o regiones del país dependientes de cada puerto, así como su relación y requerimientos respecto a los mercados externos e internos. La previsión de las vías de comunicación entre las áreas de servicio y los puertos constituye un factor importante que debe abordarse oportunamente.

En cuanto al otro factor mencionado referente al avance tecnológico de los elementos del transporte que se adopten en las naves, que sirven al comercio del Perú, puede decirse que ya se está aplicando progresivamente, especialmente en lo que se refiere a la containerización, y los estudios realizados por círculos navieros consideran factible y necesario avanzar hacia un mayor volumen de estas operaciones.

Ya muchos países del área latinoamericana, algunos vecinos, han dado los pasos necesarios para preparar su infraestructura al desarrollo de esta modalidad. Sin embargo, las fuertes inversiones de capital en instalaciones y equipos que se requiere, precisan de considerar la especial y ventajosa circunstancia de que algunas de las actuales instalaciones portuarias del Perú pueden ser adaptadas con una relativa mínima inversión, para responder a las necesidades de esta nueva modalidad en el transporte.

Finalmente, y teniendo en cuenta que la actividad portuaria de sí importante por la función que debe realizar y por la amplitud de procedimientos y sistemas de orden técnico que abarca, tiene que ser considerada como una actividad que requiere la capacitación y profesionalización de su personal a todos los niveles.

Afortunadamente hay conocimiento y conciencia en todos estos aspectos en los elementos que dirigen la organización portuaria, y al mencionarlos en esta oportunidad, lo hago con la sincera intención de cooperar a la comprensión y valorización de la actividad portuaria en el Perú y de su futuro en su real y verdadera magnitud.

No deseo terminar sin expresar ante este distinguido auditorio que ha tenido la amabilidad de escucharme, mi palabra de reconocimiento y recuerdo, a todos aquellos que en los cargos directivos de los puertos del Perú, forjaron con su esfuerzo y devoción el desarrollo de esta actividad, recordando entre otros: a Carlos Basadre, Ricardo Valencia, Mateo Kalafatovich, Enrique Camino, Raúl de la Puente, G. Leovi, Howard Quim y Alberto Indacocha, así como a todos los trabajadores de los puertos del Perú y sus Directivas, por la significativa labor que realizaron y realizan, muy especialmente a aquellos jornaleros del antiguo muelle y dársena del Callao, que en alturada e inteligente acción, consiguieron en 1913, por primera vez en el Perú, el reconocimiento de la jornada de las ocho horas.



Contralmirante Miguel Grau  
(1834-1879)



Jacinto López, autor de la "Historia del guano y el salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú"

## Jacinto López, Historiador de la Guerra Naval

Héctor López Martínez

Entre las figuras de escritores americanos, hay algunas que inspiran admiración, pero no de todas ellas puede decirse que inspiran respeto. En el número, raro por desgracia, de los que merecen el homenaje de estos sentimientos hay que colocar en puesto de honor a Jacinto López.

Víctor Andrés Belaunde.

El historiador e internacionalista venezolano Jacinto López (1864-1942) es, sin lugar a dudas, una de las figuras más sugestivas e interesantes de la intelectualidad y de la política en la primera mitad del presente siglo. El, como Sarmiento, Alberdi o Montalvo, vivió largos años —casi toda su vida— en el destierro. Por su importante obra escrita, por su entusiasmo romántico, el desinterés de todos sus actos, la fuerza moral que presidió su vida y por su austera dignidad, López puede ser catalogado como uno de los grandes escritores de América.

Nació Jacinto López en el seno de una vieja y aristocrática familia de Valencia, capital del estado de Carabobo, y fue su padre don Marcos López, aquél patricio venezolano a quien el presidente Antonio Guzmán Blanco ponía siempre como ejemplo de hombre probo.

López hizo sus estudios en la Escuela Politécnica de Caracas y, cuando cumplió los 20 años, junto con otros jóvenes inquietos e idealistas como él, fundó un pequeño diario desde cuyas columnas, con la vehemencia de sus pocos años y el fervor de su encendido patriotismo, clamó por la moralización pública propugnando el ingreso de Venezuela en la senda de la democracia. Sus artículos le dieron muy pronto merecida fama llevándolo a la representación nacional y, posteriormente, fueron causa de su primer destierro.

Mas el periodista no se conformó con el quehacer doctrinario acompañando por ello al General Colima cuando abrió campaña contra el usurpador Andueza Palacios. Derribado éste —dice Víctor Andrés Belaunde— López desempeñó los puestos de Secretario de la Presidencia de la Repúbli-

ca, Secretario General del Estado Los Andes y Miembro del Congreso Nacional, ejerciendo notable influencia en los acontecimientos anteriores a los regímenes dictatoriales de Cipriano Castro y Juan Vicente Gómez.

Cuando Castro, quien gustaba hacerse llamar "Moisés de la República" ocupó el poder, Jacinto López inició una severa campaña periodística condenando sus arbitrariedades y latrocinios. Castro entonces lo envió por 3 años a la cárcel, en las siniestras prisiones de Puerto Cabello y en La Rotunda, para finalmente expulsarlo del país. Se inició así el larguísimo ostracismo del gallardo periodista quien eligió Nueva York como centro de sus incansables y dilatadas actividades en pro de la democracia y de todas las causas justas.

Enemigo de los regímenes de opresión, en su patria o fuera de ella, Jacinto López los combatió por sistema, por dignidad personal, por el alto concepto que siempre tuvo de la libertad de los pueblos. Por ello no quiso regresar a Venezuela y prefirió un destierro interminable en los Estados Unidos el cual, fiel a sus convicciones éticas y principios democráticos, sobrellevó con ejemplar laboriosidad y decoro.

La obra periodística de López está dispersa en numerosos diarios y revistas tanto de los Estados Unidos como de América Latina. Escribió principalmente en "**Novedades**" y en "**La Reforma Social**", mensual este último dedicado a temas económicos, políticos y de derecho internacional que él fundara y dirigiera por espacio de diecisiete años. "**La Reforma Social**" se editaba en Nueva York, en idioma castellano, aunque su administración y distribución se hacía desde La Habana.

Los artículos y ensayos de Jacinto López dieron siempre cumplido testimonio de su honestidad, talento y amplia información. Pudo así llenar a cabalidad la misión que se había trazado: defender la justicia y la democracia y condenar, con argumentos y frases restallantes, las tiranías de todo signo y jaez. "Más de una vez —ha escrito Alejandro Revoredo— se quiso paralizar la mano de este profesor y renovador de catilinarias, que desde el ascetismo y estrechez económica de sus tiendas de proscrito, seguía impertérrito, lanzando las más altivas y amargas imprecaciones a métodos políticos que repugnaban a su conciencia de hombre libre y de hombre culto. Pero nada podía desviarlo de la áspera trayectoria que había marcado a su existencia, y que él recorría como un iluminado, insensible a todas las voces y a todos los conjuros que no trajeran un mensaje de bien, de justicia, de verdad, únicos que podían encontrar resonancia en su selecto espíritu".

López formó en las filas, por desgracia minoritarias, integradas por aquellos hombres dignos de admiración y respeto para quienes la ética y la conciencia son valores superiores al éxito político, al poder, a la riqueza y al prestigio. A lo largo de su vida, el internacionalista venezolano tuvo siempre



una conducta de servicio prioritario a la conciencia. Para él, la política no fue una meta, un triunfo que debía alcanzarse a cualquier precio. En su caso, en toda ocasión, valió más la coherencia interior que una victoria que pudiera empañar su sincera y altiva honestidad.

### Jacinto López y el Perú

La singular tesitura espiritual de Jacinto López nos explica por qué asumió con absoluto desinterés y total entrega la defensa de las causas internacionales del Perú. Se puede decir, sin hipérbole, que tuvo la noble misión de apoyar siempre, con la gallardía de su pluma, los anhelos de nuestra patria.

"El Perú ha sido un país víctima de todas las injusticias —solía repetir— seguramente porque es un pueblo noble y generoso". A este pueblo, que tan alto concepto le merecía, dedicó numerosos artículos en "**La Reforma Social**". Ya en 1919, al producirse el golpe de estado del 4 de julio que depuso a José Pardo, comentaba: "...Es urgente, primario, elemental, imprescindible deber suyo (de Augusto B. Leguía) probar concluyentemente los cargos que ha hecho al Presidente Pardo. Es un deber del mismo imperioso carácter probar del mismo modo que él es el presidente electo. El mundo debe estar absolutamente cierto de estos dos hechos conexos y fundamentales... la culpabilidad del Presidente Pardo y la legitimidad del Presidente Leguía, para absolver el acto de fuerza del 4 de julio y considerarlo como un acto de reivindicación del derecho y de la soberanía del pueblo".

Apunta en esas líneas, como en su obra toda, la fervorosa pasión que sentía López por la justicia, según él "lo único grande y admirable que existía en la vida". Este amor por la justicia hizo que defendiera con tesón los derechos y la razón que asistían a nuestro país para que nos fueran devueltas por Chile, el agresor de 1879, las provincias cautivas de Tacna y Arica.

"Los hombres que no se hacen cruzados de las causas nobles, sea cual fuera el origen de ellas —gustaba puntualizar López— no merecen la consideración de quienes les tratan. Ser justo es el mejor retrato moral de un individuo. La fotografía mejor que se puede exhibir y dejar a las generaciones que nos preceden es la de ser justos y honrados". Consecuente con estas palabras, el gran periodista apoyó también la posición del Perú frente a Colombia, impugnando el Tratado Salomón-Lozano y cuando se produjo el problema de Leticia. Sobre el particular, López escribió dos folletos: "**Los Tratados de Límites y la Paz Internacional Americana. El Tratado Secreto de 1922 entre Colombia y el Perú**", publicado en 1932 y "**Lecciones del Conflicto entre Colombia y el Perú. Resultante del Tratado Secreto de 1922**", que circuló a fines de 1933.

En este último opúsculo sostenía: "El objeto de este trabajo es comprobar que, a pesar de la derrota del Perú en la opinión pública, el Perú tie-

ne razón, y su causa en este conflicto es la causa de la verdad, del derecho y de la justicia, la causa de la civilización... Creemos hoy como ayer que esta cuestión interesa vitalmente a toda la América. El Tratado Secreto de 1922 es un atentado contra los principios fundamentales de las relaciones políticas entre las repúblicas americanas, en realidad, de las relaciones humanas. Estos principios fueron atrocemente violados para que ese tratado fuera posible. La cuestión que de este hecho emana es una cuestión moral, una gran cuestión moral, cuya solución importa inconmensurablemente al mundo civilizado y especialmente a la América".

### **Amigos peruanos y viaje a Lima**

El fervor peruanista de Jacinto López, su amplia información sobre nuestra realidad, se acrecentaba gracias a las largas charlas que sostenía con nuestros compatriotas residentes o de paso en Nueva York y, con aquellos otros, con quienes mantenía nutrida correspondencia. Recordaba siempre con afecto —entre sus buenos amigos peruanos— a Felipe Barreda y Laos, Manuel Vicente Villarán, Carlos Concha, Alejandro Revoredo, Luis y José Pardo y Barreda, Germán Arenas y Augusto Durand.

Su labor en pro de los derechos de nuestra patria fue motivo para que en repetidas oportunidades se le invitara oficialmente a visitar el Perú. En 1921, cuando las festividades del Centenario de la Independencia, no pudo venir por razones personales. En 1924, para el Centenario del triunfo de Ayacucho, declinó la invitación que le hizo llegar Leguía por considerar que su régimen era una tiranía. Más tarde, a raíz de la publicación de sus folletos sobre la cuestión con Colombia, el Presidente Sánchez Cerro le pidió venir a Lima a dictar unas conferencias, pero el asesinato del mandatario truncó la visita. Finalmente, en 1935, al celebrarse el Cuarto Centenario de la Fundación de Lima, la Municipalidad capitalina lo invitó en forma especialísima y llegó al Callao, en el "Santa Bárbara", los primeros días de ese año.

Sólo entonces pudo recibir los homenajes de admiración que merecía tan leal amigo del Perú. Sin falsa modestia, con exquisito don de gentes, López supo granjearse el aprecio y la simpatía de quienes le trataron en su larga estada en Lima, que se prolongó por más cinco años. Aquí, sin abandonar sus asiduas colaboraciones periodísticas —única fuente de ingresos para su economía— trabajó intensamente en una biografía de Manuel Pardo. En Nueva York, como ya quedó dicho, había trabado estrecha amistad con Luis y José Pardo y Barreda, hijos del ilustre mandatario, quienes lo entusiasmaron y convencieron para que asumiera la tarea de escribir una obra definitiva sobre el primer presidente civil del Perú.

Con la minuciosidad que le era característica, leyendo de pie o paseando a largos trancos, Jacinto López revisó el copioso archivo familiar de los Pardo, diarios y folletos de la época y, en fin, toda la bibliografía nece-

saría para dar cima a su ambicioso empeño. Desgraciadamente sólo pudo redactar las páginas correspondientes a la gestión de Pardo como Secretario de Hacienda de la Dictadura de Mariano Ignacio Prado. Este sólido trabajo fue publicado en Lima, en 1947, después de la muerte de su autor.

### **La Guerra del guano y el salitre**

En Nueva York, en las prensas de Le Laisne & Rossboro, Inc., en 1930, apareció el libro principal en la obra de Jacinto López: la **"Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú"**. Desde muy joven, según propio testimonio, se había interesado por las causas y el desarrollo de la conflagración del Pacífico, por lo que fue leyendo y acumulando material bibliográfico con la idea de escribir sobre ella con la más absoluta y definitiva imparcialidad, tal como era su costumbre. Hombre idealista, caballero andante de las causas buenas, López quedó deslumbrado ante la figura señera de Miguel Grau. "¡Un país que tuvo un hombre como este —solía exclamar con frecuencia— nunca debió ser vencido!".

El libro sobre la contienda entre el Perú y Chile fue preparado en Nueva York, a lo largo de muchos años, utilizando ese riquísimo repositorio que es la Biblioteca Pública de la ciudad, en la Quinta Avenida, a donde acudía diariamente desde las nueve de la mañana hasta las cuatro de la tarde en que hacía un frugal almuerzo-comida. López jamás se acostumbró a utilizar la máquina de escribir. Sus originales, manuscritos, no contenían la menor enmendadura. Cuando se equivocaba o corregía, cosa poco frecuente, prefería romper la cuartilla y comenzar de nuevo.

Su proyecto inicial, según consta en el prólogo que redactó a ese libro, fue escribir una historia de la Guerra del Pacífico en cuatro volúmenes: las causas y orígenes de la contienda, la guerra naval, la guerra terrestre, la paz. Mas al conmemorarse el primer centenario de la muerte del Libertador Bolívar y en tributo a su egregia memoria, adelantó la publicación de un primer tomo —que a la postre sería el único— conteniendo un resumen del primer volumen, a guisa de introducción, y la campaña naval minuciosamente estudiada.

En un homenaje que le ofreciera la Marina de Guerra del Perú en la Escuela Naval, en enero de 1935, Jacinto López hizo una extensa y emocionada explicación de por qué había abordado la tarea de escribir sobre la contienda del Pacífico. "Grandes pasiones heroicas —dijo en esa oportunidad— decidieron muy temprano mi destino y en el culto y el servicio de estas pasiones ha transcurrido mi vida. Estas pasiones son la libertad, la verdad, la justicia, la moral, el derecho, la humanidad. Estas pasiones explican mi obra de escritor. Estas pasiones son toda la explicación de mi vida. Mi destierro perpetuo, la tragedia de mi vida en la adversidad y el dolor, compendian la ofrenda de mi vida en el altar de estas pasiones, las pasiones su-

blimes de la vida. Mi obra histórica de la guerra entre Chile Bolivia y el Perú, es hija de estas pasiones y fruto lógico, natural de mi espíritu, de mi vida. Yo recibo este homenaje como ofrecido no exactamente a mí, a mi persona, sino a las grandes cosas que yo represento en este mundo, a la verdad, el valor, el dolor, el sacrificio, el destierro, el amor, el ideal, la luz".

"El estudio de la Guerra de 1879 —siguió diciendo— encendió las pasiones heroicas de mi corazón, las grandes pasiones fundamentales de la vida, las pasiones que constituyen toda la fragua y toda la fuerza del mundo espiritual; y me dediqué a escribirla, y la escribí como un monumento digno de una vida consagrada al trabajo trascendental y al triunfo de la verdad y de la justicia. No era posible que estando yo en este mundo no se escribiera la historia del acontecimiento más importante, más trágico, más trascendental de la Historia de América después de la Independencia. No era posible que estando yo en este mundo, la razón, la justicia, la victimación, el heroísmo, la gloria del Perú y de Bolivia en esta guerra no tuviera un expositor, un narrador, un historiador. Este es el génesis de mi Historia de la Guerra".

### Una obra notable

En la **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre** —ha dicho Raúl Porras Barrenechea— el venezolano Jacinto López "une la densidad de la documentación al vigor literario de la forma, logrando la más brillante síntesis histórica".

En la primera parte del libro luce la versación, la clara inteligencia, el juicio certero del internacionalista para probar, con maciza argumentación, cómo el Perú, que jamás quiso ni buscó la guerra, se convierte en víctima de los bien elaborados y antiguos proyectos expansionistas y hegemónicos de Chile sobre el Océano Pacífico. Sin embargo, es al estudiar la guerra naval cuando Jacinto López alcanza las cotas más altas y brillantes como historiador reconstruyendo magistralmente los episodios en que desbordaba el heroísmo y capacidad profesional de los marinos peruanos cuyo arquetipo fue Miguel Grau.

Las fuentes que utilizó para su trabajo fueron principalmente la **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia** de Mariano Felipe Paz Soldán, la **Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia** de Tomás Caivano, la **Guerra del Pacífico** de Gonzalo Bulnes, la **Historia de la Campaña de Tarapacá** de Benjamín Vicuña Mackenna, la **Historia de la Guerra del Pacífico** de Diego Barros Arana, los **Episodios Marítimos**, también de Vicuña Mackenna, la **Historia de la Marina de Guerra del Perú** de Manuel I. Vegas García y, fundamentalmente, explotó a fondo y con pericia de experimentado historiador los grandes y nutridos volúmenes de la **Recopilación Documental** de Pascual Ahumada Moreno.

Como vemos, espigó tanto en la bibliografía chilena como en la peruana y en todos los repositorios que tuvo a su alcance en Nueva York. Pudo así redactar una historia palpitante, ágil, llena de acertados comentarios, de juicios penetrantes, de comparaciones didácticas. Si a lo largo de la obra aparecen largos párrafos llenos de admiración y elogio para los marinos peruanos, esto no es producto de una simpatía gratuita sino el resultado lógico, imparcial, de una sensibilidad impactada por el heroísmo y capacidad de los peruanos quienes suplieron, a fuerza de energía y talento, profundas carencias materiales.

Con su habitual lucidez, Jacinto López valoró en toda su magnitud la importancia de las acciones navales cuya suerte era decisiva para marcar el rumbo definitivo de la guerra. Quien lograrse el dominio del mar, tenía ganada la contienda. A este respecto, la suerte estaba echada de antemano contra nuestro país. La superioridad naval de Chile, basada en dos modernos blindados, era realmente abrumadora, inalcanzable. El Perú no tenía esperanzas de victoria.

Nuestra escuadra estaba compuesta por buques como la fragata blindada "Independencia" que, según la opinión calificada de Grau, era sólo un barco de tercer o cuarto orden. El monitor "Huáscar", la mejor nave, también según juicio de Grau, no podía considerarse entre las de primer orden. Las otras unidades o eran sólo pontones —como los monitores de río "Manco Capac" y "Atahualpa"— o buques de madera, presa fácil de los blindados.

Pero si el material a flote era débil y obsoleto, la mayor desventaja del Perú se daba en su carencia de tripulaciones. Bien es cierto que contábamos con una oficialidad capaz y experimentada, hombres como Migueo Grau, Aurelio García y García, Guillermo More, Camilo Carrillo, Manuel Villavisencio, Leopoldo Sánchez, Nicolás Portal y otros más, verdadera élite naval, la más brillante y heroica pléyade de marinos en nuestra historia republicana. Pero carecíamos de tripulantes y, sobre todo, de artilleros.

Al momento de iniciarse la guerra con Chile una porción significativa de las tripulaciones de nuestra escuadra estaba compuesta por chilenos a los cuales debió darse de baja inmediatamente. Surgió entonces el problema de encontrar sustitutos capaces; pero en la mayoría de los casos hubo que echar mano de gentes bisoña que trataba de suplir su inexperiencia con entusiasmo y patriotismo.

Mas las tripulaciones y los artilleros no se improvisan. El aprendizaje de las tareas de la mar y del combate es lento. La experiencia se recoge como fruto de muchas singladuras e incesantes ejercicios. Por eso, como bien señala López, el Perú no podía alimentar la menor esperanza de victoria.

De muy distinta manera pensaba la mayoría de las gentes en el Perú al momento de iniciarse la guerra. Persistía aún entre nosotros el aura triunfal del 2 de Mayo de 1866. Se creía, con mal fundado optimismo, que los buques comprados para la guerra contra España podían ser útiles todavía y servir para ratificar nuestra hegemonía naval en el Pacífico. Hegemonía, por otra parte, que ya habíamos perdido desde 1874 cuando Chile adquirió sus blindados Cochrane y Blanco Encalada.

"¡Qué salga la escuadra!" era el grito más repetido en los mítines patrióticos que recorrían diariamente las calles de Lima. "¡Qué salga la escuadra!" pedían irresponsablemente los estrategas de café y aun muchos políticos. No sabían, o no querían saber, quienes con tanta vehemencia clamaban por el inicio de la campaña naval, que nuestros viejos buques, en los cuales se efectuaban urgentes y provisionales reparaciones, estaban inermes y hubieran sucumbido fácilmente ante el poder artillero de las unidades enemigas si éstas, como en efecto se pensó en Chile, hubieran venido hasta el Callao al momento de romperse las hostilidades.

Quiso la Providencia que esto no sucediera y, para asombro de todos, el Perú, el país más débil, tomó la iniciativa de la guerra en el mar. Una iniciativa que no perdería en ningún momento pese al aciago aunque lógico curso de los acontecimientos. Ya el 7 de abril, apenas dos días después de la declaratoria oficial de la guerra, la Segunda División Naval compuesta por la corbeta "Unión" y la cañonera "Pilcomayo" al mando del Capitán de Navío Aurelio García y García ponía rumbo al sur con el propósito de cruzar las líneas del enemigo. Al mismo tiempo los transportes llevaban hombres y material para fortificar apresuradamente los puertos de Arica e Iquique.

Comienza aquí lo que López ha llamado apropiadamente "el milagro de la guerra". En realidad el milagro del "Huáscar" y de su comandante Miguel Grau, "la historia de la guerra sostenida, después de la pérdida de la "Independencia" en la primera acción naval, por un sólo buque peruano, el "Huáscar", desde mayo hasta octubre, contra toda la escuadra chilena. Y el "Huáscar" —remarca López con verdad— no tenía artilleros, ni tropa veterana, ni tripulación adiestrada, ni buenas condiciones marineras, ni buena máquina y las reparaciones que se le habían hecho a toda prisa eran imperfectas e incompletas".

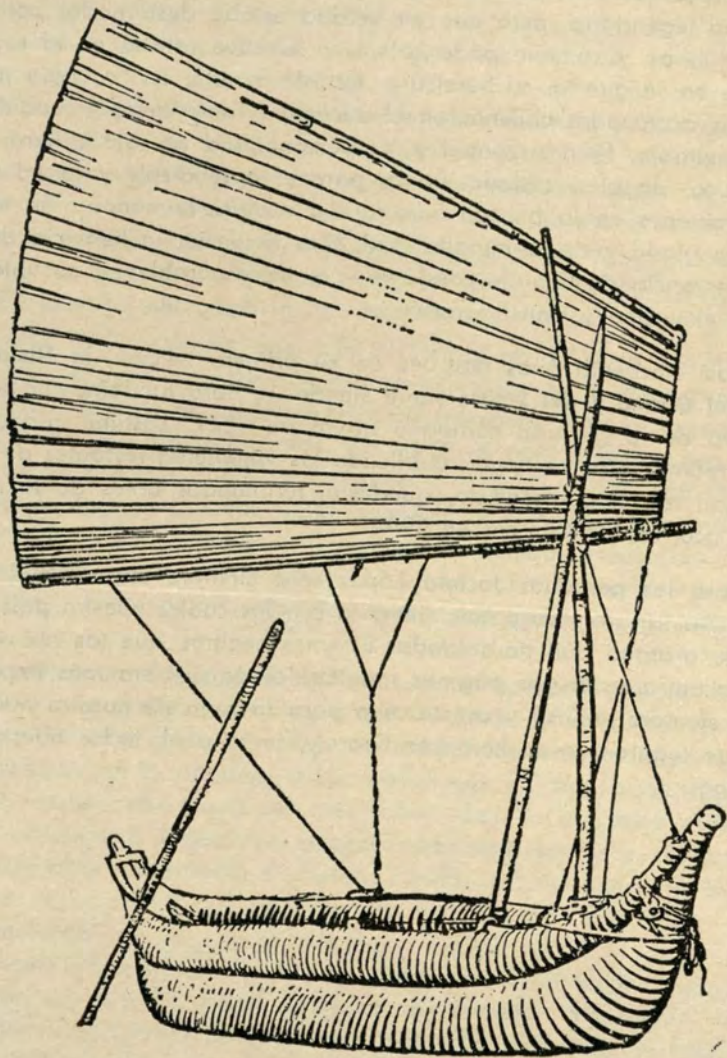
Durante cinco meses el Huáscar, gallarda y hábilmente comandado por Miguel Grau, puso freno a los designios del enemigo haciéndolo dudar, incluso, de la victoria final. Durante cinco meses la esperanza de todos los peruanos estuvo en manos de sus marinos. Todos sabían que éstos volverían después de haber peleado como buenos o no volverían jamás. Que retornarían a los puertos de la patria con la victoria o buscarían tumbas gloriosas en el fondo del mar.

De las páginas de la **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre** surge trazada por la sensibilidad y la erudición de López una efigie nota-

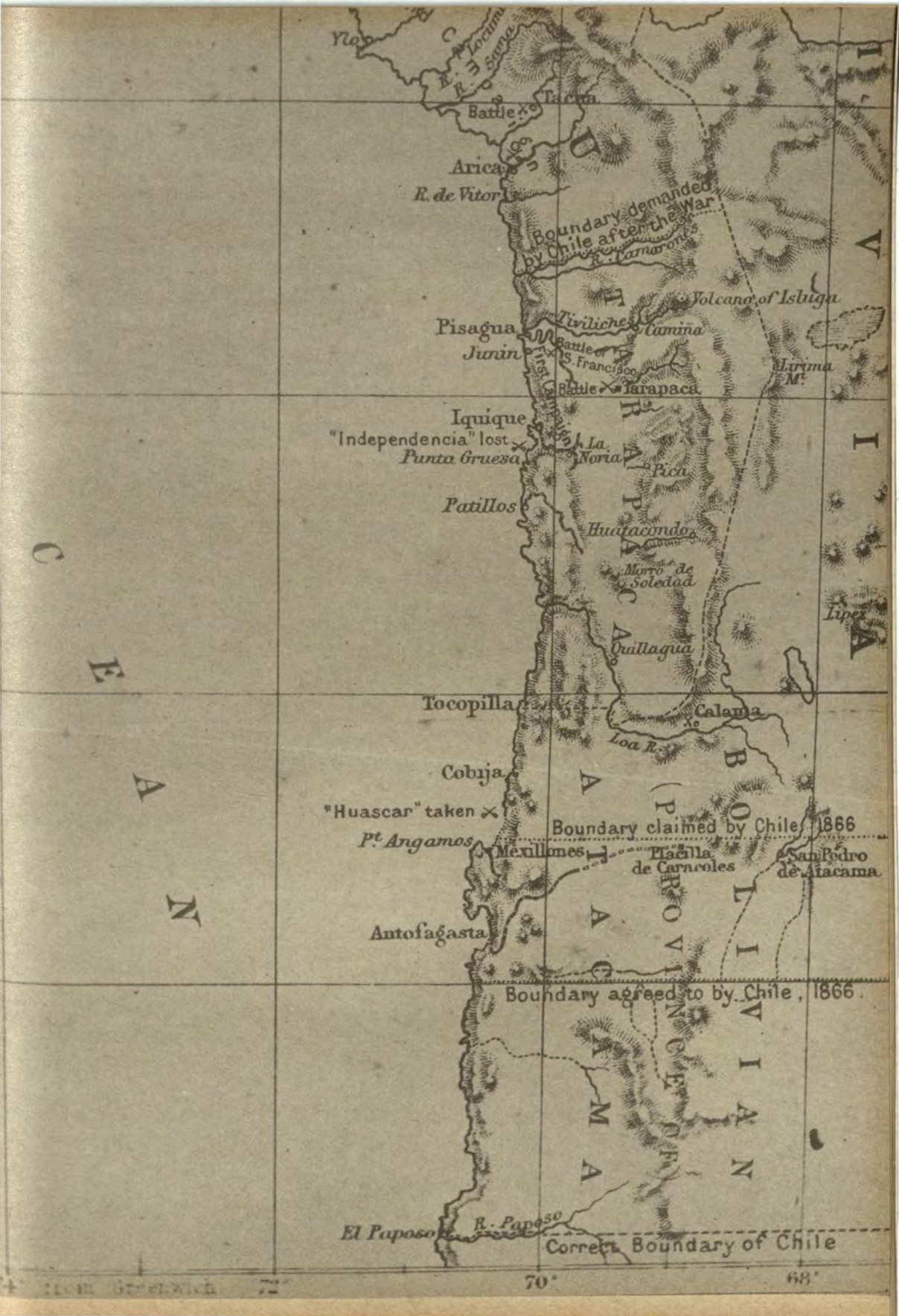
ble de Grau. El nos dirá que la guerra no hizo a nuestro epónimo Almirante sino que lo reveló. "En él había —señala— un predestinado, un héroe de la eternidad. Su audacia, su determinación, su valor, su inspiración, su generosidad, su nobleza, su facultad de realizar siempre lo inesperado, lo imprevisto, lo increíble y lo imposible; la suprema proeza y el supremo servicio de guardar él solo con su frágil nave, que su genia y su heroísmo habían hecho legendaria, pero que en verdad estaba desarmada, porque carecía de artilleros y su solo poder ofensivo efectivo estaba en el espolón; su obra toda en la guerra; su heroica y terrible muerte, en fin, bajo los fuegos de los dos ocorazados chilenos en el encuentro tanto tiempo evadido y a la postre inevitable, fijan su papel y su personalidad en esta guerra como un texto clásico, singular, aislado, único, para el aprendizaje y la educación de las generaciones en la belleza heroica del espíritu humano y en la concepción de la gloria y de la inmortalidad. Esta herencia, la herencia del "Huáscar", la herencia de Grau —concluye— es incomparable en su valor permanente de elevación y transfiguración".

Casi cincuenta años después de su primera edición, la **Historia de la Guerra del Guano y del Salitre** sigue siendo un libro fundamental para el conocimiento de la gloriosa campaña naval de 1879. Lástima grande es que hasta el momento no se hayan publicado los volúmenes restantes de esta obra que, según tenemos entendido, quedaron terminados antes de la muerte de su autor ocurrida en Caracas en 1942.

Para los peruanos Jacinto López será siempre un personaje singularmente grato. Un nombre y una memoria con los cuales nuestro país tiene una deuda de gratitud aún no saldada. Estamos seguros que las nuevas generaciones encontrarán en las páginas magistrales de su obra más importante, el mensaje siempre valioso y constructivo para la forja de nuestra nacionalidad, aquel que legara con su heroísmo Grau y, junto a él, todos nuestros valientes marinos.



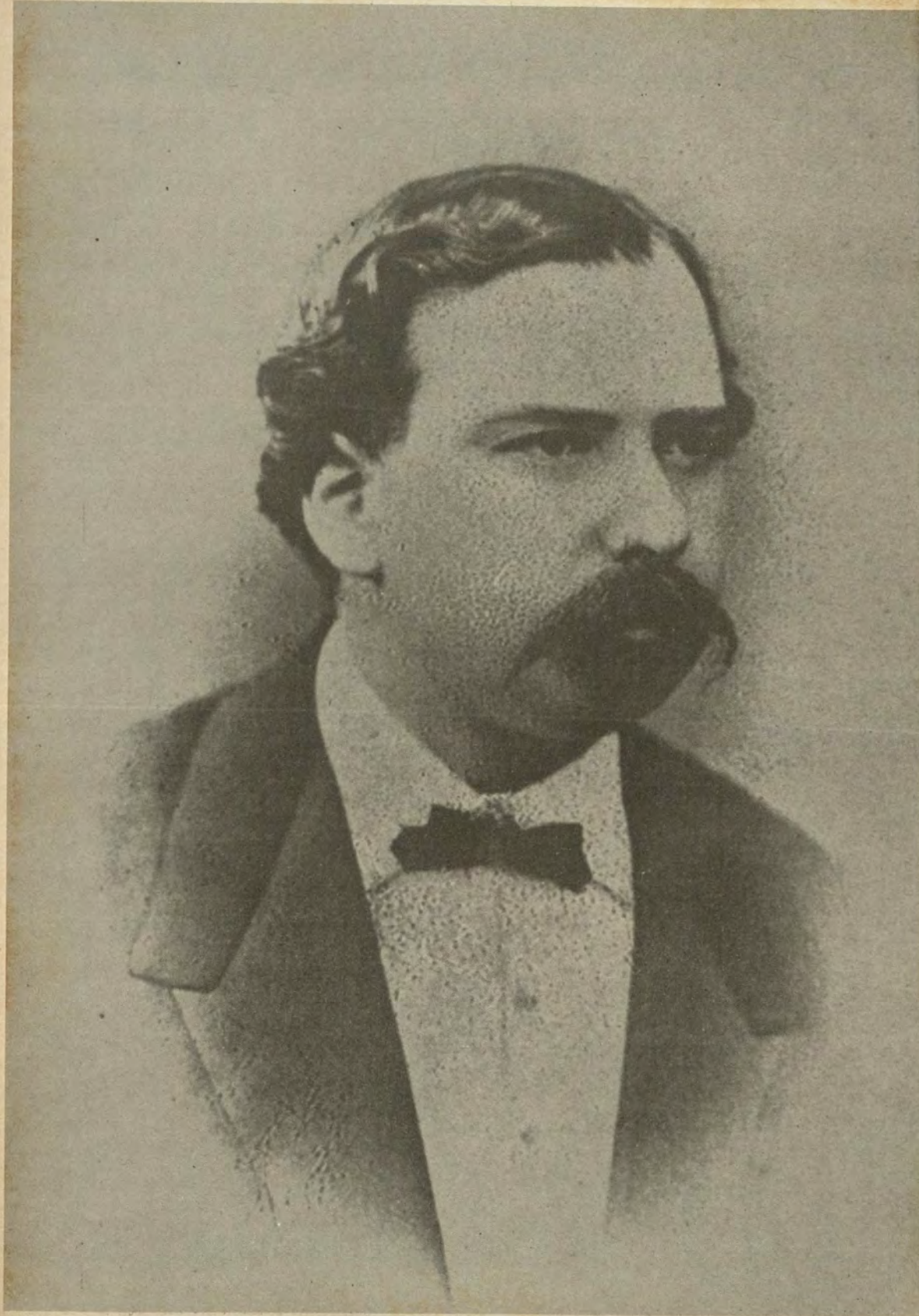




Tacna  
 Battle of Tacna  
 Arica  
 R. de Vitoria  
 Boundary demanded by Chile after the War  
 R. Lamerzon's  
 Volcano of Isbiqua  
 Pisagua  
 Battle of S. Francisco  
 Battle of Tarapaca  
 Iquique  
 "Independencia" lost  
 Punta Gruesa  
 Patillos  
 Huatacondo  
 Morro de Soledad  
 Quillagua  
 Tocopilla  
 Calama  
 Loa R.  
 Cobija  
 "Huascar" taken  
 Pt. Angamos  
 Mexillones  
 Antofagasta  
 El Paposo  
 R. Paposo

C  
 E  
 A  
 N

Boundary claimed by Chile, 1866  
 Boundary agreed to by Chile, 1866  
 Correct Boundary of Chile



Manuel Pardo y Lavalle

## *Algunas Reflexiones acerca del Tratado Peruano-Boliviano de 1873*

Percy Cayo Córdova

Decía don Mariano Felipe Paz-Soldán, el primer historiador peruano de la Guerra de 1879, en su **"Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia"**, editada en Buenos Aires el año 1884 (1): "El motivo (para declararnos la guerra) en que más inculca Chile, y es el tema de sus argumentos contra el Perú, es el tratado secreto de alianza de 1873" (2). Y tenía razón entonces; sin embargo, lo que llama la atención, es la insistencia, hasta prácticamente nuestros días, de la historiografía chilena, para reiterar que allí se encuentra el motivo verdadero de la guerra.

Dentro de la perspectiva chilena, Gonzalo Bulnes (3), quien representa una cuasi versión oficial de la guerra, nos decía en 1911 (4) que había escrito su obra:

"...para que los escritores que se inspiran en la verdad no repitan que la Guerra del Pacífico fue una celada preparada por Chile para apoderarse de Tarapacá y del litoral boliviano; cuando en realidad fue una guerra preparada por el Perú en 1873" (5).

Como veremos, el afán de Chile de buscar una justificación a la declaratoria de guerra al Perú basada en el Tratado de 6 de Febrero de 1873, ha tenido éxito, pues se viene repitiendo hasta hoy en día en forma casi unánime por la historiografía chilena.

Así podemos citar que en la nota que remite el Ministro Plenipotenciario de Chile en Lima, Joaquín Godoy, el 3 de abril de 1879, —verdadera declaratoria de guerra— al gobierno peruano, se hace mención al Tratado como razón fundamental del conflicto (6). En este sentido, Godoy no hacía sino repetir lo que el Canciller chileno, Alejandro Fierro, había dicho a nuestro enviado don José Antonio de Lavalle, en Misión en Santiago por el gobierno peruano en un supremo esfuerzo por evitar el estallido bélico.

En el mismo año de la guerra, la Gran Logia de Chile contestando a un llamado de paz de la Logia Oriente de Montevideo, le decía:

"Con la mano en el corazón os aseguramos que Chile, tan decidido siempre por la paz, no pudo en esta ocasión evitar la guerra sin mengua para su honra y decoro. No juzguéis por apariencias ni por apasionadas invenciones. Penetrad como juez severo en las causas verdaderas de la guerra y veréis que ella fue una dolorosa necesidad para Chile. Imponeos de lo que significa el Tratado Secreto de 1873, firmado por Perú y Bolivia contra Chile. . ." (7).

En nuestros días el historiador ruso Vladimir Smolenski, sostiene: "Preparándose para la guerra contra Chile, Perú y Bolivia concluyeron en 1873 un tratado secreto de Alianza. . ." (8).

Así pues podemos decir que a través del tiempo, esta tesis se ha mantenido en todo su vigor y a pesar del lapso transcurrido desde sus primeras expresiones ella se viene repitiendo, aunque carezca de todo sustento sólido. Casi no vale la pena recordar aquí, que los historiadores clásicos de los días de la guerra, desde el punto de vista chileno, Benjamín Vicuña Mackenna y Diego Barros Arana, estuvieron desde el primer momento en la misma línea. Con razón podía decir Alberto Gutiérrez en **La Guerra de 1879**:

"Toda una generación de Chile se ha educado bajo la influencia de esta propaganda y ha bebido en la leche materna aquello de que Bolivia y el Perú pérfidamente coaligados, se aliaron contra Chile para hacerle la guerra; que éste se defendió vigorosamente y triunfó merced al patriotismo y valor de sus hijos" (9).

Vale la pena reflexionar sobre este planteamiento de la historiografía chilena, pues la insistencia en él obedece a la necesidad de justificar una guerra injustificable; por otra parte, de este planteamiento, como de una premisa mayor en un silogismo, se desprenden los otros: que el Tratado era secreto, que tenía carácter ofensivo, que lo buscó el Perú y que no tiene nada que ver con las anteriores negociaciones chileno-bolivianas, etc.

Dentro de la tesis chilena sobre el tratado forma parte la afirmación de que el Perú buscó la alianza para pérfidamente atraer a Bolivia en contra de Chile. Todo hace pensar que no fue así, a pesar de las dificultades que la historiografía peruana —que no ha cultivado especialmente el tema— tiene para encontrar sus antecedentes. Dificulta el estudio la ausencia en nuestros archivos diplomáticos y legislativos de los documentos que nos podrían llevar a un mejor y pleno conocimiento del tema. Respecto al aspecto

legislativo, vale decir, la información que sobre el Tratado podríamos encontrar en nuestros repositorios respectivos, es inexistente. Fue Modesto Basadre, diputado por Tacna durante el gobierno de D. Nicolás de Piérola entre 1895 y 1899, quien denunció en la sesión del 5 de setiembre de 1895 "que habían sido sustraídas las actas de las sesiones secretas en las que fue aprobado el tratado secreto de alianza con Bolivia" (10).

Así pues nos vemos privados, en el intento de un mejor acercamiento al tema, de una fuente tan valiosa. Cuánto aportaría saber qué opiniones se dieron ante la iniciativa boliviana por el Tratado, de qué manera se negoció el texto, qué dudas se plantearían durante el debate. No hemos encontrado otra mención al tema que la del propio don Modesto Basadre, en una carta autobiográfica datada en Lima el 13 de noviembre de 1904:

"Durante 15 días unos cuantos combatimos la tal alianza; yo el más encarnizado... Nada valieron los argumentos, el Pdte. quería la alianza; por todos los votos **menos 9**, se aprobó el Tratado de Alianza, a las 3 de la mañana. Pedí la palabra y dije que "me hallaba tan conmovido que no podía casi hablar; pero que tenía pleno convencimiento, que nuestros hijos y los hijos de nuestros hijos dentro de cien años, maldecirían la aprobación de ese fatal tratado" (11).

La ratificación del Tratado firmado el 6 de febrero ocurrió el 22 de abril del mismo año (12), por parte del Perú; por parte de Bolivia, lo ratificó la Asamblea el 2 de junio y se promulgó reservadamente el 16 del mismo mes (13).

Tampoco contamos con la documentación proveniente de nuestra Cancillería. De existir ella en manos nuestras, podríamos aportar mayores pruebas al carácter preventivo-defensivo del Tratado ante el expansionismo chileno. Mas durante la ocupación de Lima, ese Archivo de nuestra Cancillería cayó en manos —por falta de previsión— del invasor que durante más de dos años lo poseyó en su totalidad, llevándose, al fin de la larga y triste ocupación, gran parte de ellos. Es digno de resaltar cómo a pesar de estar en posesión Chile de toda la correspondencia de los años que comprenden a la negociación del Tratado de 6 de Febrero o Tratado Riva-Agüero-Benavente, aun de la que debió ser más secreta, no ha podido lucir hasta hoy ningún documento que pueda avalar su malhadada tesis de la oscura conjura a la que el Perú habría llevado a Bolivia por medios no lícitos (14).

La mayor parte de los historiadores chilenos que se han ocupado del tema, presentan al Perú buscando a Bolivia para firmar la Alianza de 1873. En verdad fue Bolivia la que propuso la Alianza. Sin embargo hay que resaltar, que ello no es sino un esfuerzo por rescatar la verdad histórica. Absolutamente nada de malo hubiera habido si la iniciativa hubiera partido del

Perú. Veremos más adelante cómo las circunstancias que mueven a la Alianza, interesaban a ambos. Mas la historiografía chilena en su afán de presentar a su país como víctima de las malas intenciones peruanas, ha querido presentar así los orígenes de la Alianza Defensiva, pretendiendo desconocer que tan sólo "Perú y Bolivia secretamente convinieron garantizar cada uno al otro su independencia, soberanía e integridad territorial" (15).

Mas a pesar de tantas pruebas del origen de la Alianza, los historiadores chilenos no cejan en su afán de presentar a Bolivia como víctima de las malas artes de los gobernantes peruanos. Así, cuando ya no pueden negar que fue Bolivia quien sugiere la Alianza, presentan esta sugestión como originada en maniobras de la diplomacia peruana. El General Augusto Pinochet Ugarte, en su **Guerra del Pacífico - 1879. Campaña de Tarapacá**, nos dice: "Después de la inteligente conducción diplomática por parte del Perú, los bolivianos le solicitaron la alianza, la que llegó a materializarse el 6 de febrero de 1873..." (16).

Intentaremos reconstruir los orígenes del Tratado de Alianza Defensiva de 1873. Es evidente la importancia de la ley boliviana, promulgada el 11 de noviembre de 1872. Sólo el interés deliberado de violentar la verdad histórica, puede desconocer que allí está el origen de las tantas veces mencionada Alianza (17).

¿Por qué solicitaba Bolivia la Alianza? ¿Qué llevó al Perú a aceptar tal invitación? Creo que nos podemos aproximar a la respuesta que estas preguntas merecen, revisando los acontecimientos previos.

En primer lugar, era evidente el avance chileno a lo largo del litoral boliviano. Oleadas de pobladores del sur, venían ocupando la zona salitrea y la presencia de fuertes capitales chilenos debieron despertar inquietud en algunos lúcidos políticos bolivianos. Nadie puede desconocer, aunque así ocurra de parte del sector de la historiografía chilena, que por todos los medios Chile había ido avanzando en su límite septentrional. Sería motivo de una ponencia aparte este tema. Basta recordar todas las maquinaciones chilenas para obtener el Tratado de 10 de agosto de 1866 por el que alcanzaba al paralelo 24 de latitud sur y aún tenía derecho a obtener la mitad de

"los productos provenientes de la explotación de los depósitos de guanos descubiertos en Mejillones y de los demás depósitos del mismo abono que se descubrieron en el territorio comprendido entre los grados 23 y 25 de latitud meridional, como también los derechos de exportación que se perciban sobre los minerales extraídos del mismo espacio de territorio que acaba de designarse" (18).

Otras concesiones —más bien privilegios— se hacían al Gobierno chileno; tal el derecho de "nombrar uno o más empleados fiscales, que inves-

tidos, de un perfecto derecho de vigilancia, intervengan en las cuentas de las entradas de la Aduana de Mejillones" (19).

Sería inútil esfuerzo probar que el Tratado que firmaran en Santiago, Juan R. Muñoz Cabrera, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile, tuviera un origen basado en intereses mutuos. Bastaría recordar lo que decía Wilhelm Ekdahl, en su **Historia Militar de la Guerra del Pacífico**:

"Las concesiones que el Gobierno de Melgarejo hizo a la industria chilena del salitre eran verdaderos crímenes contra los intereses de la Nación boliviana. El convenio de 1866 era otro error, pues sin arreglar la cuestión de los huanos, hirió profundamente los intereses bolivianos al reconocer el paralelo 24° como límite" (20).

A pesar de estas palabras, nadie puede desconocer el espíritu chileno que anima toda la obra de Ekdahl.

Es evidente que supo Chile ganarse la simpatía de Melgarejo,

"mestizo con vocación mesiánica que se sintió llamado a destinos continentales. Movido de un idealismo conmovedor y totalmente ganado por la ola americanista, proclamó la llamada "doctrina Melgarejo", por la cual las fronteras del continente desaparecían para construir "simples líneas Aritméticas" (21).

Con esos eufemismos, describe el historiador Mario Barros, al caudillo que derribara del poder al presidente Achá. Bien sabemos cómo Chile logró fascinar a este caudillo boliviano y la sugestión que sobre él logró ejercer el ministro chileno en Bolivia Vergara Albano (22) a quien concluida su gestión en Bolivia quiso Melgarejo encargarlo de la cartera de Hacienda, lo que aquel rechazó (23).

No debemos considerar una coincidencia, que en los días previos a la solicitud de Alianza por parte de la Asamblea boliviana hubieran aparecido en diarios de Lima noticias referentes al armamentismo chileno y al descontento boliviano por la presencia chilena en Antofagasta. Así, "El Comercio" de Lima, decía en su edición del 29 de octubre de 1872, bajo el título de **Bolivia no quiere a Chile en Antofagasta**, que el Ministro de Bolivia en Chile, había dicho a la Cancillería del Mapocho:

"En orden a que se haga extensiva a la Oficina Fiscal de Antofagasta, la intervención por parte de Chile, que existe actualmente en la Aduana de Mejillones, debo expresar a Vuestra Excelencia que diferiría con el mayor placer a sus deseos.

Pero mi Gobierno, y la Nación, no se limita a ver en esta intervención —no consentida— una simple garantía de operaciones fiscales, sino que considera, implícito, una cuestión de soberanía".

Pocos días antes del pedido de la Asamblea boliviana, "El Comercio" de Lima, del 5 de noviembre de 1872 informaba bajo el título de **Chile construye blindados en Londres:**

"Valparaíso —Construcción de buques para Chile—. El Ministro chileno en Inglaterra, Blest, ha contratado en la Compañía Earle, dos buques blindados, que pueden servir a todo género de expediciones, con la ventaja de una notable superioridad en el uso de la artillería. La maquinaria será encargada a la Casa Penn y Cía. El primero será entregado dentro de 17 meses, contados desde abril último y, el segundo, dentro de 20, contados desde el 4 de mayo último. Para asistir a la construcción de los blindados, y vigilarla, a más de los empleados que ha puesto Mister Reed, el ministro chileno ha comisionado al teniente Guillermo Peña y al Guardiamarina L. Señoret".

La noticia agregaba que Mr. Reed era "el más eminente constructor naval europeo" y que la Casa Penn y Cía. era "una de las más afamadas fábricas inglesas".

No era la primera vez que noticias sobre el armamentismo chileno aparecían en el viejo y tradicional periódico limeño. Podemos citar aquí la edición del martes 27 de agosto del mismo año 1872, que a la letra decía:

"**Armamentos para Chile** — El "Mercurio" de Valparaíso en su edición del 14 del presente, inserta una carta del comisionado por el gobierno de Chile para la compra de armas en Europa destinadas a ese país. "Es la segunda vez —dice éste— que vengo a Lieja con el objeto de hacer la recepción de una nueva partida de 300 mil cartuchos para mandar a Chile. Mi estada en Bélgica, tiene por objeto vigilar la construcción del sistema "Comblain". Las armas portátiles preocupan hoy a Francia y a Bélgica. Los "Comblain", que van a Chile, son los más perfectos que existen en fusiles. Con diez hombres armados de ellos producen el mismo efecto que una ametralladora".

Son muchas las veces que "El Comercio" y otros diarios de Lima se ocupaban del tema. Es probable que desde Bolivia estas noticias despertaran la misma inquietud (24).



Mas no son sólo artículos vinculados al tema del armamentismo los que en esos días aparecen en los diarios limeños. Concretamente el tema del expansionismo chileno no estuvo ausente. "La Patria", editorializaba el 20 de setiembre del mismo año 1872, señalando los cinco grados de litoral boliviano "que ha disminuído en la mitad con la desmembración que Chile le ha hecho en el pretendido tratado de límites que obtuvo del Dictador Melgarejo, su aliado". En su edición del 23 de setiembre, "La Patria", mencionaba con claridad el expansionismo chileno, y criticaba el pacto Melgarejo-Pérez de 1866. Este artículo, de gran significado para detectar la preocupación que desde el Perú se vivía ante las maquinaciones diplomáticas de Chile, fue contestado por "El Ferrocarril" de Santiago del 8 de octubre de 1872. Allí se hacían duros ataques a "La Patria", por el hecho de haber criticado el Tratado Melgarejo-Pérez. No demoró "La Patria" en contestar con sesudos argumentos en números sucesivos (25).

Creemos que las preocupaciones comunes de Bolivia y el Perú ante la cada vez más vigorosa presencia de Chile en el litoral boliviano y el avance hacia el extremo meridional peruano propiciaron la Alianza de 1873. Cabe resaltar, cómo pasado más de un lustro, el Tratado de 1866 sigue siendo un recuerdo ingrato. Pensamos que en el tratamiento del estudio del Tratado de 1873, no se debería perder de vista el Tratado de 1866, tan gravoso para Bolivia y que sin embargo es presentado por algunos estudiosos chilenos como una generosa concesión de Chile a Bolivia. Más aun, un historiador tan serio como Mario Barros, llega a decir que "El Tratado de 1866 con Bolivia es el único que Chile ha firmado sin hacer una sola corrección ni modificar en una coma el texto que propuso Melgarejo" (26).

Contradiendo esta opinión —que no compartimos en lo más mínimo— está la carta que Mariano Melgarejo escribiera a su plenipotenciario Muñoz Cabrera el 1º de octubre de 1866, que René Moreno reproduce en su obra **Bolivia y Argentina**: en ella se decía:

"Mi estimado amigo: He sabido con sentimiento que usted ha promovido una polémica por la prensa atribuyéndose la redacción del tratado entre Chile y Bolivia. En honor de la verdad, todo, en su mayor parte, es obra del señor Vergara Albano" (27).

No es nada imaginable que un tratado tan perjudicial para Bolivia, fuera redactado por algún boliviano; conociendo de la intimidad que llegó a extremos poco razonables entre Melgarejo y el representante chileno, es dable pensar que este último lo redactara. La afirmación de Mario Barros apunta, pues, a liberar a Chile de cualquier responsabilidad moral. Mas la historia objetiva y serena, no puede dejar de señalar la forma poco regular —por decir lo mínimo— cómo se llegó a plasmar tal acuerdo.

Volviendo a las vísperas de la firma de la Alianza de 1873, no podemos tampoco dejar de señalar la forma en que Chile procuró arrastrar a Bolivia, por esos días, a cometer el acto inmoble de hacer alianza común, para arrebatarse al Perú sus territorios meridionales, a objeto que Bolivia tuviera litoral entre Moquegua y Camarones; el acuerdo incluiría que Chile se quedaría con todos los territorios al sur de esta última Quebrada, lo que suponía que Bolivia cedía su propio litoral. La historiografía peruana no ha resaltado hasta ahora debidamente, la lealtad con que procedió Bolivia entonces, no aceptando un acto que hubiera sido un baldón para cualquier país que lo aceptara. De todos modos, queda como un baldón, para quien lo proponía.

Nada ha dicho al respecto la historiografía chilena. Ha permanecido en silencio ante las afirmaciones que los comprometían en tan desleales propuestas. Concretamente el historiador italiano Tomás Caivano en su **Historia de la Guerra de América entre Chile, Perú y Bolivia**, cuenta cómo Vergara Albano el año 1866 le propuso al Ministro Boliviano Mariano D. Muñoz.

"que Bolivia consintiera en desprenderse de todo derecho a la zona disputada desde el paralelo 25 hasta el Loa, ó cuando menos hasta Mejillones inclusive, bajo la formal promesa de que Chile apoyaría a Bolivia del modo más eficaz para la ocupación armada del litoral peruano hasta el **Morro de Sama**, en compensación del que cedería a Chile, en razón de que la única salida natural que Bolivia tenía al Pacífico, era el puerto de Arica" (28).

Mas valdría recordar, que también los periódicos de Lima recogieron esas insinuaciones, lo que nos lleva a afirmar, que no fueron sólo indicios, sino pruebas definitivas y claras, las que tuvo el Perú en el sentido de que Chile "negociaba" sus territorios meridionales. Aquí las pruebas: "El Comercio" de Lima, decía en su edición del 5 de noviembre de 1872:

"Al mismo tiempo que el Ministro de esa República en La Paz daba al Gobierno boliviano las más amplias y satisfactorias explicaciones acerca de la expedición desatinada del general Quevedo, el señor Lizárraga, nuestro representante en Bolivia, asumía el rol único que corresponde a un gobierno amigo leal de los dos Estados beligerantes. Reunía en un banquete diplomático a los miembros del gabinete boliviano y al representante de Chile. . . . .Y como dijimos antes que la absorción y la conquista de Bolivia era una cosa imposible, por más que la quieran y la solicitan algunos espíritus ciegos y temerarios, repetimos hoy que la incorporación o absorción del departamento de Moquegua sería no menos imposible y temeraria que la aniquilación de la nacionalidad boliviana".

Y no era sólo "El Comercio" sino "La Patria" los que daban a conocer estos hechos. En su edición del 13 de octubre de ese mismo año 1872, y bajo el título: "La cuestión minera y aduanera en Atacama" leemos:

"Chile parece desconocer la conformación geográfica de Bolivia, cuando le aconseja ambicionar el puerto de Arica, cediéndole sus propios puertos en Atacama. Error crasísimo es creer que el norte y el sur de Bolivia pueden importar y exportar por los mismos puertos. Arica surte a los departamentos septentrionales de La Paz, Oruro y Cochabamba; y Cobija a los meridionales de Sucre, Potosí y Tarija".

Grave denuncia, mas magro comentario periodístico.

Habría que cotejar la proximidad de todas estas fechas, para que quede claramente justificada la Alianza de 1873.

La carta de Daniel Ruza de 31 de agosto de 1872, agente fiscal peruano en Londres, al Ministro de Hacienda y Comercio en Lima, está encuadrada también dentro de la época y debió impulsar así mismo a los estadistas peruanos, a suscribir la tantas veces mencionada Alianza. Ruza informaba allí que en Londres se decía de la existencia de una alianza chileno-boliviana y que

"el objeto que se le atribuye es arrebatar a nuestra patria el departamento de Moquegua, para que se lo anexe Bolivia, quien por su parte y en pago del auxilio que recibiría en esa desatentada empresa, cederá a Chile el territorio de Mejillones que le pertenece, y que Chile codicia manifiestamente" (29).

Jorge Basadre, nuestro gran historiador de la república, ha relatado cómo Chile propuso a Bolivia la compra "del territorio situado entre los paralelos 24° y 23°" (30). Según esta versión, el presidente Morales habría aceptado en principio por lo que Bustillo escribió a Morales reprochándole esa frivolidad, que calificó de infame. Para descartar a Bustillo, Chile nombró como plenipotenciario en La Paz a Santiago Lindsay (31). Nuestro gran historiador menciona las exigencias del presidente Errázuriz, condicionando su apoyo a la expedición del general Quintín Quevedo, sujeta a la

"cesión de una parte del litoral reconocido como integrante de Bolivia, y ofreciéndole, en cambio, ayudarle con todo el poder de Chile en la adquisición del litoral de Arica a Iquique (perteneciente al Perú)" (32).

Todos estos testimonios, prueban fehacientemente que la Alianza peruano-boliviana tuvo su origen en una legítima preocupación de ambos pue-

blos por conservar sus respectivos territorios. Bolivia no aceptó alevos insinuaciones de Chile. El Perú se sintió obligado a vincular su suerte a la de Bolivia, porque además, había suficientes indicios, como se lo hacía saber el cónsul general en Bolivia al presidente Balta, de que "...a todas luces parece que este Gobierno se prepara a todo trance para luchar con nosotros" (33).

Queda claro que no hubo concierto oscuro alguno entre Perú y Bolivia al firmar el Tratado a febrero de 1873, menos veracidad —o mayor cinismo, más exactamente— encierra la tesis de que el Perú arrastró a Bolivia a la Alianza —lo que ya vimos es absolutamente falso— con el objeto de atacar a Chile. Vale citar aquí a José de la Riva-Agüero y Osma, historiador peruano, nieto de nuestro diplomático que firmara el Tratado por el Perú; él nos dice:

"Si la diplomacia peruana tenía la facultad fascinadora y los vastos y maquiavélicos propósitos con que Bulnes la obsequia, es inexplicable que no provocáramos decididamente la guerra en 1873, cuando ya se había conseguido la alianza con Bolivia...; cuando nuestra marina era superior... y cuando había como pretextos expeditos los armamentos marítimos que Chile decidía, la expedición de Quevedo a Antofagasta..." (34).

Riva-Agüero menciona, y con razón, la expedición del general Quintín Quevedo. No hay duda de la vinculación entre la Alianza y esta frustrada intentona revolucionaria. Bastaría leer el articulado del Tratado, para comprender la relación entre uno y otro.

No tiene fundamento alguno tampoco, la pretensión chilena de querer convertir el Tratado de Defensivo en Ofensivo. La argumentación de Miguel Mercado Moreira, en su **Historia Internacional de Bolivia** es muy precisa al respecto e incide además en el hecho de que quien decidía "si la ofensa recibida por la otra está consignada entre las designadas en el tratado" era la parte no agredida (35). Así pues, la Alianza no era compulsiva. Con razón Don Julio Méndez dijo del artículo 3º en 1893 que establecía una cláusula potestativa (36). Mayor buena fe no podía encerrarse en ella.

Dentro de la búsqueda de Chile para aparecer como agredido por los aliados en 1873, la mención a que desconocía el Tratado ha ocupado con insistencia a sus historiadores. Lo sostuvieron así inicialmente Diego Barros y Vicuña Mackenna, y lo han seguido repitiendo otros, cayendo numerosas veces en flagrantes contradicciones. Ya nuestro primer historiador de la Guerra, mencionado en los inicios de esta ponencia, hacía referencia a ese hecho. Aquí la cita:

"Que Chile tuvo conocimiento del Tratado desde el mismo año de su celebración, es un hecho que aun cuando las circunstancias mismas que acompañan a estos actos no fueran por sí solas bastante para demostrarlo, desde que forzosamente tienen que intervenir en ellos centenares de personas de diversos y aun encontrados intereses, existen abundantes pruebas de otro género que no dejan lugar a la más pequeña duda" (37).

Y estaba en lo cierto don Mariano Felipe Paz-Soldán.

Nuestra Cancillería en el **Contramanifiesto que el Gobierno del Perú dirige a los Estados amigos con motivo de la guerra que le ha declarado Chile** del 1º de mayo de 1879 (respuesta al gobierno del Mapocho), decía:

"La existencia del Tratado, aunque secreto en virtud de una de sus estipulaciones no era por otra parte desconocida en Chile. Sus hombres públicos, y aún los mismos Ministros de Estado de diferentes épocas, lo han manifestado, ocupándose constantemente de su contenido" (38).

Mas luego de la publicación de la **Historia Diplomática de Chile** de Mario Barros Van Buren, la discusión del tema resulta mero bizantinismo, y la insistencia de la historiografía chilena en sostener que se vió obligada a ir a la guerra al enterarse de la existencia del Tratado, ha quedado huérfana de sustento alguno. Aunque valioso el testimonio por venir de un historiador de nacionalidad chilena, cabe subrayar que, en el fondo, no viene sino a confirmar lo que desde antiguo se sabía. Aquí la cita:

"¿Conocía Chile el Tratado Secreto?"

La Cancillería de Chile conoció el Pacto Peruano-Boliviano casi simultáneamente con su firma. Durante años los escritores chilenos especularon sobre la base de que el Tratado era totalmente desconocido y que la contienda contra Chile se fraguó en una sombra sigilosa. Que el Tratado era secreto, no hay duda alguna. Pero que a partir de 1873 se le conoció por toda América es cosa ya probada. Basta revisar los archivos confidenciales del Ministerio de Relaciones Exteriores y, sobre todo, el interesante epistolario de don Joaquín Godoy, para apreciar este hecho".

La primera información sobre el acuerdo la envió el ministro en La Paz, don Carlos Walker Martínez. No dió detalles del texto.

"Cuando el Tratado llegó a Lima, aprobado por el Congreso boliviano, don Joaquín Godoy conoció su texto exacto y lo trasmitió de memoria a Chile. Hoy que conocemos el articulado original podemos apreciar que la versión de Godoy es casi idéntica.

La sospecha de que el Perú participaba de una encerrona internacional contra el Brasil fue sembrada en la Cancillería de Río por el ministro brasileño en Buenos Aires. Los peruanos, vivamente alarmados de esta versión que les abría un frente inesperado, se apresuraron a romper el secreto del Tratado y lo comunicaron oficialmente al gobierno imperial el 2 de noviembre de 1873. Brasil, con una sutileza un poco irónica, incluyó el Tratado "Secreto" en el Boletín de Pactos Internacionales que publicaba cada año. Como si esto no bastara, el ministro norteamericano en Río, señor Fish, lo transcribió íntegramente al Departamento de Estado de Washington, acotando —erróneamente— que se trataba de un acuerdo secreto entre "Argentina, Perú y Bolivia". El Departamento de Estado lo reprodujo, traducido al inglés, en la Revista "Foreign Relations", de la edición de 15 de enero de 1874" (39).

Hasta aquí la larga cita, que lo merecía, y que nos libera de cualquier comentario. Sólo cabe afirmar, o reafirmar, porque ya lo hizo Mariano Felipe Paz-Soldán, que

"fue un grave error político el haber guardado en secreto un tratado cuyo literal tenor, no puede ofender a ninguna Nación, desde que se limitaba a la simple defensa del territorio contra cualquier agresión extraña o exterior; de modo que si se le suprime este artículo adicional relativo al secreto, no existiría el más leve pretexto para ninguna queja. . ." (40).

Por último cabe reflexionar sobre la afirmación de que el Tratado fue una maniobra del Perú, que envolvió a Bolivia en una Alianza que a la postre la llevaría a perder sus territorios litorales. Quien presenta de manera más burda esta versión es, sin duda, Diego Barros Arana. Todo se habría reducido a una hábil intriga de los gobernantes peruanos que aprovecharon del paso de don Adolfo Ballivián por Lima, ya entonces como candidato electo a la presidencia de su patria.

"Ballivián, hombre de vistas poco sagaces se dejó enredar en aquella intriga, y dió su aceptación a la alianza que se le ofrecía. Parece que el gabinete de La Paz no tuvo el menor conocimiento de aquella negociación, y que el día menos

pensado se encontró con que su agente diplomático en Lima, por encargo de un mandatario que ni siquiera había entrado en sus funciones, acababa de celebrar un tratado que amarraba a la república a una alianza que al fin había de ser funesta a las dos partes que la estipularon" (41).

Si bien constituiría la versión de Barros Arana una suerte de "caso límite", encierra una dosis mayúscula de anti-peruanismo. Nada más falso que esa versión, como falsas son en su mayor parte las versiones de otros historiadores chilenos. Si alguien, puede decirse, de ninguna manera fue sorprendido por la Alianza, fue el gobierno boliviano.

Vale la pena recordar el periplo de la Alianza desde que es sólo una iniciativa hasta que es ratificada. Fue el Congreso boliviano en Noviembre de 1872 el que solicita la Alianza. El acuerdo legislativo se dio siendo presidente de la República el General Agustín Morales. Al asesinato de éste (27 de noviembre de 1872), asciende al poder Don Tomás Frías, que lo ejercerá transitoriamente (más adelante gobernará entre 1874 y 1876). Convocadas las elecciones fue elegido el teniente coronel don Adolfo Ballivián.

Así, desde el punto de vista boliviano, la propuesta de la Alianza se origina durante la gestión presidencial de don Agustín Morales. La negociación del Tratado debió ocurrir fundamentalmente durante el gobierno interino o transitorio de don Tomás Frías; y fue don Adolfo Ballivián, que asumió el poder el 8 de mayo, el que estaba en ejercicio de la suprema magistratura boliviana al momento de ratificarse el Tratado. Así pues, dicho Tratado, podemos decir pasó por tres presidentes bolivianos (42).

Fueron dos legislaturas las que conocieron el Tratado por parte de Bolivia: una la que lo propuso y otra la que lo aprueba y que fue elegida simultáneamente con Ballivián. Habría que pensar en un poder de seducción de alcances ilimitados por parte del Perú y sus gobernantes, para poder lograr engañar a tantas personas que poseídas de una ingenuidad infantil, habrían sido movidas por intereses totalmente ajenos. Nada de eso se dio. En Bolivia como en el Perú los grupos dirigentes creyeron que ante el avance chileno el Tratado podía ser un instrumento eficaz. No tenía por qué ser extraño el interés de enlazar sus destinos en un acuerdo diplomático. Nada oscuro hubo ni de parte de Bolivia al proponerlo, ni del Perú al aceptarlo. Tantos testimonios como hemos venido citando, nos llevan a tan meridiana conclusión.

¿Dónde la intriga? ¿Qué documento de la Cancillería peruana o de la Cancillería boliviana puede lucirse para sostener que el Tratado de Febrero de 1873 fue una conjura alevé contra Chile? Muy por el contrario, frente al apetito desmedido de Chile por expandirse al norte de sus fronteras, donde territorios generosamente provistos por la naturaleza podían hacer la riqueza

de sus vecinos, Bolivia con lealtad que la honra, no accedió a las propuestas de canjes de territorios a costa del Perú. El Perú fue a la alianza, porque entonces ya había suficientes pruebas de que Chile codiciaba sus territorios meridionales. Nada hubiera podido justificar el rechazo por parte del Perú de la invitación boliviana a firmar la Alianza.

Queda muy claro, que el Tratado de Alianza Defensiva de 6 de febrero de 1873 no obedeció a propósito subalterno alguno. La historia auténtica no puede aceptar que se tergiversen hechos y documentos, para ponerla al servicio de desviados intereses nacionales. Queda bien claro, que todo en el origen de la alianza se presenta limpio. No fue concierto dirigido a causar daño a ningún otro estado. Fue fruto del interés de dos estados por defender sus propios intereses, sus soberanías que las veían comprometidas; y en ello no hay nada que pueda marchitar el honor de ninguno de ellos.

¿Por qué no recordar las palabras de don Mariano Baptista, que con referencia a la Alianza nos decía en 1873:

"El Tratado comienza una nueva era del Derecho Público en la América del Sur. Otra de las ventajas es **la perfecta lealtad de sus estipulaciones**, reducidas a la expresión más evidente de la justicia y del derecho, como es la defensa estricta y sagrada del territorio nacional, en que consiste la esencia misma de la soberanía. **Ninguna mira agresiva, ninguna intención ambiciosa contra el derecho ajeno** se desprende de sus diversos artículos; antes bien, todos convergen al resguardo puro y simple de la autonomía nacional" (43).

La Historia posterior a 1873, mostró que el Tratado no tuvo ninguno de los fines que la historiografía chilena le ha querido reconocer. No hemos querido utilizar ese tipo de argumento en nuestra ponencia. Nos limitamos a mostrar cómo la Alianza era a todas luces legítima en sus orígenes.

Desde el punto de vista exclusivamente peruano, se quiso con el Tratado recoger la preocupación de voces premonitorias que se alzaron invocando la necesidad de precaverse ante la ambición desbocada de quienes mostraban signos inequívocos de un afán expansivo que ya tenía expresión cuantitativa en la presencia múltiple de súbditos chilenos en el litoral boliviano y peruano.

No comprendió el Perú cabalmente, la gravedad de la situación. No se creyó en el ataque de quien ni siquiera colindaba con nuestras fronteras. La vieja tradición pacífica del Perú se resistía ante los hechos. Denuncias de un armamentismo exagerado fueron desoídas. En medio del desorden fiscal y la bancarota económica, producto del manejo descuidado e irresponsable de nuestras riquezas públicas, el Perú vio con sorpresa cómo se cancelaba el con-



trato para adquirir dos acorazados que debían mantener el equilibrio de fuerzas en el Pacífico, cuando menos, o conservarnos en la superioridad que tan evidente fue, por ejemplo, en los días del Conflicto con España y nuestra innegable victoria de Abtao.

Las luchas internas, la desunión de los partidos, la irreflexión en el gasto público exagerado y dispendioso, la falta de una conciencia alerta ante el peligro externo, hicieron pensar a un estadista tan preclaro como don Manuel Pardo, que bastaba ante el peligro el concierto de una alianza que comprometiera en la defensa de nuestros territorios y los suyos a Bolivia, que ya había visto mutilado su territorio por las concesiones exageradas de Melgarejo a la diplomacia difícil de calificar, del Mapocho. En verdad, bajo la forma de un Tratado de Límites, lo que ocurrió en el Tratado de 10 de agosto de 1866 fue una innegable cesión de territorio (44).

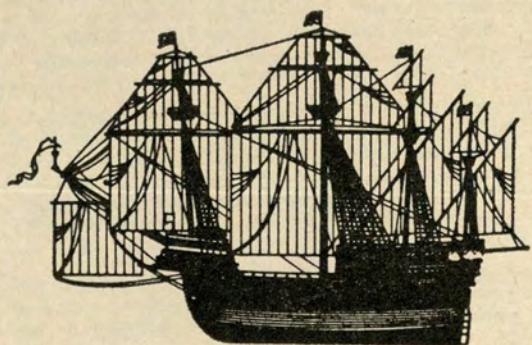
Las preocupaciones solidarias de Perú y Bolivia por mantener la integridad de sus territorios frente al interés chileno por apoderarse de las salitreras colindantes con límites septentrionales de su territorio, el innegable expansionismo chileno, la provisión desmesurada de armas, la creencia de los aliados de que un acuerdo diplomático era bastante para impedir cualquier conflicto, allí están las causas de la Alianza Defensiva Peruano-boliviana de 6 de febrero de 1873.

## BIBLIOGRAFIA

1. PAZ-SOLDAN, Mariano Felipe... **Narración Histórica de la Guerra de Chile contra el Perú y Bolivia**. Buenos Aires, Imprenta y Librería de Mayo, 1884. 922 pgs.
2. En la pág. 125.
3. BULNES, Gonzalo... **Guerra del Pacífico**.
4. La edición de Bulnes se realizó en tres tomos; el primero de ellos apareció el mencionado año 1911.
5. BULNES, Gonzalo... Ob. cit. Segunda Edición, 1955. T. I, p. 111.
6. Este documento lo transcribe Tomás Caivano en su **Historia de la Guerra de América** cuya 1ª edición se hizo en Florencia, 1883. Nosotros hemos usado para este tema la edición de Arequipa de 1925. El documento a que hacemos referencia aparece en las págs. 73-74.
7. Recojo la cita de ESCALA ESCOBAR, Manuel... **El General Erasmo Escala**. Santiago de Chile, Editorial Jerónimo de Vivar, 1971, p. 41. La nota de la Logia Oriente de Montevideo era de fecha 6 de agosto de 1879. Lastimosamente no se menciona la fecha de la respuesta de la Logia chilena.
8. Este artículo, publicado originalmente en la revista soviética "**Historia moderna y contemporánea**" N° 3, 1967, ha sido reproducido en Boletín de la Academia Chilena de la Historia, Año XXXV, Primer Semestre de 1968, N° 78, págs. (96) 120. La cita que hemos hecho aparece en la pág. 97 de dicho Boletín.
9. En la pág. 55 en la edición de Santiago de Chile, Editorial Francisco de Aguirre, 1975.
10. BASADRE, Jorge... **HISTORIA de la REPUBLICA del PERU**, Lima, Ediciones "Historia", 1962, págs. 2652-2653.
11. BASADRE Y CHOCANO, Modesto... **Diez Años de Historia Política del Perú (1834-1844)**, Lima, Editorial Huascarán, 1953, p. XXXVII. Esta es la única referencia al debate que hemos podido encontrar. Don Modesto Basadre nos informa además que de los "nueve votos, sólo vivimos D. Augusto Cabada y yo" (escribía don Modesto hacia el año 1904).

12. DULANTO PINILLOS, Jorge... **Nicolás de Piérola**, p. 210.
13. ROJAS VALDES, Ximena... **Don Adolfo Ibáñez**, Santiago de Chile, Editorial Andrés Bello, 1910, p. 94.
14. Ya Alberto Ulloa, hacia 1941 en su **Posición Internacional del Perú**, resaltaba los inútiles esfuerzos de "Gonzalo Bulnes, que pretendió extraer pruebas de la documentación contenida en los archivos nacionales del Perú", p. 261.
15. BURR, Robert N... **By Reason or by Force. Chile and the Balancing of Power in South America 1830-1905**. University of California Press, 1957, p. 124.
16. Santiago de Chile, 1972, p. 72.
17. Arturo García Salazar en su **Resumen de Historia Diplomática del Perú (1820-1884)**, Lima 1928, reproduce íntegramente la resolución de la Asamblea Nacional Boliviana aprobada el 8 de noviembre de 1872 y promulgada tres días más tarde por don Agustín Morales.
18. Artículo 2º.
19. Artículo 3º.
20. Editada en 1919, en 3 tomos esta obra de Ekdahl, profesor en la Academia Militar Chilena, es clásica para el tema: la cita que hacemos la hemos recogido del T. I, p. 37.
21. BARROS, Mario... **Historia Diplomática de Chile (1541-1938)** Barcelona, Ediciones Ariel, 1970, p. 239.
22. Cfr. BASADRE, Jorge... **Chile, Perú y Bolivia Independientes**, Barcelona, 1964, Tomo XXV, ps. 375-376. Jorge Escobarí Cusicanqui nos recuerda que "El día de la presentación de credenciales del diplomático chileno (Vergara Albano), Melgarejo declaró "feriado nacional en honor de Chile y de la confraternidad americana". **Historia Diplomática de Bolivia. (Política Internacional)**, La Paz, Bolivia, 1975, p. 86. El mismo autor señala que ese mismo día de la presentación de credenciales (18 de marzo de 1866) dio Melgarejo el decreto disponiendo que se consideraran "las fronteras de Bolivia... sólo como líneas matemáticas..." Ibidem.
23. El escritor chileno Francisco Valdés Vergara, en un artículo aparecido en "El Mercurio" de Santiago, el 25 de agosto de 1911 (el mismo año en que apareció el primer tomo de la obra antes mencionada de Gonzalo Bulnes), criticaba duramente a su país por haber hecho de Melgarejo "su aliado personal"; el artículo precisamente lo titulaba "**Crítica a la obra de Gonzalo Bulnes "La Guerra del Pacífico"**". Cabe recordar aquí, que Bulnes mismo dirá en su obra: "El privilegio era tan extremado, la concesión tan vasta, que el pueblo boliviano protestó con razón, enérgicamente, contra ellas". T. I, pp. 44-45.
24. "La Patria, de Lima, en su edición del 25 de octubre de 1872, reproducía una noticia de Chile: "... Se sabe que las dos fragatas blindadas y la corbeta están en construcción la que es vigilada por el inspector señor Reed y por nuestros marinos. Las fragatas se llamarán "Chile" y "Valparaíso".
25. Esta serie de artículos aparecidos el 17, 18 y 27 de octubre de 1872, poseen interés muy singular.
26. Ob. cit. p. 241.
27. Recojo la cita de la antes mencionada obra de Jorge Basadre, **Chile, Perú y Bolivia Independientes**, p. 376.
28. CAIVANO, Tomás... Ob. cit., T. I, p. 131.
29. Esta carta fue publicada por "La Prensa" de Lima, en su edición del 12 de abril de 1908. Allí mismo se publicó un fragmento de la Sesión del Consejo de Ministros de 4 de octubre de 1872, en que se recoge y se agradece la información.
30. **Historia de la República del Perú**. 5ª Edición. Tomo V, p. 2272.
31. Ibidem.
32. Ibidem. Basadre recoge en este texto la versión dada por el coronel Juan L. Muñoz y que recogió a su vez Prudencio Bustillo en su libro **La Misión Bustillo**.
33. AROSEMENA GARLAND, GERALDO... **Comentarios a la Memoria de Grau del año 1878**, Lima 1978, p. 11. La carta tiene fecha 20 de diciembre de 1871.
34. Esto escribía don José de la Riva-Agüero, al reseñar los libros de Alberto Gutiérrez, **La guerra de 1879**, y el del chileno Gonzalo Bulnes **La Guerra del Pacífico**, t. I. La cita es de la publicación de las Obras Completas de nuestro gran polígrafo. T. VII, p. 259.
35. p. 443.
36. GUTIERREZ, Alberto... Ob. cit. ps. 203-205.

37. Ob. cit., p. 32.
38. IRIGOYEN, Pedro... **La adhesión de la República Argentina al Tratado de alianza defensiva Perú-boliviano de 1873.**
39. ps. 288-289.
40. Ob. cit., p. 125.
41. BARROS ARANA, Diego... **Historia de la Guerra del Pacífico (1879-1880)**, Santiago de Chile, Librería Central de SERVAT y Cía., 1880, ps. 30-31.
42. Véase de LOPEZ, Jacinto... **Historia de la Guerra del Guano y el Salitre o Guerra del Pacífico entre Chile, Bolivia y el Perú.** El capítulo dedicado a **El Tratado Secreto** (así su título) es de particular interés, así como todo el libro de este ilustre historiador venezolano.
43. Recojo la cita del magnífico trabajo de DIEZ de MEDINA, E... **La Cuestión del Pacífico y la Política Internacional de Bolivia**, La Paz - Bolivia, 1923, p. 60.
44. Reitero aquí estas palabras pronunciadas el 26 de mayo del presente año en el Club Tacna, de Lima, con motivo de la conmemoración de la batalla del ALTO de la ALIANZA.



*Crónica*



## INCORPORACION DE NUEVO MIEMBRO DE NUMERO

En acto académico que tuvo lugar el 31 de octubre de 1978, se incorporó como Miembro de Número del Instituto el C. de F. (r) Miguel Flórez Nohesell, quien leyó un trabajo titulado "El desarrollo histórico de la actividad portuaria en el Perú y su futuro". Dio la bienvenida al recipiendario el C. de F. (r) Juan Manuel Castro Hart.

## ACTO ACADEMICO EN HOMENAJE AL LIBERTADOR SAN MARTIN

Para conmemorar el Bicentenario del nacimiento del Libertador don José de San Martín, se celebró el 8 de mayo un acto académico en el cual el Miembro de Número C. de N. (r) José Valdizán Gamio pronunció un discurso titulado "San Martín y la Marina Peruana".

## OTRAS ACTIVIDADES ACADEMICAS

Como en años anteriores, los Miembros de Número del Instituto colaboraron con la Escuela Superior de Guerra Naval en el dictado de la asignatura "Historia Crítica de las Principales Batallas Navales", curso que se viene desarrollando según directivas de la superioridad naval.

En agosto de 1978, el Instituto, en colaboración con el Instituto Riva-Agüero, de la Pontificia Universidad Católica del Perú, organizó un "Curso de descripción documental", a cargo del Prof. César Gutiérrez Muñoz, Jefe del Archivo Histórico Riva-Agüero y Profesor de Paleografía Hispanoamericana de la Universidad Católica.

Igualmente, en noviembre de 1978, el Instituto encargó al Contralmirante José Carcelén Basurto y al C. de F. Luis Felipe Villena, Secretario Ejecutivo, la organización de un Simposio sobre "El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional". Dicha actividad, que contó con la participación de distinguidos especialistas en temas marítimo-navales, tuvo lugar en la Escuela Superior de Guerra Naval.

Miembros de Número del Instituto han ofrecido —entre abril y noviembre de 1979— conferencias a la oficialidad naval, cadetes y plana menor de la Marina de Guerra, conmemorando el Centenario de la guerra con Chile. Dichas conferencias tuvieron lugar en el auditorio de la Escuela Naval y en el Club de Cabos y Marineros "Grumete Medina".

### "HISTORIA MARITIMA DEL PERU"

Con objeto de preparar la investigación y posterior redacción de la III y IV partes de la "Historia Marítima del Perú" se han constituido sendos equipos de trabajo, coordinados por los Vicealmirantes Luis Ernesto Vargas Caballero y Rafael Durán Rey, quienes han establecido un programa de actividades y reuniones.

### BIBLIOTECA

La señora Rosa Villar de Bueno, nieta del héroe naval Contralmirante Manuel Villar, donó a la Biblioteca del Instituto un importante lote de libros y documentos que pertenecieron a su ilustre antepasado.

### PUBLICACIONES

Con prólogo y notas del Miembro de Número Dr. Félix Danegri Luna apareció en el mes de enero de 1979 el libro "Mi Misión en Chile en 1879", de José Antonio de Lavalle y Arias de Saavedra, quien fue el último representante diplomático del Perú en Chile hasta la víspera de la Guerra. La edición se efectuó gracias a la autorización de los descendientes del ilustre diplomático y hombre de letras, y en especial a la gestión del Dr. Hernando de Lavalle Vargas. La acogida que ha tenido esta publicación ha movido al Instituto a realizar una nueva edición tan sólo a pocos meses de haber aparecido la primera.

"Campaña Naval 1978", de José Rodolfo del Campo, corresponsal de guerra de "El Comercio" a bordo de buques de nuestra Escuadra, ha sido reeditado por el Instituto en el año 1979, en homenaje al centenario del glorioso combate de Angamos y teniendo en cuenta el éxito alcanzado por la anterior edición. El libro lleva introducción biográfica y glosario de términos náuticos por el Miembro de Número Dr. Hermann Buse de la Guerra.

### CONDECORACION A MIEMBROS DEL INSTITUTO

El 4 de octubre de 1979 se llevó a cabo en la Residencia del Comandante General de la Marina la ceremonia de entrega de la Condecoración



de la Cruz Peruana al Mérito Naval a los gestores y autores de la "Historia Marítima del Perú". En las resoluciones de concesión de la Orden se expresa que la condecoración se otorga en mérito a "la extraordinaria contribución a la Historia Marítima del Perú". El Ministro de Marina Vicealmirante Carlos A. Tirado Alcorta subrayó, en significativas frases, el sentido del acto, indicando que la Marina de Guerra ha querido agradecer, con las condecoraciones impuestas, a un destacado grupo de historiadores, que han exaltado las glorias de la Marina peruana, ayudando a engrandecerla. Se otorgó la Gran Cruz al Dr. José Luis Bustamante y Rivero; en el grado de Gran Oficial, por renovados méritos, al C.Alm. Federico Salmón de la Jara, al C.Alm. Esteban Zimic Vidal y al C. de F. Luis Felipe Villena Gutiérrez; en el grado de Oficial al Dr. Hermann Buse de la Guerra, al Dr. José Antonio del Busto Duthurburu, al Dr. Félix Denegri Luna, al Dr. Héctor López Martínez, al Ing. Ramón Mujica, al Reverendo Padre Armando Nieto Vélez S.J., al Dr. José Carlos Martín, al Dr. Georg Petersen Gaulke y al Dr. Jorge Sánchez Romero.

En nombre propio y en el de los condecorados, agradeció la distinción el Dr. José Luis Bustamante y Rivero, quien pronunció el siguiente discurso:

Señor Ministro de Marina;

Señor Presidente de la Comisión para Escribir la Historia Marítima del Perú;

Señores Almirantes, Jefes y Oficiales de la Armada Peruana;

Señoras y Señores:

La circunstancia ocasional de haberseme encomendado en 1972 el prólogo de la primera edición de la Historia Marítima del Perú, auspiciada desde sus inicios por el Ministerio de Marina, ha dado lugar a que los distinguidos historiadores que ostentan la autoría de esta obra hayan tenido la gentileza de designarme para agradecer a los señores Miembros del Consejo de la "Orden de la Cruz Peruana al Mérito Naval" el alto honor de haberles otorgado, al mismo tiempo que a mí, la condecoración de la Orden como conspicuo testimonio de gratitud patriótica a quienes en esa forma contribuyeron a intentar, con laboriosa voluntad, algo que ha constituido el primer ensayo integral de una Historia del Mar Peruano.

El cumplimiento de este encargo, cuya generosidad de parte de quienes me lo dan salta a la vista, me pone personalmente en el caso de sentirme como el último de los beneficiarios en lo tocante a méritos históricos, pues, sin ser historiador profesional, he tratado simplemente en mi prólogo de acotar los valores de novedad y de profundidad en la investigación que caracterizan las contribuciones de cada uno de estos dispares colegas míos, historiadores de verdad. Utilicé, además, mi cometido para hacer mención de un título de prioridad que nuestra patria tiene derecho a reclamar, a saber: cómo y desde cuándo al Perú le toca una coparticipación indiscutible y

señalada en la aparición y fundamentación jurídica de la doctrina de las Doscientas Millas del Mar Territorial que, trabajosamente pero con indudables logros, se ha abierto paso en el ámbito de la comunidad internacional.

Quien ojee las páginas de la Historia Marítima del Perú habrá de recoger, sin duda alguna, la impresión de que el "leit motiv" invariable y persistente que ha guiado a todos los colaboradores de la obra recae en dos propósitos supremos: El primero, exaltar la actitud de los peruanos en un constante afán de amar, de escudriñar y de recorrer su propio mar desde las más lejanas épocas de la historia para descubrir sus bellezas, sus características especialísimas, sus posibilidades, sus ventajas y sus riquezas; y, el segundo, para referir todo el caudal positivo que fluye de la posesión de ese mar, a la utilidad y beneficio del Hombre Peruano en el aprovechamiento de sus recursos naturales: y al servicio de la sociabilidad humana en tanto que elemento de comunicación y de contacto.

En suma, cualquier lector podrá captar que las páginas escritas son, todas ellas, un homenaje al Perú y a nuestro pueblo. En lo que toca al Perú como país, los autores entonan una loa a la grandeza de su geografía marítima, a su oceanografía surcada de ambas corrientes y a la opulencia de sus recursos marítimos que, pueblan, zigzagueantes y ligeros, la amplitud de sus zonas ribereñas. Y en lo que toca al Hombre Peruano, alzan una especie de himno a su incansable andar histórico desde el indio precolombino con caballitos de totora, hasta los grandes repúblicos de principios y medios del siglo actual que trajeron sus barcos mercantes y fundaron las bases de nuestra Escuadra.

Este largo desfile, a la vez místico y grandioso, rudimentario y progresista, de cosas y de personas del mundo peruano ha sido presentado por los historiadores aquí congregados con sobriedad de enfoque, con parquedad de términos, en medio de vegetación de euforia tropical con grandes olas viejas del Mar del Sur. Y todo ello para decir que todo ese conjunto es el Perú; que ese Perú que ha navegado varios siglos a dos aguas, entre ignorancia y progreso, entre prosperidad y achaques, con alegrías y con dolores, pero animoso siempre contra viento y marea, es, sin duda, un país benemérito que bien merece continuar su destino con las velas al viento sobre su propio barco, sobre sus aguas propias, siempre con rumbo al porvenir.

Analizada la tarea de estos amigos historiadores, no ha tenido en su curso otro Norte que cumplir su deber; es decir de mostrar al Perú, de hacerlo admirar en sus obras y también en sus infortunios, de reflejar una historia real digna del Perú. Y esto, para peruanos, no es ciertamente ningún mérito: es el pago de una deuda filial. Es la parte que a cada cual le toca en la tarea de "hacer país". De forjar, a base del Perú del pasado, un Perú pleno de eternidad.

Mas con todo y con eso, os damos gracias Señor Ministro, os damos gracias, señores Miembros del Consejo de la Orden. Vuestro galardón, ti-

pificado en una insignia de la Orden del Mérito Naval, significa un estímulo cívico; y sobre todo, como insignia vinculada con la Armada Peruana, un estímulo que mira hacia el Mar.

En la carátula de los libros de la Historia Marítima del Perú está grabada una leyenda en que acertadamente se lee: "El Mar Gran Personaje". Y en efecto, Gran Personaje es este Mar Peruano. El Mar es un ser vivo. Se mueve, se alegra y se entristece, se encoleriza y duerme, es díscolo y sociable. En las calmas se mece. El mar es un ser vivo. Se mueve, siente, dialoga. Tiene, en suma, las calidades de persona. No hay sino detenerse un momento y analizar los misteriosos y complejos atributos del mar. El mar es como el ser vivo, todo él acción y movimiento: en las calmas, se mece muellemente; y desata su furia en las borrascas. Su oleaje lanza rugidos; y el chocar de sus aguas en las rocas semeja un llanto hecho burbujas. El azul de sus aguas se alegra bajo la caricia del sol; y sus rumores se hacen fúnebres en las noches de tempestad. Solitarias, las corrientes marinas van en busca de costas amigas de latitud en latitud. El mar dormido hace remansos de quietud; y en su despertar, se alegra con carcajadas de espuma. Balbucean las ondas como un rezo al reclinarsse en la playa; y bajo un cielo despejado, dialoga el mar con las estrellas.

Pero un día, un día aciago, el horizonte se ensombrece. Hay estruendos de guerra en los confines. Un barco de ágil proa, pequeño pero arrogante, avanza en son de batalla y hay en su cubierta un hombre; recio, erguido, varonil en el continente, imperturbable en la actitud. Tiene el talante del hombre bueno y en su vida civil ha sido y sigue siendo un permanente amante de la paz. Pero él es un marino de la Armada y le ha llegado la hora del deber. El está allí en su puesto. Lluve en los aires la metralla y las cuadernas crujen: la tragedia ronda el navío. Un despojo sangrante se inmoviliza para siempre junto al mástil. Mas el milagro del valor hace lo suyo. El hombre hecho despojo sigue enhiesto, estatuario, de cara a la inmortalidad. Y mientras el oleaje barre la cubierta y amenaza tragarse lo que queda del barco herido, el Hombre hecho despojo sigue como antes, siempre erguido, casi flotando sobre los maderos inundados. El mar, el viejo Mar del Sur de los días de la Conquista, no es ya el "Gran Personaje". Ha cedido su título al Almirante; y él, ese Mar, con aguas de cristal endurecidas se hace el pedestal humilde del hombre de la jornada, del Héroe de Angamos. Desde ese momento mismo, Miguel Grau no es ya sólo el marino ilustre: es el "Señor del Mar".

Cuando en días venideros la Historia Marítima del Perú, continuando su trayectoria aún en curso, narre este magno episodio, dejará confirmado tal título, que las generaciones peruanas le han otorgado ya. Mas entretanto, permitidme, Señores, que los autores de esta obra y yo con ellos, al dar término a esta selecta reunión que la Marina y la Orden del Mérito Naval han querido dedicarnos, dirijamos al excelso Marino de nuestra Armada este último y reverente apóstrofe:

¡Presentes, Señor del Mar!



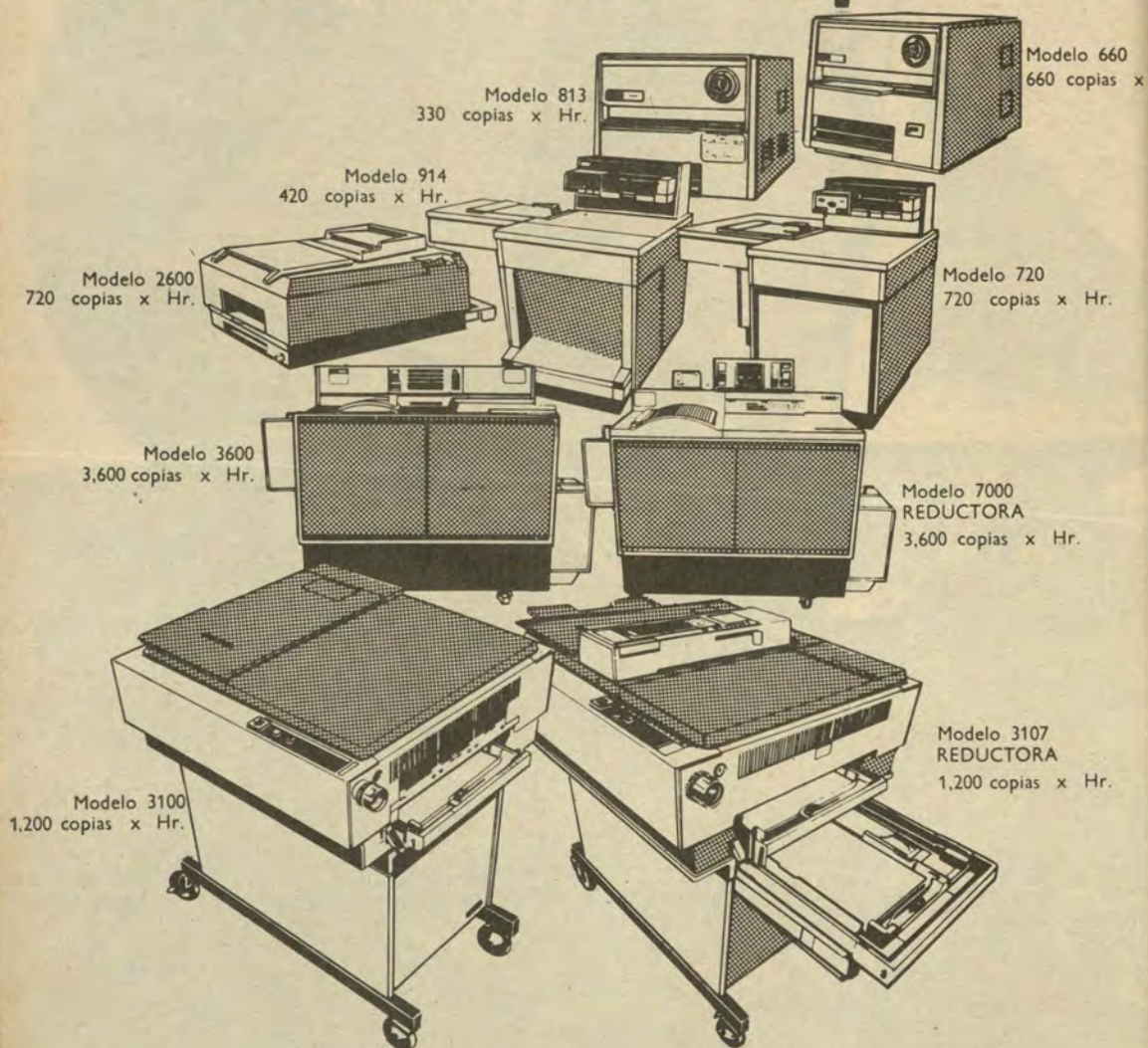


DOCE VOLUMENES  
DE HISTORIA Y CIENCIA  
**HISTORIA MARITIMA DEL PERU**  
ESCRITA POR UNA GENERACION DE  
PERUANOS, PARA LOS PERUANOS DE  
TODAS LAS GENERACIONES.

Distribuidor exclusivo para Lima y Callao  
Editorial y Ventas Internacionales S.A. (Evisa)  
República de Chile 388-5to. Piso  
Telf. 324599 - Lima-14

# XEROX®

## Una máquina para cada una de sus necesidades de copiado



### La eficiencia versátil.

Tenemos copadoras, duplicadoras y reductoras adecuadas a sus necesidades, cualesquiera que sean los requerimientos de su empresa.

Además le resultará más ventajoso nuestro sistema de alquiler, pues pagará sólo las copias que haga y el precio por copia incluye mantenimiento, repuestos y asesoramiento técnico.

### Xerox del Perú S.A.

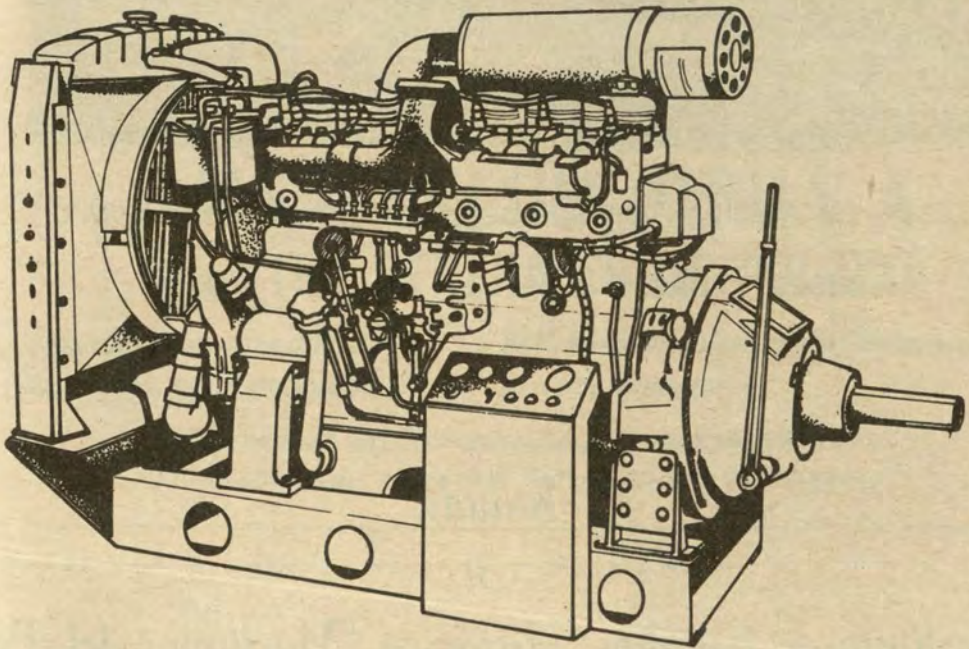
LIMA: Canaval y Moreyra 562, S.I.  
Ventas (directo) 40-5500  
Central Telefónica 40-3595  
AREQUIPA: CASA 7000  
San José 214 Telf. 23515  
CHICLAYO: CASA 7000  
Eliás Aguirre 784 Telf. 23-4953

# SOMERIN

## SOCIEDAD MERCANTIL INTERNACIONAL S. A.

Rufino Torrico 981 - Lima - Casillas 651 - 10229 - Correo Central  
Telfs. 287715 - 287960

### MOTORES DIESEL



AUTOMOTRICES  
INDUSTRIALES  
ELECTROGENOS

PERKINS  
VOLVO  
FORD  
RUSTON

- Grupos electrógenos, Motores, Motores marinos: Ford, Volvo. Ruston, Paxman, GEC, Perkins
- Tractores de Orugas
- Bulldozer Rectos y Angulables
- Cargadores Frontales y Articulados
- Retroexcavadoras de Orugas y Ruedas
- WABCO: Camiones mineros, Motoniveladoras, Moto traillas
- MARION: Excavadoras
- O y K: Retro Excavadoras Hidráulicas
- Maquinaria Agrícola Massey Ferguson; Implementos

INDUSTRIA PERUANA DE METALES Y DERIVADOS S. A.



- OXIDOS DE PLOMO.
- ESTABILIZANTES SOLIDOS Y ADITIVOS PARA P. V. C.
- INSECTICIDAS.

Saluda  
al

*Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú  
con ocasión del Centenario del Glorioso  
Combate de Angamos.*

---

AVDA. MATERIALES N° 2665 (AVDA. ARGENTINA CUADRA 28) - CABLES "IPDEMYDSA"

TELEFONOS: 526641 - 521913 - TELEX: 20301 - CASILLA POSTAL: 4801 - LIMA - PERU





# "K" LINE

KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD.

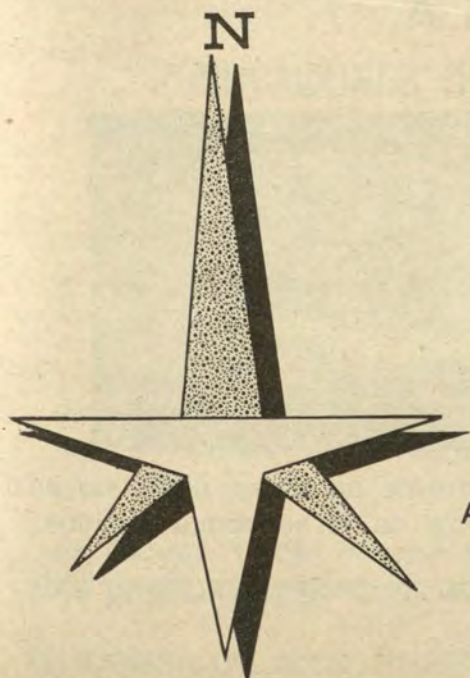


## KAWASAKI DEL PERU S.A. AGENTES GENERALES DE "K" LINE

SERVICIOS DE LINEA REGULAR  
SERVICIOS DE PETROLEROS

SERVICIOS DE CARGUEROS ESPECIALIZADOS  
SERVICIOS TRAMPERS

LAS BEGONIAS 441 - OFICINAS 346/347 - SAN ISIDRO - LIMA  
APARTADO 3916 - TELEFONO 402352 - TELEX 25561/20290

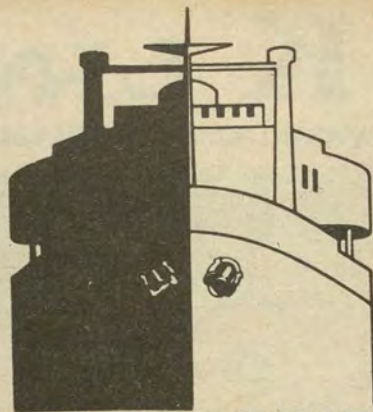


## OPAMAR

OPERACIONES MARITIMAS S. R. L.

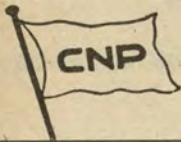
AGENTES GENERALES EN EL PERU DE LA  
CIA. SUDAMERICANA DE VAPORES

HUASCAR 2145 - JESUS MARIA - TELEFONOS 314665 - 246346 - TLX. 20119 PE OPAMAR



# CONSORCIO NAVIERO PERUANO S.A.

**ARMADORES - FLETADORES - AGENTES MARITIMOS**

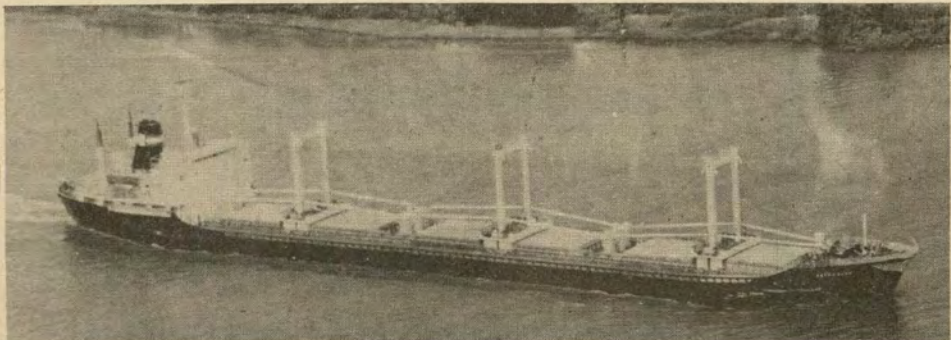


PASEO DE LA REPUBLICA 3587 - SAN ISIDRO - PERU -  
(P. O. BOX 929, LIMA) TELEFONO 41-0565.

TELEX: 20074 CADASA  
25369 INCALIM  
CABLES: INCALINES  
LIMA



## Naviera Humboldt S. A.



Empresa Naviera con tripulaciones íntegramente peruanas, operando en las Rutas marítimas del mundo en beneficio de la economía nacional.

EDIFICIO PACIFICO - PLAZA WASHINGTON CASILLA POSTAL 5736

NATALIO SANCHEZ - 9º PISO

TELEX: 20281 PU HUMBOLDT

TELEFONO 31-4005

25614 PU HUMBOLDT



## MOTORES Y REPARACIONES ELECTRICAS S. A.

INSTALACIONES ELECTRICAS INDUSTRIALES.

REPARACION Y MANTENIMIENTO DE CALDEROS Y SISTEMAS AUTOMATICOS.

REFRIGERACION Y AIRE ACONDICIONADO.

REBOBINADO DE MOTORES, GENERADORES Y TRANSFORMADORES

SOLDADURA EN GENERAL.

GUILLERMO DANSEY 1170 - LIMA - TELEFONO 526488

## PUBLICACIONES DEL INSTITUTO DE ESTUDIOS HISTORICO - MARITIMOS DEL PERU

**José Rodolfo del Campo, CAMPAÑA NAVAL 1879.** Introducción biográfica y Glosario de términos náuticos, por Hermann Buse de la Guerra. 4ta. edición.

**José Antonio de Lavalle, MI MISION EN CHILE EN 1879.** Edición, prólogo y notas por Félix Denegri Luna. 2da. edición.

En prensa: **"El uso del mar y su influencia en el desarrollo nacional"**. Simposium organizado por el IEHMP (1978).

Pedidos al Instituto: Av. Nicolás de Araníbar 748, Lima 14 - Telf. 712729



