

789

7028

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DEL PERU



CUESTION "LORTON"





Tratado Internacional

LIMA - 1917.



1028



RESUMEN

DE LAS

Negociaciones entre el Perú y Alemania, relacionadas con el hundimiento de la barca “ Lorton ”

El hundimiento de la barca peruana *Lorton* se realizó el 4 de febrero de 1917.

El 7 de febrero tuvo noticia del hecho el Ministerio de Relaciones Exteriores y ordenó por cable, al Ministro del Perú en Berlín, que dirigiera una nota al Gobierno de Alemania protestando del atentado y exigiendo las reparaciones e indemnizaciones correspondientes. A la vez, dictó el Ministerio las órdenes del caso a los Cónsules del Perú en Barcelona y en Iquique, encaminadas a obtener la documentación necesaria para fundamentar la reclamación.

El 18 de febrero, el Ministerio recibió cablegrama del Ministro en Berlín, manifestando que el Gobierno imperial ofrecía realizar investigaciones prolijas y otorgar amplias satisfacciones e indemnización si se comprobaba que la *Lorton* había sido hundida en aguas españolas, y que el Gobierno alemán procedería de igual manera cualquiera que fuese la forma en que los derechos del Perú se hallaran lesionados, siempre que el hundimiento hubiera ocurrido fuera de la zona cerrada.

El 14 de mayo, el Ministro del Perú en Berlín comunicó a la Cancillería que el Gobierno de Alemania le manifes-

taba que tenía que el submarino causante del hundimiento de la *Lorton* hubiera sucumbido, y que, tan pronto como recibiera los informes que había pedido a España y las pruebas que presentara el Gobierno peruano, trataría el asunto con toda deferencia.

Vencida la primera quincena de mayo, recibió el Ministerio, por correo, la documentación solicitada al Cónsul del Perú en Barcelona y, con esos elementos y los que proporcionaron los dueños de la *Lorton*, se hizo el correspondiente estudio de la cuestión, redactándose un extenso memorándum, que lleva fecha del 30 de junio, y que fué remitido a la Legación en Berlín, por correo despachado el 12 de julio.

Entre tanto, el 16 de julio, el Ministro peruano en Berlín anunció por cable a la Cancillería que el Ministerio de Negocios Extranjeros de Alemania le había dirigido una nota, sosteniendo que la *Lorton* había sido apresada y hundida por conducir contrabando conforme a la Declaración de Londres y que el caso sería juzgado por un tribunal de presas.

El 8 de agosto se transmitió, por cable, al Ministro señor von der Heyde un resumen de la nota con que el Gobierno peruano refutaba, desde el punto de vista de la Declaración de Londres, la resolución del Gobierno alemán de someter a un tribunal de presas el caso de la *Lorton*; y para mejor conocimiento del Representante del Perú, la misma nota se cablegrafió *in extenso*, el día 13. Esta comunicación terminaba instruyendo al señor von der Heyde en el sentido de que remitiera copia traducida de ella al Ministerio de Negocios Extranjeros en Berlín, como complemento del memorándum de 30 de junio; haciendo ver, al mismo tiempo, al Gobierno alemán, que el del Perú, a pesar de sus propósitos amistosos, no se sujetaría nunca, en tan delicada materia, al fallo de un tribunal del país al que, precisamente, se había pedido una reparación.

El 10 de agosto, el Ministerio cablegrafió al Cónsul de la República en Amsterdam preguntándole si el señor von der Heyde había recibido los cablegramas de los días 8 y 13.

El 21 de agosto, el señor von der Heyde comunicó a la Cancillería que había notificado al Gobierno imperial el contenido de la nota a que se referían los citados cablegramas del 8 y del 13; pero que esperaba el memorándum del 30 de

junio, que no había llegado aún a su poder, para pasar comunicación escrita al Ministerio de Negocios Extranjeros de Alemania.

El 23, la Cancillería peruana instruyó al señor von der Heyde que dirigiera la nota ordenada, sin esperar la llegada del memorándum.

El día 28 de agosto, el Ministerio de Relaciones Exteriores comunicó al señor von der Heyde la propuesta que le había hecho en Lima el señor Ministro de Alemania, de someter a arbitraje el punto relativo a si el hundimiento de la *Lorton* se había producido en aguas jurisdiccionales españolas. En el mismo despacho se comunicó también al señor von der Heyde la respuesta dada al Excelentísimo señor doctor Perl, en el sentido de que ese detalle no tenía para el Gobierno peruano tanta importancia, porque, en esas aguas o fuera de ellas, era incontestable que la barca *Lorton* había sido hundida en la zona de veinte leguas marítimas, declarada libre por el decreto alemán del 31 de enero, habiéndose cometido además el atentado contra un navío neutral que viajaba con un fin comercial lícito. Se instruyó también al señor von der Heyde para que transmitiera esa opinión del Gobierno peruano al Ministro de Negocios Extranjeros en Alemania.

El 1° de septiembre, el Cónsul peruano en Amsterdam comunicó al Ministerio que había despachado ya a Berlín los mensajes cablegráficos por los cuales se le había hecho pregunta.

El 4 de septiembre, el Ministerio, que acababa de recibir del señor von der Heyde la nota que, con fecha 18 de junio, le fué dirigida por el Ministro de Negocios Extranjeros sobre los informes que había obtenido respecto al hundimiento de la barca *Lorton* y al trámite del juzgamiento del asunto por el Tribunal de Presas de Hamburgo, dirigió al mismo Representante un cablegrama contestando las observaciones que le sugería dicha comunicación.

El 6 de septiembre, el Ministerio preguntó al Cónsul de la República en Amsterdam si tenía noticia de que el señor von der Heyde hubiera recibido los telegramas despachados por su conducto; y se le previno de la necesidad de que avi-

sara inmediato recibo de las comunicaciones cablegráficas que se le dirigieran.

El mismo día contestó el Cónsul que había transmitido a la Legación de la República en Berlín el cablegrama del día 4.

El 7 de septiembre, el mismo Cónsul dijo al Ministerio que el señor von der Heyde le había recomendado la transmisión de los despachos cablegráficos de Lima, por correo de Amsterdam a Berlín, y que él recibía de la misma manera los que se despachaban de esa ciudad con destino al Ministerio.

El 9 de septiembre, el Ministerio de Relaciones Exteriores manifestó al señor von der Heyde que no había recibido todavía respuesta a las notas cablegráficas que se le habían dirigido y que se suponían ya en conocimiento del Gobierno alemán, todas las cuales habían demostrado que el torpedeamiento de la *Lorton* se verificó por un submarino alemán, con violación de las reglas del derecho internacional y por lo que el Perú declaraba que no aceptaba ni aceptaría someter la reclamación que tiene presentada a un tribunal interno de Alemania, insistiendo en las reparaciones e indemnizaciones pedidas. Se agregó en el mismo despacho, dirigido al Ministro del Perú en Berlín, que no se podía considerar la demora sino como una revelación del espíritu poco amistoso de parte del Gobierno imperial hacia el de la República; y que el Gobierno peruano esperaba que, en el curso de la semana que comenzaba en la fecha del despacho cablegráfico, recibiría una respuesta satisfactoria. Se ordenó al señor von der Heyde que pusiera esta comunicación en manos del señor Ministro de Negocios Extranjeros de Alemania.

El 10 de septiembre, por la vía de Londres y por lo tanto con un retardo de veinte días, o sea, con fecha 20 de agosto, el señor von der Heyde dirigió cablegrama al Ministerio comunicando lo que el Excelentísimo señor doctor Perl había dicho al señor Tudela el día 28, sobre la disposición en que estaba el Gobierno alemán para dar satisfacciones y pagar indemnización en el caso de comprobarse que la *Lorton* hubiera sido apresada en aguas españolas; y que el mismo Gobierno proponía que ese punto fuera investigado

y resuelto por una comisión internacional de tres oficiales de marina, nombrados uno por cada parte, presididos por un oficial de país neutral, agregando que, mientras tanto, quedaba en suspenso la resolución de someter el asunto al Tribunal de Presas.

El mismo día 10, el Ministerio insistió en averiguar con el Cónsul en Amsterdam sobre los despachos cablegráficos transmitidos al señor von der Heyde, indicándole que cada vez que dirigiera al Ministerio un cablegrama del Ministro de la República en Berlín, consignara la fecha de la expedición de esa ciudad.

El 12 de septiembre, el señor von der Heyde dijo al Ministerio haber recibido los cablegramas que se le habían dirigido, con excepción del que correspondía al día 4, indicando que, tan pronto como recibió el telegrama del Ministerio del día 28 de agosto, sobre la negativa a la propuesta del Excelentísimo señor doctor Perl, lo había hecho llegar al conocimiento del Gobierno alemán.

Y el mismo día, el Cónsul peruano en Amsterdam, en vista del aviso del señor von der Heyde, que pasó por su mano, dijo al Ministerio que, en esa fecha remitía al Ministro peruano en Berlín una nueva copia del despacho que se suponía extraviado.

El día 14 de septiembre, el Cónsul de la República en Amsterdam comunicó al Ministerio, en cablegrama fechado dos días antes, que había transmitido a Berlín los dos despachos de Lima recibidos ese día, es decir, los de los días 9 y 10, aún cuando el último de los citados estaba sólo destinado al Consulado.

El Cónsul en Amsterdam indicó en el mismo despacho que había hecho presente al señor von der Heyde la urgencia que tenía el Gobierno de la respuesta a sus cablegramas.

El mismo día 14 de septiembre, el Ministerio de Relaciones Exteriores recibió un cablegrama del señor Candamo, Ministro de la República en Francia, avisando que el primer Secretario de la Legación, señor García Calderón, había entregado en Ginebra, al Adjunto de la Legación en Berlín, capitán Guerrero, el memorándum de 30 de junio, enviado

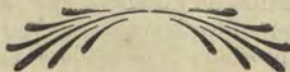
al señor von der Heyde por su intermedio y que había sido despachado de Lima el 12 de julio.

El 22 de septiembre, recibió el Ministerio de Relaciones Exteriores el despacho del señor von der Heyde, expedido en Amsterdam el día 18 y fechado en Berlín el 15, en el cual el Ministro de la República en Alemania manifestaba que la demora en la respuesta a los últimos pedidos de la Cancillería peruana no eran imputables al Gobierno alemán; que la nota del 8 de agosto, que él recibió el 16, contenía la orden de que fuera presentada como complemento del memorándum del 30 de junio, que no había llegado todavía a su poder; que él se dirigió el 28 por cable al Ministerio, por la vía de Londres, solicitando aclaración, al mismo tiempo que usaba la vía de Amsterdam, para decir que esperaba la respuesta antes de presentarla; que el 3 de septiembre recibió orden de dirigirla sin esperar el memorándum, pero que como la respuesta pedida estaba pendiente, creía necesario esperar confirmación; que, por una mala inteligencia, el telegrama indicado no había sido expedido de Amsterdam; que entonces solicitó audiencia del Ministro de Negocios Extranjeros de Alemania y le explicó el asunto mostrándole las copias de los cablegramas que había recibido, los cuales fueron detenidamente estudiados; que le ofreció entregar traducción de todos, inclusive del memorándum del 30 de junio que acababa de recibir; todo lo que, según indicación del señor von der Heyde, debe haber sido presentado el lunes 17, habiendo recibido ofrecimiento del Ministerio de Negocios Extranjeros alemán de que se le daría una respuesta en plazo oportuno, después de haber hecho estudio del asunto. Termina el señor von der Heyde manifestando que la irregularidad del correo de Amsterdam a Berlín y otros inconvenientes habían impedido llevar a cabo las últimas gestiones con la rapidez deseada por el Gobierno peruano.

El 25 de septiembre cablegrafió la Cancillería al señor von der Heyde que, en vista de que el día 17 había entregado al Ministerio de Negocios Extranjeros de Berlín la traducción de las notas, del memorándum y del telegrama de apremio despachado el 9; en vista de que, como lo expresaba en su último telegrama, había ya mostrado en audiencia anterior al Ministro de Negocios Extranjeros las no-

tas de la Cancillería del Perú, estudiándolas detenidamente; y atendiendo a que había transcurrido la semana en que se esperaba recibir respuesta, debía exigir que la contestación satisfactoria se produjera dentro de los ocho días siguientes a la recepción del telegrama; siendo entendido que, vencido ese plazo, no podríamos conservar relaciones diplomáticas con Alemania.

El mismo día 25 de septiembre, el Ministerio cablegrafió al Ministro del Perú en Alemania confirmándole la exigencia contenida en el anterior despacho y llamando la atención del señor von der Heyde sobre la analogía del caso de la *Lorton* con el caso del buque argentino *Toro*, que determinó una amplia satisfacción de Alemania a la República Argentina, no obstante haber alegado el Gobierno alemán que el hundimiento del *Toro* se hizo aplicando las reglas de la Declaración de Londres sobre destrucción de presas neutrales y que el buque llevaba contrabando absoluto con destino a un puerto beligerante. Agregaba el telegrama del Ministerio que, en el caso de la *Lorton*, el destino del buque era un puerto neutral, hecho evidenciado, con el carácter de plena prueba, según la misma Declaración de Londres. El despacho terminaba expresando que este antecedente hacía innecesario un mayor estudio del asunto *Lorton* y justificaba la exigencia del Gobierno peruano. Este concepto de nuestro Gobierno sobre la analogía entre el caso de la *Lorton* y el del *Toro*, fué ampliado en nota dirigida al señor von der Heyde el 25 de septiembre.



(TRADUCCIÓN)

Ministerio de Negocios Extranjeros

Berlin, 31 de enero de 1917.

Señor Ministro:

En la nota del 12 de diciembre de 1916, Alemania y sus aliados se manifestaban listos a entrar en negociaciones de paz con sus adversarios. Indicaban como base la de asegurar la existencia, el honor y el libre desarrollo de sus pueblos. Sus planes no contemplaban, como lo proclamaron expresamente, ni el aplastamiento ni el exterminio del adversario, y se armonizaban perfectamente, según su convicción, con los derechos de las otras naciones. En lo que concierne a Bélgica, el Canciller había declarado algunas semanas antes que Alemania jamás había tenido la intención de anexársela. En la paz que se celebrara con Bélgica, Alemania no quería preocuparse de otra cosa que de impedir que este país, con el cual el Gobierno imperial desea vivir en relaciones de buena vecindad, pudiera ser explotado por los enemigos como ayuda a sus proyectos hostiles. Semejante precaución es tanto más urgente cuanto que, en discursos repetidos y sobre todo en las decisiones de la conferencia económica de París, los jefes enemigos de Gobierno han expresado sin ambages la intención de negar a Alemania, aun después del restablecimiento de la paz, todo derecho de igualdad; y más bien al contrario, continuar sistemáticamente la lucha.

La tentativa de las cuatro Potencias aliadas en favor de la paz ha fracasado ante la sed de conquista de los adversarios que quieren dictarla. Bajo la etiqueta del principio de las nacionalidades han disfrazado el objeto que perseguían en la guerra, que es el aplastamiento y la humillación de Alemania, de Austria-Hungría, Turquía y Bulgaria. Al deseo de conciliación oponen su voluntad de aniquilar. Quieren la guerra a todo trance.

De este modo, ha surgido un nuevo estado de cosas que impone a Alemania decisiones también nuevas. Desde hace dos años y medio, Inglaterra hace un uso ilícito de su poder marítimo con el objeto criminal de reducir a Alemania por hambre. Con menosprecio brutal del derecho de gentes, el grupo de Potencias que dirige Inglaterra, no solamente suprime el comercio legítimo de sus adversarios, sino que, ejerciendo sobre ellos una presión sin consideración, obliga aun a los Estados neutrales a suspender todo tráfico que no le conviene o a restringir su comercio, según sus arbitrarias prescripciones. Los esfuerzos realizados para llamar a Inglaterra al respeto del derecho de gentes y de la ley de libertad de los mares son conocidos del Gobierno peruano.

A pesar de esto, el Gobierno inglés persiste en su guerra de hambre, que, sin afectar la fuerza militar del adversario, obliga a mujeres y

niños, a enfermos y viejos, a sufrir por su país privaciones dolorosas y funestas para la vitalidad de la Nación.

De este modo, la sed inglesa de hegemonía acumula con sangre fría los males sobre el mundo, con menosprecio de las leyes más santas de la humanidad, de las protestas de los neutrales gravemente dañados y aun del deseo tácito de paz de las poblaciones aliadas de la Gran Bretaña. Cada día que la terrible lucha se prolonga produce nuevas devastaciones, nuevas miserias, nuevas pérdidas de vidas humanas. Cada día en que se abrevie la guerra, conservará de una y otra parte la existencia de millares de valientes soldados y será un beneficio para la humanidad atormentada.

El Gobierno imperial no podría asumir, ante su propia conciencia, ante el pueblo alemán y ante la historia, la responsabilidad de no utilizar todos los medios para acelerar el fin de la guerra. Tenía el deseo y la esperanza de llegar a ese fin por la vía de las negociaciones. Pero habiendo los adversarios respondido a la tentativa de entrar en esta vía con el anuncio de un recrudecimiento de la lucha, el Gobierno imperial, para servir a la humanidad en sentido elevado y para no abrumarse con una pesada falta a los ojos de su propio pueblo, debe poner en juego todas las armas a fin de continuar la lucha a la cual ha sido obligado para defender su existencia. Se ve, por consiguiente, forzado a suprimir las restricciones que hasta hoy había puesto al empleo de sus elementos de combate en el mar.

En la firme confianza de que el pueblo y el Gobierno peruanos se convencerán de los motivos de esta decisión y de la necesidad que la dicta, el Gobierno imperial espera que el Perú apreciará el nuevo estado de cosas con toda su elevada imparcialidad y que contribuirá también, por su parte, a impedir mayores miserias y sacrificios evitables de vidas humanas.

Refiriéndose sobre los detalles de las medidas navales proyectadas al memorándum adjunto, el Gobierno alemán se permite expresar la esperanza de que el Gobierno peruano se servirá prevenir a los buques de su nacionalidad el peligro que corren entrando en las zonas prohibidas, descritas en el anexo, y que pondrá sobre aviso a sus nacionales para que no confíen pasajeros ni mercaderías a los buques que frecuentan los puertos de las zonas prohibidas.

Aprovecho la oportunidad para renovarle, señor Ministro, la seguridad de mi alta consideración.

ZIMMERMANN.

Al señor von der Heyde, Ministro del Perú.



(TRADUCCIÓN)

Ministerio de Negocios Extranjeros

Memorándum

A partir del 1º de febrero de 1917, en las zonas prohibidas que en seguida se expresan, al rededor de la Gran Bretaña, de Francia y de Italia y en el Mediterráneo oriental, todo tráfico marítimo será combatido por todos los medios armados y sin formalidad alguna.

a) Al norte, una zona al rededor de Inglaterra y de Francia, limitada por una línea trazada a veinte leguas marinas a lo largo de la costa holandesa hasta el buque faro de Terschelling, por el meridiano del buque-faro de Terschelling hasta Udsire, por una línea que parte de la intersección del punto situado a los 62º de latitud norte 0º de longitud a 62º de latitud sur 5º de longitud oeste. de allí hasta un punto situado a tres leguas marinas al sur de la punta meridional de las Faroeer, atravesando el punto situado a 62º de latitud norte 10º de longitud oeste, después el punto situado a 61º de latitud norte 15º de longitud oeste, después 57º de latitud norte 20º de longitud oeste hasta los 47º de latitud norte 20º de longitud oeste, después hasta los 43º de latitud norte 15º de longitud oeste, después a lo largo del 43º de latitud norte hasta un punto situado a veinte leguas marinas de distancia del cabo Finisterre y a veinte leguas marinas de distancia a lo largo de las costas septentrionales de España hasta la frontera francesa.

b) Al sur, el Mediterráneo. Queda abierta a la navegación neutral la zona marítima al oeste de la línea Punta de la Espiquette hasta los 38º 20' norte y 6º este, lo mismo que al norte y al oeste de una faja de sesenta leguas marinas de ancho, a lo largo de la costa septentrional de Africa, partiendo de los 2º de longitud oeste.

Para permitir la comunicación de esta zona marítima con Grecia, queda una faja de veinte leguas marinas de ancho al norte y al este de la línea siguiente:

38º de latitud norte y 6º de longitud este hasta 38º de latitud norte y 10º de longitud este; en seguida, a los 37º norte y 11º 30' este después a los 34º norte y 11º 30' este hasta los 34º norte y 22º 30' este.

De allí una faja de veinte leguas marinas de ancho lleva a las aguas territoriales de Grecia, al oeste de los 22º 30' de longitud este.

Los buques neutrales que naveguen en las zonas prohibidas lo hacen a su propio riesgo. No obstante de que se han tomado precauciones para respetar durante un plazo conveniente los buques neutrales que el 1º de febrero se hallarán en camino a puertos situados en la zona prohibida, se aconseja prevenirlos urgentemente y hacerlos regresar por todos los medios disponibles.

Los buques neutrales anclados en los puertos de las zonas prohibidas pueden, con la misma seguridad, abandonar esas zonas, siempre que

zarpen antes del 5 de febrero y que tomen el camino más corto para ganar la zona libre.

Se remiten adjuntos dos ejemplares de mapas sobre los cuales se han marcado las zonas prohibidas.

(TRADUCCIÓN)

Ministerio de Negocios Extranjeros

A. 3811.
J. Nr. 2975.

Nota verbal

El Departamento Imperial de Negocios Extranjeros, con referencia a su nota del 31 de enero último, tiene a honra informar a la Legación del Perú que el límite oriental de la zona prohibida al rededor de la Gran Bretaña ha sido modificado de la manera siguiente:

Del punto situado a los 52° 30' latitud norte 4° longitud este al punto 56° latitud norte 4° longitud este, al punto 56° latitud norte 4° 50' longitud este. En lo demás, los límites quedan los mismos.

Berlín, 5 de febrero de 1917.

A la Legación del Perú.

(TRADUCCIÓN)

Legación del Imperio Alemán.

Lima, 5 de febrero de 1917

Señor Ministro:

A nombre del Gobierno del Imperio Alemán, tengo el honor de comunicar a Vuestra Excelencia lo siguiente:

En las zonas cerradas, al rededor de la Gran Bretaña, a lo largo de las costas de Francia e Italia, lo mismo que en la parte oriental del Mediterráneo, Alemania se opondrá con todas sus armas y sin otro aviso a todo tráfico marítimo.

Los buques neutrales que crucen dichas zonas lo harán por su propio riesgo. Aunque se ha tomado medidas para que, durante un término prudente, sean respetados los barcos neutrales que estaban en camino a puertos comprendidos en la zona cerrada, se recomienda avisar a dichos buques por todos los medios posibles e instruirlos para que tomen rumbo para otros puertos.

Los buques neutrales que se encuentren en la zona cerrada podrán salir de ella, sin peligro alguno, siempre que lo hagan antes del 5 de febrero de este año y que tomen la ruta más directa para ganar mar libre.

Creo poder dejar al cuidado de Vuestra Excelencia el hacer comunicar lo precedente a los buques peruanos, permitiéndome repetir la advertencia contenida en el memorándum del 8 de febrero del año próximo pasado, respecto al uso de buques mercantes enemigos armados (véase nota verbal del 24 de mayo de 1916) por considerar y tratar Alemania, aún fuera de la zona cerrada, a esos buques, como buques de guerra.

Aprovecho esta oportunidad para expresar a Vuestra Excelencia el testimonio de mi más alta consideración.

PERL,

Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Alemania.
A Su Excelencia el señor doctor don Enrique de la Riva-Agüero, Ministro de Relaciones Exteriores.—Ciudad.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

N.º 4

Lima, 9 de febrero de 1917.

Señor Ministro:

He tenido a honra recibir la nota de Vuestra Excelencia fechada el 5 del corriente, en la que se sirve comunicarme, en nombre del Gobierno imperial alemán, que, en las zonas cerradas al rededor de la Gran Bretaña, a lo largo de las costas de Francia e Italia, lo mismo que en la parte oriental del Mediterráneo, Alemania se opondrá a todo tráfico marítimo con todas sus armas y sin otro aviso; y que los buques neutrales que crucen dichas zonas lo harán a su propio riesgo. Agrega Vuestra Excelencia que se ha concedido término prudencial en favor de los buques neutrales que se encontraban en camino a puertos comprendidos en las zonas cerradas o dentro de ellas; y que, dejando a mi cuidado notificar esa comunicación a los buques peruanos, reitera Vuestra Excelencia la advertencia contenida en el *memorándum* del 8 de febrero de 1916, respecto al uso de buques mercantes enemigos armados, por considerar y tratar Alemania a esos buques como naves de guerra, aun fuera de las zonas cerradas.

Ya con ocasión del memorándum del Gobierno imperial fecha 4 de febrero de 1915, que esa Legación comunicó a este Ministerio el día 9, sobre la declaración de zona de guerra de las aguas que circundan la Gran Bretaña e Irlanda, incluyendo todo el canal inglés, mi Gobierno manifestó que la amplitud y trascendencia que Alemania se proponía dar a sus represalias contra las hostilidades ejercitadas por la Gran Bretaña para detener el comercio marítimo alemán, represalias que eventualmente podían afectar personas y carga de países neutrales, obligaban a formular todas las reservas correspondientes en protección de los ciudadanos peruanos y de las naves y mercaderías que fueran de su pro-

piedad, los cuales no podían dejar de estar, en su condición de neutrales, al amparo de la ley internacional, por deplorables que llegasen a ser los extremos a que los beligerantes en el actual conflicto europeo creyeran deber llevar sus recíprocas hostilidades. Igual declaración fué repetida el 8 de marzo de 1916, al imponerme de la memoria-circular del 8 de febrero anterior, que el Gobierno imperial nos hizo conocer por medio de nuestro Ministro en Berlín, sobre el empleo de buques mercantes beligerantes, armados de cañones, para el transporte de personas neutrales u objetos de propiedad de éstas.

Hoy, ante la nueva e ilimitada amenaza que para el comercio neutral crea el propósito del Gobierno alemán dentro de las zonas cerradas, siento verme obligado, con mayor razón que antes, a dejar nuevamente a salvo los intereses de mi Gobierno y de mis conciudadanos, y a declarar que él no puede admitir la resolución del Gobierno de Vuestra Excelencia que me ocupa, por estimarla incuestionablemente opuesta a las leyes internacionales y a los legítimos derechos de los neutrales.

El reciente odioso caso del buque peruano *Lorton*, sobre el que mi Gobierno se ha visto precisado a interponer ante el de Vuestra Excelencia formal reclamación, comprueba todo el error y la injusticia de la campaña submarina que se trata de generalizar en la forma inaceptable de la clausura de enormes zonas de mar libre y bajo las más graves amenazas contra la vida e intereses de los neutrales.

Rogando a Vuestra Excelencia se digne trasmitir a su Gobierno las reservas y observaciones que quedan formuladas, le renuevo, señor Ministro, las seguridades de mi alta y distinguida consideración.

E. DE LA RIVA-AGUERO.

Al Excelentísimo señor doctor Federico Perl, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Alemania.—Ciudad.

Consulado del Perú.

N o 6.

Liverpool, 10 de febrero de 1917.

Señor Oficial Mayor del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú,

S. O. M.

Lima.

Al enterarme de la publicación hecha por la prensa de esta localidad, de la versión oficial sobre el hundimiento del velero peruano *Lorton*, en aguas territoriales de España, por un submarino alemán, juzgué que interesaría a nuestro Gobierno conocerla sin demora, razón por la cual envié a U.S., en la mañana del día 8 del corriente, el siguiente despacho cablegráfico:

«Estado—Lima.—British Admiralty announces Peruvian barque *Lorton* from Callao sunk Monday last by bombs by enemy submarine inside spanish territorial waters. Crew landed.—*Peruvian Consul.*»

(Almirantazgo británico anuncia barca peruana *Lorton* del Callao, hundida lunes último por bombas de submarino enemigo dentro aguas territoriales españolas. Tripulación desembarcada).

Como podrá apreciar US. por el citado recorte y por los demás que envío adjuntos, este asunto ha sido materia de comentarios en la prensa, encomiándose la actitud enérgica asumida por nuestro Gobierno.

Dios guarde a US.

C. G. ESTENÓS.

(TELEGRAMA)

Lima, 7 de febrero de 1917.—Ministro peruano,—Berlín.

Comunique inmediatamente por nota ese Gobierno buque peruano *Lorton*, en viaje de Caleta Buena a Bilbao, con pasajeros y en viaje comercial, ha sido hundido a 4 millas del puerto de Suances, en aguas españolas, por submarino alemán que lo detuvo enarbolando bandera francesa. Sostenga que el ataque a ese buque neutral, en aguas neutrales, con cargamento destinado a país no beligerante y hasta fuera de la zona que últimamente se ha declarado cerrada a la navegación, es un atentado injustificable contra el derecho de gentes, del cual protestamos, exigiendo de ese Gobierno la reparación del daño e indemnización de perjuicios, reprobación del hecho y castigo de sus autores. Téngame por cable al corriente del curso de esta reclamación.—RIVA-AGUERO.

(TELEGRAMA)

Berlín, 18 de febrero de 1917.—Ministro Relaciones Exteriores,—Lima-Perú.

Nota reclamación contesta Gobierno alemán ordenará inmediatamente investigaciones prolijas, manifestando conveniencia aporte esta Legación material de pruebas. Comprobándose *Lorton* hundido aguas españolas, Gobierno alemán ofrecerá amplias satisfacciones Gobierno peruano, indemnizando perjuicios. Procederá igual manera cualquiera forma hayan sido lesionados nuestros derechos, bien entendido hundimiento ocurrido fuera zona cerrada.—VON DER HEYDE.

(TRADUCCIÓN)

Legación del Perú.

Berlín. 12 de febrero de 1917.

N.º 88/9.

Señor Ministro:

El infrascrito ha recibido telegrama de su Gobierno, según el cual la barca peruana *Lorton*, en viaje de Caleta Buena (Chile) a Bilbao (España), sin conducir carga para país beligerante, fué hundida por un submarino alemán, a cuatro millas marinas del puerto de Suances.

Todas las circunstancias que rodean el hundimiento, tratándose como en el presente caso de una nave neutral, que se dirige de un puerto neutral a otro puerto neutral, cuya carga pertenece también a neutrales y que lejos de haber franqueado la zona indicada para la guerra submarina, navegaba para mayor abundamiento en aguas españolas, han llevado al ánimo de mi Gobierno, el convencimiento de que se trata de una falta injustificable al derecho internacional, que sólo puede explicarse habiendo ocurrido por error, o porque el capitán alemán se haya apartado de sus instrucciones.

El Gobierno peruano confía en que el Gobierno imperial, haciendo honor al espíritu justiciero que caracteriza sus actos, no dejará de reconocer la razón que le asiste y le ofrecerá las satisfacciones a que es acreedor, castigando a los culpables e indemnizando los daños causados.

El infrascrito se sentirá obligado si VE. quisiera prestarle atención preferente a este particular, favoreciéndole con una pronta respuesta.

El infrascrito aprovecha la ocasión de repetir a S. E. los sentimientos de su más alta consideración.

A. VON DER HEYDE.

Excmo. señor Dr. Zimmermann, Ministro de Negocios Extranjeros. -
Berlín.

NOTA—Esta comunicación y la siguiente fueron recibidas en Lima, en la primera quincena de julio.

(TRADUCCIÓN)

Ministerio de Negocios Extranjeros

Berlín, febrero 13 de 1917.

N.º III. A. 2776-23663.

El infrascrito tiene el honor de dar al Ministro de la República Peruana, señor Alejandro von der Heyde, la siguiente respuesta a su nota de 12 de este mes, N.º 88-9, relativa al hundimiento por un submarino alemán del velero peruano *Lorton*.

El Gobierno alemán no tiene todavía detalles sobre el suceso. Ha dado, en consecuencia, instrucciones a las autoridades de marina alemanas para que hagan, tan pronto como sea posible, una investigación completa del asunto; pero ella sólo podrá efectuarse dentro de algunas semanas, porque el submarino que realizó el hundimiento, no ha regresado todavía de sus operaciones, y nuestras autoridades de marina no se han puesto todavía en comunicación con él. Para realizar la investigación sería de desear que la Legación pusiera inmediatamente a disposición del Gobierno alemán los elementos relativos al incidente, que lleguen a su poder.

Si resultare de la investigación que la *Lorton* fué hundida en aguas jurisdiccionales españolas, no vacilaría el Gobierno alemán en dar al Gobierno peruano completa satisfacción y en indemnizar los perjuicios sufridos por los respectivos ciudadanos peruanos, a causa del hundimiento. Igual seguridad da el Gobierno alemán en el caso de que, por cualquier otro motivo, el velero haya sido hundido injustamente; debe hacerse notar al mismo tiempo, expresamente, que el incidente no tiene por supuesto ninguna relación con las zonas cerradas por el Gobierno alemán, en 1.º de febrero de este año.

Al pedir el infrascrito al señor Ministro que lleve lo anterior a conocimiento de su Gobierno, aprovecha la oportunidad para expresarle las seguridades de su más distinguida consideración.

ZIMMERMANN.

Al Ministro de la República del Perú, señor Alejandro von der Heyde.

(TRADUCCIÓN)

Legación del Perú

Berlín, 14 de febrero de 1917.

Excelencia:

El infrascrito Ministro del Perú ha tenido el honor de recibir la nota N.º III. A. 2776/23663, del 13 de febrero de 1917, y ha cumplido sin dilación con ponerla, en conocimiento de su Gobierno por radiogra-

na, omitiendo, sin embargo, particularizar que, llegado el caso, serán indemnizados los peruanos, por cuanto entiende que el Gobierno alemán procederá en igual forma con todos los perjudicados que puedan justificar su derecho.

El abajo firmado aprovecha esta oportunidad para reiterar a V. E. las seguridades de su más alta y distinguida consideración.

ALEJANDRO VON DER HEYDE.

A Su Excelencia el señor Secretario de Estado, doctor Zimmermann.

(TELEGRAMA)

Londres, 14 de mayo de 1917.— Ministerio Relaciones Exteriores,—
Lima.

Ministro peruano en Alemania dice:—«Asunto *Lorton* sin noticias; submarino temen sucumbido. Gobierno alemán resolverá no obstante, sin pérdida de tiempo, tan pronto reciba informes pedidos España y nuestras pruebas, reiterando ofrecimiento tratar entonces asunto con toda deferencia».—LA FUENTE.

Ministerio de Relaciones Exteriores

Lima, 30 de junio de 1917.

Nº 37.

Señor don Alejandro von der Heyde, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Alemania.

Terminado el estudio del expediente formado por los propietarios de la barca peruana *Lorton*, hundida el 4 de febrero del presente año, por un submarino alemán, y acopiados todos los elementos de convicción que se solicitaron de diversas oficinas públicas nacionales, en el Perú y en el extranjero, el Supremo Gobierno ha encontrado que hay mérito bastante para llevar adelante la reclamación que interpuso en febrero último, demandando del Gobierno imperial las reparaciones debidas al honor de la bandera y a los daños causados a los dueños del buque hundido.

Con el objeto de facilitar el curso de la reclamación, que deseamos se lleve sin demora, se ha redactado el memorándum adjunto, que contiene un estudio sumario, pero completo del asunto, para que lo presente Ud. traducido, al Ministerio de Negocios Extranjeros en apoyo de la reclamación. Los documentos comprobatorios respectivos existen, unos depositados en la Legación del Perú en París y otros quedan guardados en este Ministerio. Por razones de seguridad de dichos documen-

tos, no se envían a Ud.; pero si el Gobierno alemán exigiera la comprobación de cualquiera de los hechos expuestos en el memorándum, se remitirán a Ud. los documentos correspondientes.

Es innecesario recomendarle de manera especial la gestión de esta reclamación, pues ya Ud. conoce, no sólo el pensamiento del Gobierno peruano al respecto, sino también el anhelo con que la opinión pública toda sigue el curso de este asunto. Así es que confío en que el reconocido celo de Ud. se ejercitará una vez más, para activar la resolución del Gobierno imperial; y que cuidará de informarme sobre el particular con la posible frecuencia.

Dios guarde a Ud.

E DE LA RIVA-AGÜERO.

Memorándum

Hechos

I

El 4 de febrero de 1917, a las tres de la tarde, aproximadamente, la barca peruana *Lorton*, de la matrícula del Callao, Perú, Suramérica, fué hundida mediante bombas que colocaron en ella tripulantes de un submarino alemán, por orden del Comandante del mismo.

El hecho ocurrió en el mar Cantábrico, más o menos, a 2 y 3/4 o 2 1/2 millas del puerto español de Suances, correspondiente a la provincia de Guipúzcoa, y en circunstancias en que el Capitán de la barca hacía señales para obtener un piloto costero, a fin de entrar al puerto.

Después de tres disparos hechos por el submarino (el primero a las 2 h. 30 p. m.) con intervalos de cinco minutos, para hacer que el buque se detuviera, se hizo un cuarto disparo, al mismo tiempo que, por señales, se daba la orden de abandonar el barco lo más pronto posible. Mientras el capitán arriaba un bote para llevar sus papeles de mar, al submarino, éste izó la bandera francesa; y cuando el capitán llegó al submarino, su comandante le recibió los papeles y le ordenó regresar al buque para que llevase al submarino los tres alemanes que, dijo, existían en la tripulación. El capitán obedeció, y aún cuando ninguno de los tripulantes de la barca había declarado ser alemán, llevó a los únicos tres que podían tener esa nacionalidad, el piloto, el cocinero y un marinero, que pasaban por holandeses. De ellos, el piloto y el marinero quedaron en el submarino; y el cocinero no fué admitido porque manifestó ser holandés. Entonces, el comandante dió la orden de abandonar el buque en cinco minutos, al cabo de los cuales estallaron dentro de él las bombas que previamente habían colocado los tripulantes del submarino, y el buque se hundió en diez segundos. El submarino no tenía nombre ni número; pero en las gorras de sus tripulantes que abordaron la barca se podía ver el número 3. Entre los ob-

jetos que se llevaron de a bordo, estaba la bandera peruana que tenía izada la *Lorton*. El comandante del submarino se negó, además, a devolver los papeles del buque cuando le fueron reclamados por el capitán, inmediatamente después del hundimiento.

La posición del buque en ese instante, según informe del capitán, era 43°28'50" latitud norte y 4°06'10" longitud oeste de Greenwich.

II

La *Lorton* era una barca de acero, de 1374 toneladas de registro, construída en 1889, en Belfast, Irlanda. A su llegada, por primera vez, al Callao, tenía ya el nombre de *Lorton*, que tuvo hasta el 31 de agosto de 1916, en que le fué cambiado por el de *Cavour*; pero cincuenta y cuatro días después, el 24 de octubre del mismo año, volvió a tomar su antiguo nombre de *Lorton*, que conservó hasta su destrucción tres meses y medio más tarde.

La *Lorton* fué comprada por la sociedad Rocca & Miller a su dueño don Domingo Loero, en el Callao, el 21 de septiembre de 1916. El perito naval del Comité de Aseguradores del Perú informó, el 13 de marzo de 1917, a pedido de la casa Rocca & Miller, respecto del estado y avalúo de la *Lorton*, que el magnífico estado del casco, armazón, fondos, arboladura, maniobra, velas, cubierta, botes, winches, cadenas, anclas, artículos de repuesto y víveres, permitían estimar el valor de la barca, en febrero de 1917, en £ 39.000.0.00.

III

El anterior propietario de la *Lorton*, don Domingo Loero, inició expediente para nacionalizar la barca como peruana; y encontrándose ese expediente en tramitación, se otorgó a la *Lorton* un pasavante provisional, en 25 de abril de 1914, a fin de que pudiera usar la bandera peruana en un viaje que hizo a Port Townsend, Estados Unidos de América. De regreso el buque al Callao, se le otorgó patente de navegación mercantil, el 18 de marzo de 1915. Adquirido por la casa peruana Rocca & Miller, se siguió expediente para que se extendiera nueva patente, la que, en efecto, fué otorgada el 24 de octubre de 1916.

El uso del pasavante provisional está autorizado por el código de la marina mercante del Perú, que en la última parte del artículo 465 dispone que: «Ni estas embarcaciones (las de 50 toneladas inclusive para abajo) ni las de mayor porte podrán navegar en aguas extranjeras con pasavante solamente, salvo el caso que el Supremo Gobierno lo hubiere permitido, y esto sólo por un viaje; en caso contrario, caerán en comiso el buque y su cargamento».

Conforme a las leyes peruanas, los buques, para poder usar la bandera nacional, deben ser propiedad de peruanos o de extranjeros domiciliados en el Perú. (artículo 450 del código de la marina mercante) y ser el capitán de nacionalidad peruana por nacimiento o por nacionalización (artículo 622 del código de comercio); debiendo componerse al

tripulación, cuando menos, de una quinta parte de individuos nacidos en el territorio de la República o nacionalizados (Art. 333 del código de la marina mercante).

La *Lorton* era propiedad de la casa comercial peruana que gira en el Callao bajo la razón social de Rocca & Miller, la que compró el buque, por escritura pública, a don Domingo Loero, el 21 de septiembre de 1916. La sociedad Rocca & Miller se constituyó, también por escritura pública, el 19 de noviembre de 1910, ante el Notario del Callao, don Celso Delgado. Los únicos socios son: don Víctor Pablo Rocca, nacido en el Callao, el 28 de junio de 1874, de padres italianos, inscrito voluntariamente para el servicio militar en el Perú, en la boleta de conscripción número 224,135, correspondiente a la clase de 1895; y don Juan Eduardo Miller, nacido igualmente en el Callao, el 30 de marzo de 1875, con boleta de conscripción número 223,983, para el servicio militar correspondiente a la clase de 1896. Se trata, pues, de dos peruanos de nacimiento y ciudadanos en ejercicio. La sociedad, constituida con arreglo a las leyes peruanas, fue debidamente registrada en el Registro Mercantil del Callao, en el tomo I del libro de sociedades, página 327, partida número LXXIII.

El capitán de la *Lorton*, don Frank T. Sanders, ciudadano americano de nacimiento, se naturalizó peruano en 1915, cumpliendo todas las formalidades legales; y del rol de la tripulación, cuya copia certificada expidió la Capitanía del Callao y Comandancia Principal de las Milicias Navales, el 9 de mayo de 1917 aparece que la tripulación se componía en total de 19 hombres, inclusive el capitán, y que de ellos ocho tripulantes eran peruanos, esto es, mucho más de la quinta parte exigida por las leyes del Perú.

IV

La *Lorton* fué fletada en Londres, el 22 de septiembre de 1916, por la casa Mitrovich Brothers, de esa ciudad, actuando la casa Graham Rowe & Co. como agente de los propietarios Rocca & Miller. Con arreglo a ese contrato, la *Lorton* debía cargar, en cualquier lugar entre los puertos chilenos de Pisagua e Iquique, excluyendo la caleta de Junín, un cargamento de nitrato de soda en cantidad no mayor de 2,350 toneladas y no menor de 2,150, para llevarlo a cualquiera de los puertos españoles de Bilbao, Pasajes o Santander, al precio de ciento cuarenta chelines por tonelada (£ 7). En cumplimiento de este contrato, la *Lorton* zarpó del Callao, el 5 de octubre de 1916, para el puerto chileno de Caleta Buena, donde llegó el 12 del mismo mes, comenzando inmediatamente a cargar hasta 2,211 toneladas de nitrato, y zarpando el 22 de noviembre del mismo año con rumbo a Panamá, donde fondeó el 18 de diciembre. Al día siguiente atravesó el Canal, llegando el mismo día a Colón; allí permaneció hasta el 21, saliendo en esa fecha remolcada a las 5 de la tarde. Siguió navegando con remolque durante doce horas, al cabo de las cuales dejó el remolcador y comenzó a navegar con sus

propias velas con rumbo a Pasajes, a través del estrecho de Florida. La navegación continuó sin mayor novedad hasta el 4 de febrero de 1917, en que la *Lorton* fué hundida por un submarino alemán.

Del flete pactado, se pagó al contado la tercera parte, o sea, £ 5,159.0.00, siendo convenido que las £ 10,318.0.00 restantes se pagarían después de entregado el cargamento en el puerto de destino.

V

El cargamento de la *Lorton* se componía exclusivamente de nitrato de soda, de los yacimientos de Tarapacá. Bran, cuarentiocho mil quinientos quintales españoles, equivalentes de 2,211 toneladas inglesas. El embarque se hizo por cuenta de la casa Mitrovich Brothers, de Londres; y para la venta del nitrato en Bilbao estaban ya en negociaciones con la Sociedad General de Industria y Comercio, por intermedio de don José Santana Soler, agente de Mitrovich Brothers en Barcelona. Este agente había ya concertado el 3 de febrero, la víspera del hundimiento, la venta de cincuenta toneladas del nitrato que llevaba la *Lorton* a los señores Ambrós y Villarroya de Zaragoza, y doscientas toneladas a los señores Corella e hijo de la misma ciudad. Para el depósito del nitrato excedente, se había ya contratado, por medio de la casa Viuda y Sobrinos de Manuel Cámara, de Pasajes, el alquiler de un almacén.

La elección del pequeño puerto de Pasajes se justifica por ser muy poco dispendioso y por la situación céntrica respecto de las principales plazas españolas de consumo, que dedican el nitrato para abonar tierras de cultivo, para la fabricación de productos químicos en Bilbao, Pamplona y Zaragoza y para la preparación de dinamita en la fábrica de Gullacano, a ocho kilómetros de Bilbao.

La casa Mitrovich Brothers se dedica desde hace quince años a la venta del nitrato de soda en toda España; y anualmente manda cargamentos procedentes de Chile a Barcelona, Valencia, Málaga, Cartagena y otros puertos españoles. En el año en curso, además del cargamento de la *Lorton*, había mandado uno a Málaga y Cartagena en el vapor español *Oquendo*, y otro a Barcelona, en el vapor *Otoyo*, de la misma nacionalidad.

Por último, durante la guerra, el Gobierno de España, por real orden del 16 de diciembre de 1914, prohibió la exportación del nitrato de soda; de modo que, aún cuando se hubiera querido reexportar a otro país el nitrato que conducía la *Lorton*, las autoridades españolas lo habrían impedido. En consecuencia, no cabe la menor duda de que el cargamento de la *Lorton* estaba destinado a consumirse en España y de que no era posible reexportarlo, aunque lo hubieran deseado los propietarios Mitrovich Brothers, o los compradores de lotes parciales del nitrato.

La cuestión de derecho

Con fecha 5 de febrero de 1917, la Legación del Imperio alemán en Lima, comunicó al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, que «en las zonas cerradas al rededor de la Gran Bretaña, a lo largo de las costas de Francia e Italia, lo mismo que en la parte oriental del Mediterráneo, Alemania se opondría con todas sus armas y sin otro aviso a todo tráfico marítimo; que los buques neutrales que cruzaran dicha zona lo harían a su propio riesgo; que aun cuando se había tomado medidas para que, durante un término prudencial, fuesen respetados los barcos neutrales que estaban en camino a puertos comprendidos en la zona cerrada, se recomendaba avisar a dichos buques por todos los medios posibles e instruirlos para que tomasen rumbo a otros puertos; que los buques neutrales que se encontraran en la zona cerrada podrían salir de ella sin peligro ninguno, siempre que lo hicieran antes del 5 de febrero y tomaran la ruta más directa para ganar mar libre; que dejaba al cuidado del Gobierno del Perú comunicar esto a los buques peruanos; y que reitera la advertencia contenida en el memorándum del 3 de febrero de 1916, de que no confíasen las personas o bienes neutrales a buques mercantes armados, de potencias que se encontraran en guerra con Alemania, porque esos buques serían considerados y tratados como buques de guerra, aún fuera de la zona cerrada».

Prescindiendo de las reservas que, en esa como en anteriores ocasiones, hizo el Gobierno peruano, en favor de los derechos de sus ciudadanos, con motivo del propósito manifestado por el Gobierno alemán de excluir de extensas zonas marítimas, no sujetas a bloqueo efectivo, a los buques neutrales de comercio, la notificación hecha por la Legación de Alemania en Lima contiene la declaración de haberse tomado medidas para que, durante un término prudencial, fueran respetados los buques neutrales que se hallaban en viaje a puertos comprendidos en la zona cerrada. No podía ser de otro modo, porque no era equitativo ni justo exigir, desde luego, el respeto a una prohibición que era desconocida. Los buques neutrales que estaban navegando con rumbo a puertos de la zona cerrada, ignoraban al emprender el viaje que no era permitido atravesar esa zona ni entrar a esos puertos; más todavía que, para hacerlo, estaban expuestos a ser hundidos. Se hallaban convencidos de que no violaban disposición alguna al hacer esa travesía; y su buena fe les daba derecho a ser respetados y a que se les concediese términos excepcionales de equidad, que les pusieran a cubierto de las severas penas impuestas a los violadores de un mandato que no existía cuando salieron a viaje, y que no podían conocer durante él. Esto, por lo demás, se halla de acuerdo con la práctica, siempre que se adopta medidas restrictivas de la libertad de comercio y navegación; en tales casos, como sucede aún en los de sitio y bloqueo, se da siempre un plazo para que los neutrales puedan entrar y salir, a fin de librarlos de los rigores

de hostilidades que es natural suponer que habrían evitado si hubieran tenido noticia oportuna de que iban a ponerse en ejecución.

Es, pues, evidente que, aún en el caso de que la *Lorton* hubiese tenido como destino un puerto de potencia beligerante, dentro de la zona cerrada, habría tenido derecho a un tratamiento benévolo de excepción porque había emprendido viaje dos meses y medio antes de que el Gobierno alemán hubiera hecho conocer su propósito de intensificar la guerra submarina, habiendo permanecido cuarenticinco días sin comunicarse con nadie y careciendo de aparatos de telegrafía inalámbrica; y porque el Gobierno peruano sólo fué notificado de ese propósito el 5 de febrero, es decir, el mismo día en que iba a ponerse en práctica la rigurosa disposición del Gobierno alemán, y al día siguiente de haber sido hundida la *Lorton*; de modo que había imposibilidad material de hacer prevención alguna al buque.

Pero si, aún en la hipótesis contemplada, hubiera podido reclamarse de cualquier atentado contra la *Lorton*, la condición de este buque resulta inmune e intangible conforme a la ley internacional, si se tiene en cuenta que enarbolaba la bandera de una nación amiga; que viajaba de un puerto neutral a otro también neutral; que en su viaje no había entrado, porque no tenía para qué, en la zona cerrada, la que, según las mismas demarcaciones del Almirantazgo alemán, no comprendía ni podía comprender las costas españolas del Cantábrico donde fué hundida la *Lorton*, ni las otras de España en el Atlántico y el Mediterráneo; que llevaba un cargamento cuyo destino era España, país neutral y de donde no podía ser reexportado a ningún otro país, beligerante o no, siendo por consiguiente imposible que el nitrato de soda pudiera llegar a ser empleado en la guerra contra Alemania. El derecho a la libre navegación de los mares, máxime cuando éstos se hallan fuera de las zonas de guerra; la libertad de comercio entre países amigos, que habían declarado y mantenido su neutralidad ante el conflicto europeo; el respeto debido a una embarcación mercante, de nacionalidad neutral, que se dedicaba a su tráfico acostumbrado y pacífico, fueron escandalosamente violados con las irreparables medidas de fuerza que se emplearon contra la *Lorton* y que produjeron su hundimiento injustificado.

Las reparaciones

El atentado cometido por el submarino alemán que destruyó la *Lorton* tiene un doble carácter, y exige, por lo mismo, dos reparaciones también distintas. De un lado, existe el ultraje a la bandera de una Nación amiga, caracterizado por la falta de respeto con que fué tratado el buque que la enarbolaba como enseña de neutralidad y de amparo; y de otro, el daño material causado a ciudadanos peruanos con la destrucción de un buque de su propiedad, precisamente en circunstancias en que la creciente disminución del tonelaje mundial dedicado al comercio

marítimo, ha aumentado en proporción considerable la importancia y el valor de las embarcaciones destinadas al tráfico de travesía.

No obstante que la bandera y los papeles de mar acreditaban, sin lugar a duda, la nacionalidad peruana de la *Lorton*, la bandera del Perú fué arrancada de la popa del buque por uno de los marineros del submarino y llevada a bordo de éste, procediéndose al hundimiento inmediato; haciéndose notable el contraste entre el comportamiento del comandante del submarino, que no supo guardar la menor consideración al buque mercante de una nación amiga, y la conducta del Gobierno del Perú, que ofrece en sus puertos seguro asilo, desde el comienzo de la guerra, a seis vapores alemanes y cuatro buques de vela de la misma nacionalidad, cuyos tripulantes gozan de la más amistosa acogida y de las amplias garantías que las leyes peruanas otorgan a todos los habitantes del territorio nacional; y que, con toda energía, ha sabido mantener una estricta neutralidad en el conflicto europeo. En esta virtud, el Gobierno cree que le es debida como justa reparación:

a) el saludo militar a la bandera del Perú, por uno o más buques de la Marina imperial de guerra;

b) la desaprobación de la conducta del comandante del submarino por el hundimiento de la *Lorton* y su sometimiento a una corte marcial.

Para los ciudadanos peruanos damnificados por el atentado:

a) el pago del valor estimativo del buque el día del hundimiento; valor apreciado por el perito naval del Comité de Aseguradores del Perú en £ 39,000.0.00;

b) el valor de las dos terceras partes del flete del cargamento, abonables al entregarse éste en el puerto de destino, y que, por haberse perdido el cargamento, no ha sido pagado. El cargamento era de 2,211 toneladas a £ 7 por tonelada, hacen £ 15,477 y las dos terceras partes, £ 10,318.

c) indemnización equitativa de los perjuicios sufridos, estimados prudencialmente en el interés legal durante dos años del monto a que ascienden las pérdidas sufridas, esto es, £ 5,918.8.0, que representa el interés al 6 por ciento sobre £ 49,318.

En total, cincuenticinco mil doscientas trientiseis libras esterlinas, ocho chelines.

No sólo la justicia intrínseca, que apoya esta demanda del Gobierno del Perú, sino también la reciprocidad debida por las muchas indemnizaciones que él mismo ha concedido, en diversas épocas, a súbditos alemanes que fueron voluntaria o involuntariamente dañados en sus intereses por actos de autoridades civiles o militares peruanas, hacen confiar en que, por lo mismo que se trata de una Nación poderosa como Alemania, no se negará a un país amigo la doble reparación a que le dan derecho los injustificables atentados perpetrados en la *Lorton*, por un buque de la Marina imperial de guerra.

Lima, 30 de junio de 1917.

(TELEGRAMA)

Londres. 16 de julio de 1917.—Ministerio de Relaciones Exteriores,—
Lima.

Ministro peruano en Alemania dice lo siguiente: «Recibido nota alemana asunto *Lorton*. Copia remitida correo, dice lo siguiente: *Lorton* apresada hundida causa conducir contrabando conforme artículo 49 declaración Londres. Caso será juzgado tribunal de presas, donde interesados pueden hacer valer sus derechos. Dice que para evitar mal comprendido, Gobierno alemán hace notar este caso distinto completamente barco argentino *Monte Protegido*, que no sabía existencia zona cerrada, entrado en ésta habiendo sido hundido sin prevención.»—LA FUENTE.

Ministerio de Relaciones Exteriores.

Lima, 1.º de agosto de 1917.

N.º 40

Señor don Alejandro von der Heyde, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Alemania.

Por conducto de nuestra Legación en Londres, se recibió en este Ministerio, el 16 de julio próximo pasado, el telegrama en clave de Ud. que fué traducido así:

«Recibido nota alemana asunto *Lorton*; copia remitida correo. Dice lo siguiente: *Lorton* apresada, hundida, causa conducir contrabando conforme artículo 49 declaración Londres. Caso será juzgado tribunal de presas, donde interesados pueden hacer valer sus derechos. Dice que, para evitar mal entendido, Gobierno alemán hace notar este caso distinto completamente barco argentino *Monte Protegido*, que no sabiendo existencia zona cerrada, entró en ésta, habiendo sido hundido sin prevención.»

El Gobierno peruano siente no poder conformar su criterio con el del Gobierno imperial sobre el procedimiento que éste último se propone seguir con motivo del atentado de que ha sido objeto la *Lorton*.

Aunque el Perú no es parte en la declaración de Londres, del 26 de febrero de 1909, puesto que ni siquiera llegó a suscribirla, no tenemos inconveniente, si el Gobierno imperial lo desea, en juzgar del caso de la *Lorton* con sujeción a las reglas contenidas en dicha declaración, ya que las Potencias signatarias dejaron constancia, en la disposición preliminar, de su acuerdo sobre que esas reglas armonizaban en el fondo con los principios generalmente reconocidos del derecho internacional, y que las disposiciones de la declaración forman un conjunto

indivisible (artículo 65). Según ella, que no autoriza las *zonas cerradas*, la captura de un buque mercante neutral puede realizarse únicamente por violación de bloqueo, por conducción de contrabando o por asistencia hostil. Descartando esta última causal, por ser del todo ajena al caso presente, examinaremos las disposiciones pertinentes contenidas en la declaración sobre bloqueo y contrabando.

El bloqueo debe limitarse a los puertos y costas del enemigo u ocupadas por él (artículo 1º) debiendo acordarse un plazo para la salida de los buques neutrales (artículo 9º, inciso 3º); la capturabilidad de un buque neutral, por violación de bloqueo, está subordinada al conocimiento real o presunto del bloqueo (artículo 14) y el conocimiento de éste se presume, salvo prueba en contrario, cuando el buque ha salido de un puerto neutral con posterioridad a la notificación del bloqueo, hecha, en tiempo útil, a la nación a que este puerto pertenece (artículo 15). Además, las mercaderías de contrabando absoluto son capturables, si está probado que se destinan a territorio enemigo u ocupado por él con fuerzas armadas, sea que el transporte de esas mercaderías se haga directamente, sea que exija trasporte o tránsito por tierra (artículo 30); el destino prohibido se considera plenamente probado en el caso de que la mercadería aparezca documentada para desembarcarse en un puerto del enemigo o para ser remitida a sus fuerzas armadas y cuando el buque no debe tocar sino en puertos enemigos, o cuando tiene que tocar en un puerto del enemigo o encontrarse con fuerzas armadas del mismo, antes de llegar al puerto neutral para el que la mercadería ha sido documentada (artículo 31); y finalmente, los papeles de mar prueban plenamente el itinerario del buque que lleva contrabando absoluto, a menos que sea encontrado manifiestamente desviado del rumbo que debía seguir según sus papeles de mar y sin poder justificar suficientemente esa desviación (artículo 32).

Ahora bien, el Gobierno alemán, en su decreto del 31 de enero del presente año, no ha establecido un bloqueo en las condiciones preceptuadas por la declaración de París, del 16 de abril de 1856, y ratificadas en la de Londres (artículo 2), sino *zonas cerradas*, es decir, bloqueo continental o de papel; y aun cuando estas hostilidades no son reconocidas por el derecho internacional, y los neutrales no están obligados a respetarlas—de lo que, como salvada de principio, queremos dejar constancia—cabe hacer notar que la *Lorton* fué detenida y hundida fuera de toda zona cerrada o bloqueada, a tres millas más o menos, del puerto español de Suanes sobre el mar Cantábrico, o sea, en la costa de una nación neutral cuyo acceso no puede dejar de estar abierto a la libre navegación de los buques de cualquiera nacionalidad, y con mayor razón de los neutrales; y cuando el mismo decreto alemán trazaba las zonas cerradas dejando a lo largo de la costa septentrional española una faja libre de veinte leguas marítimas de ancho. El plazo acordado por el Gobierno alemán para la salida de los buques neutrales de la zona cerrada fué sólo de un día, plazo que, además de angustioso, era de imposible utilización para el Gobierno peruano y, por consiguiente, para la *Lorton*, porque la Legación alemana en Lima solamente comu-

nicó al Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú el decreto sobre zonas cerradas, el día 5 de febrero, cuando ya se había vencido el plazo de favor para los buques neutrales, y cuando la *Lorton* ya había sido hundida, pues lo fué el día anterior, 4 de febrero, cerca de las 3 de la tarde, es decir, que el atentado se realizó antes que el Gobierno peruano hubiese sido informado oficialmente de la declaración de zonas cerradas y antes de que expirara el plazo que el mismo Gobierno imperial concedió a los buques neutrales. Como se demostró en el memorándum remitido a Ud. con oficio número 37, del 30 de junio último, la *Lorton* no pudo tener conocimiento de la existencia de zonas cerradas, porque el último puerto de escala fué el panameño de Colón, de donde zarpó el 21 de diciembre de 1916, cuarentiún días antes de que fuera expedido el decreto alemán en cuya virtud fué volada, y que estuvo imposibilitada de conocer por carecer de aparatos de radiotelegrafía y por su hundimiento la víspera de la notificación del decreto; de manera que hay, no solamente la presunción legal de que habla el artículo 15 de la declaración de Londres, sino la imposibilidad material de que el buque peruano pudiera haber conocido la decisión del Gobierno imperial. Aun, pues, dentro de las zonas cerradas, la *Lorton* habría tenido derecho a un tratamiento de favor conforme a la declaración de Londres, invocada en la nota alemana; y se comprende fácilmente cuanta es la justicia que apoya el caso de ese buque, hundido fuera de toda zona cerrada y antes de haber sido notificada ésta.

Cuanto a la conducción de contrabando, todos los documentos de la *Lorton* prueban, sin lugar a duda, que el destino del buque y del cargamento era un puerto de España; que ni antes ni después de la llegada a su destino, tenía que tocar, ni tocó en efecto, en puertos o puertos de beligerantes, enemigos de Alemania, lo que se comprobó prácticamente por el lugar en que fué detenida y hundida por el submarino alemán, dentro del rumbo que debía seguir y a muy corta distancia del puerto que era su destino final. Siendo el cargamento de la *Lorton* un artículo de lícito comercio en España, para donde estaba destinado, no es admisible el control de un tercer país, para calificar de contrabando el cargamento y de presa el buque, y proceder en la forma más violenta a la destrucción de uno y otro.

Faltan, en consecuencia, todas las condiciones exigidas por la declaración de Londres para que un buque neutral pueda ser capturado a título de presa, y más aún, para que pueda ser destruido en uso de la autorización que contiene el artículo 49, invocado por el Gobierno imperial. No es, por lo mismo, aceptable que un buque cuyo carácter neutral estaba determinado por la bandera que tenía derecho de llevar, según el artículo 57 de la misma declaración de Londres; que viajaba con destino a un puerto también neutral, sin haber ingresado, en ningún momento, a la zona cerrada; y que fué hundido fuera de esta zona, dentro de la faja expresamente declarada libre en el memorándum alemán, pueda ser considerado como presa y sometido al juzgamiento de un tribunal especial. La jurisdicción de éste no puede ser impuesta para un atropello

tan manifiesto de todos los derechos que comprende la libertad de comercio y de navegación; y los ciudadanos peruanos, víctimas de ese atropello, no tienen por qué someterse a una jurisdicción que no les comprende desde que no han practicado acto alguno que los sujete a ella, y que, por lo mismo, no aceptan.

Pero si esto se halla perfectamente justificado en cuanto a la reparación de los daños materiales, lo está muchísimo más en lo que se refiere a la reparación moral, que, en primer término, ha pedido el Gobierno del Perú. La satisfacción al honor de la bandera ultrajada; el castigo del oficial responsable inmediato de ese ultraje, como consecuencia de la desaprobación del hecho, no pueden ser demandados con carácter litigioso a un tribunal alemán, encargado de juzgar sobre derechos privados, por elevada que sea su gerarquía. Se trata de reparaciones que las soberanías de las naciones consideran que les son debidas y que piden por el órgano representativo de ellas, o sea, por intermedio del Estado a otro Estado, el que las otorga o las niega en virtud de negociaciones diplomáticas, después de una austera contemplación de los hechos correspondientes; pero sin sujeción a las ritualidades de un procedimiento ni a las contingencias de una sentencia judicial, que no tendría ley interna en que basarse: el Perú, a pesar de sus propósitos amistosos, no se sujetaría nunca, en tan delicada materia, al fallo del tribunal de un país al que precisamente se pide la reparación.

Reservándome ampliar estos razonamientos cuando me sea conocida *in extenso* la nota alemana a que se refiere el telegrama de usted, transcrito al principio, sírvase, mientras tanto, remitir al Ministerio de Negocios Extranjeros en Berlín copia traducida de este oficio, como complemento del memorándum enviado a esa Legación con fecha 30 de junio, expresando, al hacerlo, la confianza que tenemos en que, por concurrir, todavía en mayor grado, la circunstancia apuntada respecto del buque *Monte Protegido* y que ha bastado para que se defiera a la reclamación de la Cancillería argentina, no nos negará el Gobierno imperial, en su alta justificación y en fuerza del precedente que en el caso del mencionado buque ha dejado establecido, las reparaciones que hemos solicitado por el hundimiento de la *Lorton*, y que, al concederla, contribuirá eficazmente a mantener las buenas y cordiales relaciones que hasta hoy existen entre el Perú y Alemania.

Dios guarde a Ud.

F TUDELA.

Nota.—Esta comunicación se transmitió por cable a Berlín, el 8 de agosto en síntesis; y el 13 de agosto *in extenso*.

(TELEGRAMA)

(Traducción). —Amsterdam, 21 de agosto de 1917.—Ministerio de Relaciones Exteriores,—Lima.

He notificado Gobierno alemán contenido telegrama y espero memorándum junio 30 y nota anunciada.—MINISTRO PERÚ.

(TELEGRAMA)

Lima, 23 de agosto de 1917.—Cónsul peruano, Amsterdam.

Transmita Ministro von der Heyde: sin esperar memorándum 30 de junio, sírvase presentar Ministro de Negocios Extranjeros nota primero de agosto.—TUDELA.

(TELEGRAMA)

Lima, 25 de septiembre de 1917.—Cónsul peruano, Amsterdam.

Trasmita Ministro von der Heyde telegráficamente lo que sigue:

Primero.—Confirmando nuestro telegrama número 18, de fecha de hoy, llamamos la atención de usted sobre analogía caso *Lorton* con caso buque argentino *Toro*, en que Gobierno alemán manifestó que hundimiento fué aplicación reglas declaración Londres sobre destrucción presas neutrales y que buque llevaba contrabando absoluto con destino a puerto beligerante.—Segundo.—Caso *Lorton*, destino buque era puerto neutral comprobado conforme sus papeles, que hacen plena prueba conforme declaración Londres.—Tercero.—Este antecedente hace innecesario mayor estudio asunto *Lorton* y justifica nuestra exigencia.—TUDELA.



(TELEGRAMA)

Lima, 28 de agosto de 1917. - Cónsul peruano, Amsterdam.

Transmita Ministro von der Heyde: Ministro alemán vino a verme para informarme haber recibido respuesta de Berlín a uno de sus primeros despachos sobre asunto *Lorton* y que Gobierno alemán, manifestando deseo de llegar a un acuerdo sobre este asunto, estaba dispuesto someter arbitraje si *Lorton* había sido hundido en aguas territoriales españolas. Contesté que este punto no tenía importancia porque en esas aguas o fuera de ellas era incontestable que el navío había sido hundido en la zona de veinte leguas marítimas declarada libre por el decreto alemán de 31 de enero, y que atentado había sido cometido contra buque neutral que viajaba con un fin comercial lícito. Sírvase informar Ministro Negocios Extranjeros de esta contestación. - TUDELA.

— — —
(TELEGRAMA)

Lima, 9 de septiembre de 1917. — Cónsul peruano, Amsterdam.

Transmita Ministro von der Heyde a Berlín lo que sigue: No hemos recibido respuesta a nuestras notas telegráficas enviadas por vía Amsterdam, en fechas agosto 13 y septiembre 4, en las cuales hemos demostrado que torpedeamiento de la *Lorton* se efectuó por un submarino alemán con violación de las reglas del derecho internacional, declarado que no aceptamos ni aceptaremos someter nuestra reclamación a un tribunal interno de Alemania e insistido en las reparaciones e indemnizaciones pedidas. No podemos considerar esta demora sino como una revelación del espíritu poco amistoso de parte de ese Gobierno para el Perú. Suponemos que en el curso de esta semana recibiremos una respuesta satisfactoria. Sírvase comunicarlo así al Gobierno imperial — TUDELA.



(TRADUCCIÓN)

Ministerio de Negocios Extranjeros

Berlín, 18 de junio de 1917.

El infrascrito tiene el honor de participar al Ministro de la República del Perú, señor von der Heyde, refiriéndose a su nota del 13 de febrero de 1917, III A. 2776, respecto al hundimiento del velero peruano *Lorton*, efectuado por un submarino alemán, que de la investigación prolija del caso, llevada a cabo por las autoridades navales alemanas, resulta lo siguiente:

El velero mencionado fué encontrado el 15 de febrero de este año en latitud septentrional de 43° 31' y longitud occidental de 4° 10' y datenido por un submarino alemán con tiros de prevención. El sitio donde fué detenido el velero está situado a distancia de cuatro millas marinas, más o menos, de la costa de España; por consiguiente, sin duda alguna, fuera de las aguas jurisdiccionales españolas.

Del examen de los papeles del buque, efectuado por el comandante del submarino, resultó que la *Lorton* estaba en camino con un cargamento completo de salitre de Caleta Buena para el puerto español de Pasajes, que está situado inmediato a la frontera de Francia. Los conocimientos estaban extendidos a la orden; además constaba en los manifiestos la observación: «Cargamento destinado para España con la opción de tránsito» (Spain with the option of transit.)

El comandante del submarino consideró el cargamento como contrabando y resolvió, en consecuencia, hundir el buque con su carga. Para tomar esta resolución, fué robustecida por la circunstancia de que el buque, cuyos papeles procedían del año 1916, según declaraciones del primer timonel, sólo había pasado de ser propiedad inglesa a propiedad peruana en 1915; de manera que, aparentemente, era el caso de un cambio de bandera no válido, según el párrafo 12 de la ordenanza alemana de presas (véase también el artículo 56 de la declaración de Londres). Antes de hundir el buque, el comandante cuidó que la tripulación pudiera llegar a tierra y llevó los papeles del velero a bordo del submarino.

El salitre debe ser considerado como contrabando absoluto conforme el párrafo N. 21, 3 de la ordenanza alemana de presas, según su texto del 22 de julio de 1916, (publicado en el Reichs-Gesetzblatt «Boletín de Leyes del Imperio», página 773) así como según la ordenanza de presas inglesa (Schedule I. N. 8) de la proclamación del 14 de octubre de 1915. Los objetos de contrabando absoluto están sometidos a confiscación, cuando están destinados para territorios enemigos, igualmente si para ello se requiriese un transporte terrestre, complementario o no (véase el párrafo 29 de la ordenanza alemana de presas y el artículo 30 de la declaración de Londres). En el caso presente, procedía la sospecha de que el cargamento estaba destinado para el enemigo, pues los

conocimientos estaban extendidos a la orden (véase párrafo 30, capítulo 2 b de la ordenanza alemana de presas); además la situación del puerto de destino, que se encuentra a inmediata cercanía de la frontera francesa y la cláusula sobre el tránsito inserta en los manifiestos de carga, no admitían ninguna duda de que la mercancía debía ser transportada a Francia.

El contrabando representaba por su valor y volumen más de la mitad de la carga, por cuya razón estaba también el buque sujeto a embargo, salvo mejor parecer del tribunal de presas (véase el párrafo 41 capítulo 2 de la ordenanza alemana de presas y el artículo 40 de la declaración de Londres.)

No pudiendo el comandante conducir el velero a un puerto alemán sin exponer su submarino, tenía el derecho de hundir el buque (párrafo 113 de la ordenanza alemana de presas y artículo 49 de la declaración de Londres.)

Su obligación de poner en salvo a las personas que se encontraban a bordo y los papeles del buque, las ha cumplido (véase el párrafo 116 de la ordenanza alemana de presas y el artículo 50 de la declaración de Londres.)

Según esto, el comandante ha procedido conforme a los principios del derecho internacional. La justicia de sus actos será, por lo demás, examinada por el tribunal alemán de presas según el párrafo I, N. 2 de la ordenanza alemana de presas (artículo 51 de la declaración de Londres). El tribunal de presas de Hamburgo, que es el competente para este asunto, tendrá que resolver si la destrucción del buque y de la carga fué justificada y si la propiedad hundida estaba sujeta a confiscación; y si se presentase una reclamación, a quién corresponde la indemnización y en qué monto. A los interesados sólo se les puede advertir para que hagan valer sus supuestos derechos en la forma y los plazos prescritos por la ordenanza alemana de presas.

Para evitar malos entendidos, se debe observar que, según las explicaciones precedentes, se trata en el hundimiento de la *Lorton*, de una acción de guerra regular de cruceros, la que como ya se hizo mención en nuestra nota del 13 de febrero del presente año, no está en conexión alguna con la zona cerrada, declarada por el Gobierno alemán el 31 de enero. Por consiguiente, es completamente diferente este caso con el del buque argentino *Monte Protegido*, que, sin tener conocimiento de la existencia de la referida zona cerrada, había entrado en ella, habiendo sido hundido por un submarino alemán, sin aviso, conforme a esa declaración.

Rogando al señor Ministro llevar lo que precede, a conocimiento de su Gobierno, el infrascrito aprovecha esta ocasión para reiterarle la expresión de su distinguida consideración.

ZIMMERMANN.

Al Ministro de la República del Perú, señor von der Heyde.

Nota—Esta comunicación se recibió en el Ministerio de Relaciones Exteriores, en los últimos días de agosto.

Ministerio de Pelaciones Exteriores.

N.º. 42

Lima, 28 de agosto de 1917.

Señor don Alejandro von der Heyde, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Alemania.

Habiendo tomado en atenta consideración lo que expone S. E. el señor Ministro de Negocios Extranjeros de Alemania, en la nota dirigida a usted con fecha 18 de junio último, que he recibido en el correo llegado ayer, sobre el hundimiento del velero peruano *Lorton*, juzgo conveniente, a fin de evitar que se extravíe el criterio con que debe ser apreciado este enojoso asunto, dejar constancia, desde luego, de los hechos y comentarios que no armonizan con la realidad de las cosas ni con las sanas doctrinas del derecho internacional.

El *Lorton* no fué encontrado por el submarino alemán el 15 de febrero, sino el 4 de ese mes. Esta alteración de la fecha tiene la importancia de que podría hacer aparecer que dicho buque fué hundido muchos días después de notificado al Gobierno peruano el decreto alemán sobre zonas cerradas; siendo así que la destrucción del *Lorton* se realizó antes de que nuestro Gobierno conociera oficialmente ese decreto, notificado por la Legación imperial en Lima, el 5 de febrero, es decir, al día siguiente del hundimiento. La posición geográfica del buque, en el momento del hundimiento, dada por su capitán, fué de 43° 28' 50" latitud norte y 4° 06' 10" longitud, oeste de Greenwich, difiriendo en 0° 28' 19" de latitud y 0° 06' de longitud, de la asignada por la nota alemana; y aun cuando ésta declara que el sitio del hundimiento se hallaba a una distancia de cuatro millas marinas, más o menos, de la costa española, lo que significa que el atentado se cometió dentro de la faja libre de veinte leguas marinas que había dejado el decreto alemán sobre zonas cerradas, a lo largo de la costa septentrional de España, debe rectificarse la posición que ahora se pretende fijar y que serviría para sostener que el hundimiento se realizó muy cerca de la costa francesa. El *Lorton* fué hundido frente al puerto español de Suances y tan cerca de tierra que el accidente lo presenció el vecindario de ese puerto, por medio de anteojos, según informaciones que conservamos de la prensa española. La posición indicada en la nota alemana corresponde, aproximadamente, al puerto de Santander; y el hundimiento se realizó muy al oeste de aquel puerto, esto es, antes de haber llegado el *Lorton* a ninguno de los puertos indicados como destino en el contrato de fletamento. Por consiguiente, la sospecha de que el cargamento estuviera destinado a Francia no reposa en fundamento serio.

El nitrato de soda que llevaba el *Lorton* no estaba precisamente destinado a Pasajes. El contrato respectivo de fletamento, que conservamos por duplicado, suscrito en los formularios impresos acostumbrados, dice a la letra en lo pertinente: «And after receiving on board

the said cargo, atowing it in the customary manner, and been duly cleared out at the Customs House, the said Vessel shall therewith proceed to BILBAO, PASAJES or SANTANDER, one port, as ordered on signing Bills of Lading or so near thereunto as she may safely get», Nada, dice, pues, respecto a la opción de tránsito, que, en todo caso, debe entenderse como opción a un puerto situado antes o más cerca de los de destino del buque; pero de ningún modo más lejos. El artículo 697 del código de comercio del Perú sólo permite al fletador, dentro de su contrato de fletamento, descargar sus mercaderías *antes* de llegar al puerto de destino; y aún esto bajo ciertas condiciones. En cuanto a que el cargamento estuviera consignado a la orden, tenemos el testimonio escrito del conocido agente de Barcelona don José Santana Soler, de que la venta del salitre que llevaba el *Lorton* se la tenían confiada los dueños Mitrovith Brothers, y que ya había ajustado la venta de doscientas toneladas con los señores Corella e hijos, de Zaragoza, y cincuenta toneladas con los señores Ambrós y Villarroya de la misma ciudad, y había contratado en Pasajes, con la sociedad Viuda y Sobrinos de Manuel Cámara, el alquiler de un almacén para depositar el resto del cargamento. Por otro lado, el memorándum del 30 de junio explica las razones de orden económico por las que se prefería el puerto de Pasajes.

El comandante del submarino no podía considerar contrabando de guerra el cargamento del *Lorton*, porque no hay contrabando de esa naturaleza en el comercio pacífico entre países neutrales; y un oficial de la marina de un tercer país no está autorizado para hacer esa clasificación, mucho menos en zona enteramente libre. La nacionalidad del buque no pudo tampoco darle esa facultad, porque no es exacto que hubiera pasado de propiedad inglesa a peruana sólo en 1915. En contra de lo aseverado por el timonel, que es lo que sirve de base a la afirmación de la nota alemana, podemos acreditar documentariamente que el *Lorton* fué nacionalizado peruano desde el 25 de abril de 1914, o sea, antes de la iniciación de la guerra, siendo su propietario el ciudadano italiano Domingo Loero, vecino del Callao; y que, desde esa fecha, no ha dejado de estar un solo día bajo la bandera del Perú.

La ordenanza alemana de presas, sobre calificación de contrabando, no puede ser aplicada sino a cargamentos que vayan destinados a puertos de beligerantes o a sus fuerzas terrestres o navales, porque si esa calificación hubiera de aplicarse al nitrato de soda que importan los países neutrales, quedaría amenazado en todas partes el trasporte de esa sustancia, lo que es inadmisibile. Como es sabido, el nitrato de yacimientos sólo se exporta de la costa suramericana del Pacífico, de donde se envía a los países consumidores. Conforme a la doctrina que pretende aplicar el Gobierno imperial, ninguna nación neutral vecina de beligerantes—que hoy lo son todas las de Europa que no toman parte en la guerra—estaría en aptitud de obtener esa sustancia tan necesaria a las industrias y en particular a la agricultura: esta insostenible consecuencia demuestra, por sí misma, lo injustificado de la teoría de donde se deriva.

Habiéndose violado los principios más fundamentales del derecho internacional, echándose a pique un buque que llevaba la bandera de una Nación amiga, en paraje declarado libre por el mismo Gobierno imperial, y cuando conducía un cargamento cuyo destino para otra nación igualmente amiga está suficientemente comprobado, los tribunales de presas carecen de toda jurisdicción, por tratarse de un atropello para el que los ciudadanos peruanos damnificados no habían dado ningún motivo, desde que dedicaban su nave a un tráfico comercial lícito.

Como ya lo he manifestado en nota anterior, respecto del *Lorton* concurren, todavía en mayor grado, las circunstancias que han determinado al Gobierno alemán a decidir favorablemente la reclamación argentina por el hundimiento del *Monte Protegido*. El *Lorton* no entró, en ningún momento, en la zona cerrada; y el tiempo transcurrido después de su última escala en Colón, hacía más justificada su ignorancia sobre la exageración con que iban a desarrollarse las hostilidades marítimas alemanas.

Sírvase usted poner oficialmente esta comunicación en conocimiento de S. E. el señor Ministro de Negocios Extranjeros.

Dios guarde a usted,

F. TUDELA.

Nota.—Esta comunicación fué transmitida por cable a Berlín, el 4 de septiembre.

(TELEGRAMA)

Londres, 10 de septiembre de 1917.—Ministro Relaciones Exteriores,—
Lima.

Ministro peruano en Alemania dice lo siguiente: «Gobierno alemán dispuesto dar satisfacciones, indemnizaciones, caso comprobarse *Lorton* apresado aguas españolas. Propone punto sea investigado y resuelto comisión internacional tres oficiales de marina, nombrados uno cada parte, presididos por un oficial país neutral. Proceso presas entretanto suspendido.»—LA FUENTE.

(TELEGRAMA)

Amsterdam, 12 de septiembre de 1917.—Ministro Relaciones Exteriores,—Lima.

Ministro peruano telegrafía de Berlín fecha 11 septiembre lo que sigue: «Recibidos telegramas 11, 12 y 14; espero 13 anunciando de Amsterdam desde hace seis días. Tan pronto recibí telegrama 12, notifique Gobierno alemán que Gobierno peruano no acepta propuesta arbitraje; espero poder comunicar noticias en algunos días.—MINISTRO PERÚ.»

CÓNSUL PERÚ.

(TELEGRAMA)

Amsterdam, 18 de septiembre de 1917.—(Recibido el día 22).—Ministro Relaciones Exteriores,—Lima.

Berlín, 15 de septiembre de 1917. —Demora no es absolutamente imputable al Gobierno alemán. Nota 16 de agosto primera orden de presentarla era como complemento del memorándum de 30 de junio, que no había llegado todavía. Dirijí el 28 de agosto cable vía Londres pidiendo reconsideración, al mismo tiempo que otro, vía Amsterdam, diciendo que esperaría respuesta para presentarla. 3 de septiembre recibí orden de presentarla sin esperar memorándum, pero estando pendiente dicha respuesta creí deber esperar confirmación; por equivocación, telegrama mencionado no había sido expedido de Amsterdam. Solicité entonces audiencia del Ministro y expliqué asunto premunido de todas las copias de los telegramas recibidos, que fueron detenidamente estudiados; ofrecí remitir traducciones comprendiendo en ellas el memorándum de 30 de junio, llegado 10 de septiembre, y el último telegrama no numerado. Ministro me ofrece respuesta en plazo oportuno, después de haber estudiado bien el asunto. Irregularidad correo Amsterdam y otros inconvenientes impiden activar con la rapidez deseada por usted.—MINISTRO PERÚ.

(TELEGRAMA)

Lima, 25 de septiembre de 1917.—Cónsul peruano,—Amsterdam.

Trasmite Ministro von der Heyde, telegráficamente, lo que sigue:—«Recibido su telegrama de fecha 15 de septiembre, anunciando que el lunes diecisiete entregaría traducidas las notas, el memorándum y nuestro telegrama reclamando respuesta. Como usted había ya mostrado en

audiencia anterior nuestras notas al Ministro de Negocios Extranjeros, estudiándolas con él detenidamente, y como ha transcurrido la semana en que esperábamos recibir respuesta satisfactoria, debe usted exigir, en nombre del Gobierno, que esa contestación se produzca dentro de los ocho días siguientes a la recepción por usted de este telegrama. Vencido ese plazo, no podremos conservar relaciones diplomáticas con Alemania. —TUDELA.»

(Este despacho fué también remitido, el mismo día, por las vías de Barcelona, París y Londres).

(TELEGRAMA)

Lima, 25 de septiembre 1917.—Cónsul peruano,—Amsterdam.

Trasmite Ministro von der Heyde telegráficamente lo que sigue:— «Primero. Confirmando nuestro telegrama número 18, de fecha de hoy, llamamos la atención de usted sobre analogía caso *Lorton* con caso buque argentino *Toro*, en que Gobierno alemán manifestó hundimiento fué aplicación reglas declaración Londres sobre destrucción presas neutrales y que buque llevaba contrabando absoluto con destino a puerto beligerante.—Segundo.—Caso *Lorton*, destino buque era puerto neutral comprobado con sus papeles, que hacen plena prueba conforme declaración Londres.—Tercero.—Este antecedente hace innecesario mayor estudio asunto *Lorton* y justifica nuestra exigencia.—TUDELA.»

Ministerio de Relaciones Exteriores

Lima, 25 de septiembre de 1917.

N.º 91.

Señor don Alejandro von der Heyde, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en Alemania.

Confirmo a usted los telegramas que le he dirigido en la fecha, bajo los números 18 y 19, cuyas copias le incluyo, referentes el primero a la determinación de un plazo de ocho días para obtener respuesta de ese Gobierno a nuestras demandas por el hundimiento del *Lorton*; y relativo el segundo a hacer notar la analogía que ofrece el caso del hundimiento del vapor argentino *Toro* con el de la destrucción del ya citado barco peruano.

La publicación que acaba de hacerse de la correspondencia diplomática entre los Gobiernos de Alemania y de la República Argentina, sobre el hundimiento del vapor *Toro*, ha venido a comprobar la injustificada postergación de nuestras reclamaciones por el Gobierno imperial, así como el fundamento de la creencia, ya manifestada por esta Cancillería, de que es poco amistoso el espíritu de ese mismo Gobierno para con nuestro país.

La gran analogía que existe entre el caso argentino del vapor *Toro* y nuestro caso de la barca *Lorton*, resuelto el primero en la forma más satisfactoria el 28 de agosto anterior, hace inexplicable toda dilación para resolver el segundo de la misma manera; y, como expreso a usted en mi cablegrama de hoy, justifica ampliamente nuestra exigencia, planteada en mi primer despacho.

En el caso del *Toro*, el Gobierno imperial pretendió justificar el procedimiento de sus submarinos acogiéndose a las disposiciones de la declaración de Londres de 1909; y aunque el Gobierno argentino no se sujetó a ellas, por no serle obligatorias como no lo son para el Perú, por no haberlas suscrito, tanto la calificación de contrabando absoluto para justificar el hundimiento del *Toro*, como el sometimiento del caso a un tribunal de presas, no fueron mantenidas por el Ministerio de Negocios Extranjeros de Berlín y la reclamación argentina finé solucionada favorablemente. En el caso del *Lorton*, en que se dió también de modo arbitrario carácter de contrabando al cargamento, y en que se ha pretendido someter el asunto a un tribunal de presas, el Gobierno alemán no se ha mostrado deferente a nuestras demandas, no obstante de que concurría en favor del velero peruano la valiosa circunstancia de que el puerto de destino era neutral, en tanto que era beligerante el puerto de destino de la nave argentina.

Aparece, por lo mismo, incomprensible la distinta acogida que el Gobierno imperial ha prestado a las reclamaciones peruana y argentina; y esa extraña diferencia en la aplicación de doctrinas jurídicas y de sentimientos de justicia, que para los Gobiernos deben ser siempre uniformes, determina la actitud que asume esta Cancillería y a que se refieren los despachos que de jo confirmados.

Dios guarde a usted,

F. TUDELA.

(TELEGRAMA)

Amsterdam, 28 de septiembre de 1917.—Ministerio de Relaciones Exteriores,—Lima.

Telegramas números 18 y 19 recibidos 27 septiembre.—MINISTRO PERU.

(TELEGRAMA)

Amsterdam, 29 de septiembre de 1917.—(Recibido el 30).—Ministerio de Relaciones Exteriores, —Lima.—Berlín, septiembre 29.—Envío hoy por correo Amsterdam largo telegrama en respuesta a los suyos números 18 y 19.—MINISTRO PERU.



(TELEGRAMA)

Amsterdam, 30 de septiembre de 1917.—(Recibido el 1º de octubre).—Ministerio de Relaciones Exteriores.—Lima.—Berlín, septiembre 30.—Recibido telegrama número 18, vía París, Barcelona. Ayer envié correo Amsterdam largo telegrama. En previsión retardo correo, comunico no haber cumplido la orden porque la razón que la motivaba no coincidía con los hechos.—MINISTRO PERU.

(TELEGRAMA)

Lima, 1º de octubre de 1917.—Ministro Perú,—Berlín,—Cumpla inmediatamente orden impartida en telegrama número 18, cuya inobservancia sólo se explicaría habiendo recibido usted amplia satisfacción escrita Gobierno alemán.—TUDELA.

(TELEGRAMA)

Lima, 1º de octubre de 1917.—Ministro Perú,—Berlín.—Trasmite urgentemente por cable texto literal nota dirigida por usted a Gobierno alemán, conforme a mi telegrama número 18 y a orden contenida en telegrama de hoy.—TUDELA.

(TELEGRAMA)

(Traducción)—Amsterdam, octubre 3 de 1917.—Ministro Relaciones Exteriores.—Lima—(Recibido el jueves 4 y vuelto a repetir el 5, por haber llegado con muchos errores.)

Berlín, septiembre 29 de 1917.—Conferencia 14 septiembre no tuvo lugar con Ministro Negocios Extranjeros (mi telegrama decía «Ministerio».) Realizado con Directores sección presas, que están encargados de esos asuntos. Traducciones fueron entregadas en tres partes: 17, 19, 21 septiembre. La demora se debió a dificultades personal Legación. A causa interpretación errónea mencionada, demora cuatro días remisión notas y de la promesa se me hizo de entregarme en corto plazo respuesta, no he presentado nota señalando un plazo perentorio de ocho días.

Espero V. E. aprobará mi procedimiento. He tenido conocimiento en el Ministerio del borrador de la respuesta, muy amplia, que trata todos los puntos de la cuestión formulada por nosotros. Su tono es especialmente deferente, abundando en el deseo de llegar a un acuerdo satisfactorio. En cuanto a reparaciones, se limita a decir que se devolverá solemnemente el pabellón de la *Lorton* a esta Legación. Pedí audiencia Secretario de Estado para expresarle que la respuesta proyectada no satisfaría a mi Gobierno, que había presentado su demanda en la esperanza de que el Gobierno alemán la aceptaría reconociendo que era justa. Además, le expresé el deseo manifiesto de mi Gobierno de terminar el asunto lo más pronto posible. Después le dije que mi Gobierno, partiendo de la base que el Secretario de Estado, que tenía conocimiento del caso desde hacía dos semanas, podría llegar a una solución en una semana más, me había dado la orden de señalar ese término, y que yo no lo había ejecutado por ser erróneo el motivo que lo había causado. Secretario de Estado manifestó que, en efecto, el Director de presas no lo había informado del caso sino ahora y que, aún cuando no lo conocía todavía a fondo, podía ya asegurarme que sería absolutamente imposible solucionarlo en un término determinado; que era indispensable seguir el curso correspondiente, puesto que hacer concesiones especiales al Perú, ocasionaría el caos en los numerosos casos semejantes pendientes con otras naciones. Le hice observar el caso del *Toro* argentino, solucionado satisfactoriamente, y que siendo semejante el caso del *Lorton*, el Perú no podía pretender menos. Me respondió que el caso era muy diferente; que el otro asunto era mucho más simple y claro y que, sin embargo, se necesitaron varias semanas para su solución. En fin, que haría lo posible para darle solución satisfactoria y que esperaba buena voluntad de parte del Gobierno peruano. En cuanto reciba la nota oficial ofrecida para el martes 2 de octubre, comunicaré otros detalles, que no cambiarán nada, sin embargo, a la substancia de lo que acabo de exponer.—MINISTRO PERU.

Ministerio de Relaciones Exteriores

Lima, 5 de octubre de 1917.

Nº 30

Señor Ministro:

La esterilidad de los esfuerzos con que mi Gobierno ha procurado llegar a un arreglo amistoso y satisfactorio de la odiosa cuestión suscitada por el hundimiento del velero peruano *Lorton*, hecho por un submarino alemán el 4 de febrero del presente año, delante del puerto español de Suances, ha dejado sin reparación el ultraje inferido a la ban-

dera del Perú y los daños causados a los ciudadanos peruanos, propietarios de ese buque.

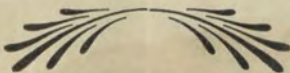
Inconciliable como es la situación creada con el honor nacional, mi Gobierno, muy a su pesar, se ve obligado a poner término a las relaciones diplomáticas que, por tanto tiempo y con ininterrumpida cordialidad, ha cultivado con el Gobierno imperial de Alemania; y ha resuelto, en consecuencia, retirar la Legación de la República en Berlín e invitar a V.E. a abandonar el territorio nacional, para lo cual me es honroso acompañar el correspondiente pasaporte.

Al cumplir el penoso deber de comunicar a Vuestra Excelencia esta determinación, me complace poder asegurarle que Vuestra Excelencia y el personal de la Legación imperial gozarán de toda clase de garantías mientras permanezcan en territorio peruano.

Aprovecho esta última oportunidad para reiterarle, señor Ministro, las seguridades mi alta y distinguida consideración.

F. TUDELA.

Al Excelentísimo señor doctor Federico Perl, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Imperio Alemán.—Ciudad.



BIBLIOTECA
"GENERALISIMO SAN MARTIN"
Clas. 7E 327. 8543 IP
Cet. tth - tth
No. Ing. 0402
Fecha 7. 41

